

Provvedimento n. 11038 (I446) COMPAGNIE AEREE-FUEL CHARGE

L'AUTORITA' GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 1° agosto 2002;

SENTITO il Relatore Professor Nicola Occhiocupo;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTA la segnalazione di un consumatore, pervenuta in data 1° settembre 2000;

VISTA la propria delibera del 14 dicembre 2000, con la quale è stata avviata un'istruttoria ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della legge n. 287/90 nei confronti delle imprese Alitalia Spa, Meridiana S.p.A, Air One Spa, Air Europe Spa, Volare Airlines Spa, Air Dolomiti Spa ed Air Dolomiti Linee Aeree Regionali Europee Spa, al fine di verificare l'esistenza di eventuali violazioni all'articolo 2 della legge n. 287/90;

VISTA la propria delibera del 10 maggio 2001, con la quale il procedimento è stato esteso nei confronti delle imprese Alpi Eagles Spa, Gandalf Spa, Deutsche Lufthansa AG, Federico II Airways Spa, Azzurra Air S.p.A, National Jet Italia Spa e British Airways Plc;

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

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Alitalia Linee Aeree Italiane Spa (di seguito Alitalia) è una società per azioni che esercita l'attività di trasporto di persone e merci, nazionale e internazionale. Alitalia è il principale vettore aereo nazionale ed è una società quotata in borsa, il cui controllo è detenuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. Alitalia detiene partecipazioni in altre società esercenti attività di trasporto aereo, Alitalia Team Spa, Alitalia Express Spa ed Eurofly Spa, nonché in società operanti in settori collegati al trasporto aereo, quali, ad esempio, il settore dei servizi telematici, quello delle attività turistiche, quello dei servizi e dei lavori aerei, quello della manutenzione e della revisione aerea e quello della spedizione di merci.

Nel 2001 Alitalia ha realizzato un fatturato di circa 5,3 miliardi di euro.

2. Meridiana Spa (di seguito Meridiana) è una società che svolge l'attività di trasporto aereo di persone e merci, nazionale ed internazionale.

Il capitale sociale di Meridiana è detenuto per il 91,9% dalla Interprogramme Holding S.A.

Nel 2001 Meridiana ha realizzato un fatturato pari a circa 346 milioni di euro.

3. Alpi Eagles Spa (di seguito Alpi Eagles) è una società attiva nel trasporto aereo di passeggeri a livello nazionale e internazionale.

Il capitale sociale di Alpi Eagles è detenuto per il 43,9% da Ithifly S.p.A, per il 26,9% da Titano Srl e per il 19,1% da Edizione Holding Spa

Nel 2001 Alpi Eagles ha realizzato un fatturato di circa 78 milioni di euro.

4. Air One Spa (di seguito Air One) è una società attiva nel trasporto aereo di passeggeri a livello nazionale e internazionale.

Il capitale sociale di Air One è detenuto per il 99,9% dalla società Toto Spa, *holding* dell'omonimo gruppo.

Nel 2001 Air One ha realizzato un fatturato di circa 176 milioni di euro.

5. Volare Airlines Spa (di seguito Volare Airlines) è una società attiva nel trasporto aereo di passeggeri a livello nazionale ed internazionale.

Il capitale sociale è interamente detenuto da Volare Group Spa Tale ultima società è a sua volta controllata da Hofstaal Beheer III BV, una holding di partecipazioni finanziarie di diritto olandese, che detiene il 55,86% del capitale sociale di Volare Group Spa¹. Hofstaal Beheer III BV è a sua volta controllata dalla società Zoccai Holding GmbH, società di diritto tedesco, holding dell'omonimo gruppo di imprese.

Nel 2001 Volare Airlines ha realizzato un fatturato pari a circa 263 milioni di euro.

6. Air Europe Spa (di seguito Air Europe) è una società attiva nel trasporto aereo di passeggeri a livello nazionale e internazionale.

Il capitale sociale di Air Europe è interamente detenuto da Volare Group Spa Pertanto, il Gruppo Zoccai-in forza della propria partecipazione in Volare Group Spa-esercita il controllo esclusivo di Air Europe².

Nel 2001 Air Europe ha realizzato un fatturato di circa 314 milioni di euro.

7. Air Dolomiti Spa (di seguito Air Dolomiti) è una società attiva nella gestione di partecipazioni finanziarie. L'attività di trasporto aereo di passeggeri a livello nazionale ed internazionale è stata ceduta alla controllata Air Dolomiti Linee Aeree Regionali Europee Spa

Il capitale sociale di Air Dolomiti è interamente detenuto dalla società Leali Spa

Nell'esercizio 2000, la società Air Dolomiti ha realizzato un fatturato pari a circa 5,3 milioni di euro.

8. Air Dolomiti-Linee Aeree Regionali Europee Spa, (di seguito Air Dolomiti LARE o AD LARE) è una società attiva nel trasporto aereo di passeggeri a livello nazionale ed internazionale.

Il capitale della società, quotata tra l'altro alle Borse di Milano e Francoforte, è detenuto da Air Dolomiti Spa per il 46,43% e da Deutsche Lufthansa AG per il 20,69%. Deutsche Lufthansa, in virtù del patto parasociale stipulato con Air Dolomiti Spa, detiene il controllo congiunto di Air Dolomiti LARE³.

Nel 2000 Air Dolomiti LARE ha realizzato un fatturato di circa 127 milioni di euro.

9. Deutsche Lufthansa AG (di seguito Deutsche Lufthansa o Lufthansa) è una società per azioni di diritto tedesco, a capo di un gruppo di imprese, attive prevalentemente nel trasporto aereo di passeggeri e merci a livello nazionale e internazionale e nei settori ad esso collegati.

Nel 2000 Deutsche Lufthansa ha realizzato un fatturato pari a circa 15,2 miliardi di euro.

10. Gandalf Spa (di seguito Gandalf) è una società quotata alla Borsa di Milano che esercita l'attività di trasporto aereo di passeggeri, a livello nazionale ed internazionale.

Il capitale sociale di Gandalf è detenuto per il 45,53% dalla società Gandalfin S.A. e, per l'11,38%, dalla società Lafin Spa

Nel 2000 Gandalf ha realizzato un fatturato pari a circa 35 milioni di euro.

11. Federico II Airways Spa (di seguito Federico II) è una società attiva nel trasporto aereo di passeggeri a livello nazionale.

Il capitale sociale è detenuto per il 51% dalla società A.T.A.F. Spa, azienda di trasporto pubblico locale il cui capitale è interamente detenuto dal Comune di Foggia.

Nel 2000 Federico II ha realizzato un fatturato pari a circa 3,5 milioni di euro.

12. Azzurraair Spa (di seguito Azzurra o Azzurra Air) è una società per azioni attiva nel trasporto aereo di passeggeri a livello nazionale e internazionale.

Il capitale sociale di Azzurra è detenuto per il 49% da Air Malta p.l.c., per il 27,8% da Ergom Materie Plastiche Spa e per il 22,8% da Air International Service Srl

Nel 2000 Azzurra ha realizzato un fatturato pari a circa 145 milioni di euro.

13. National Jet Italia Spa (di seguito National Jet Italia o NJI) è una società per azioni attiva nel trasporto aereo di passeggeri a livello nazionale.

Il capitale sociale è detenuto interamente dalla società Aviation Partners Worldwide p.l.c.

Nel 1999 National Jet Italia ha realizzato un fatturato pari a circa 323.000 euro.

¹ [Cfr. provvedimento dell'Autorità n.10885 C/ 5285 Hofstaal Beheer III/Volare Group del 20 giugno 2002, Boll. 25/02.]

² [Cfr. ancora provvedimento dell'Autorità n.10885 C/ 5285 Hofstaal Beheer III/Volare Group del 20 giugno 2002, Boll. 25/02.]

³ [Cfr. provvedimento dell'Autorità n. 7631 C/3674 Deutsche Lufthansa/Air Dolomiti del 21 ottobre 1999, Boll. 42/99.]

14. British Airways p.l.c. (di seguito British Airways) è una società a capo di un gruppo di imprese, attive principalmente nel trasporto aereo di passeggeri e merci a livello nazionale e internazionale e nei settori ad esso collegati.

Nel 2000 British Airways ha realizzato un fatturato pari a circa 15 miliardi di euro.

II. L'ATTIVITÀ ISTRUTTORIA

a) La denuncia

15. In data 1° settembre 2000, un consumatore ha segnalato l'applicazione contestuale di un incremento tariffario di 14.000 lire per tratta sulle rotte nazionali da parte dei vettori Alitalia, Air Europe e Volare Airlines⁴.

Secondo il segnalante, tali incrementi tariffari, giustificati dalle compagnie in relazione all'aumento dei costi del carburante avio, potrebbero configurare una intesa restrittiva della concorrenza, in violazione dell'articolo 2 della legge n. 287/90.

b) Il procedimento istruttorio

16. Dalle verifiche condotte in fase pre-istruttoria, è emerso che, nel corso del mese di giugno del 2000, Alitalia aveva introdotto per il trasporto di linea passeggeri su tutte le tratte nazionali un incremento tariffario di importo pari a 10.000 lire. Tale supplemento veniva denominato *fuel surcharge*, in quanto asseritamente correlato all'aumento del prezzo dei carburanti per aviazione.

Nel corso dello stesso mese di giugno, altri vettori, quali Volare Airlines Air One, Air Dolomiti LARE, Air Europe e Meridiana, adottavano anch'essi per tutte le rotte nazionali un incremento tariffario di entità pari a quello applicato da Alitalia.

17. In data 18 agosto 2000, Alitalia ha annunciato, attraverso un comunicato stampa, che dal 1° settembre 2000 l'importo del supplemento *fuel surcharge* sarebbe stato portato a 24.000 lire.

E' risultato, dalle notizie raccolte sui siti Internet delle società Alitalia, Meridiana e Volare Airlines nonché dalla stampa quotidiana, che a decorrere dal 1° settembre 2000, le società Alitalia, Air One, Air Dolomiti LARE, Air Europe, Meridiana e Volare Airlines hanno applicato su tutte le rotte nazionali un supplemento *fuel surcharge*, di importo identico, pari a 24.000 lire.

18. Pertanto, in data 14 dicembre 2000 è stato avviato un procedimento istruttorio nei confronti delle società Alitalia Linee Aeree Italiane Spa, Air One Spa, Air Dolomiti Spa, Air Dolomiti LARE Spa, Air Europe Spa, Meridiana Spa e Volare Airlines Spa, per presunta violazione dell'articolo 2, comma 2, della legge n. 287/90, in quanto l'applicazione contestuale di un supplemento tariffario della medesima entità per tutte le tratte nazionali avrebbe potuto essere il risultato di un'intesa conclusa nella forma di accordo o pratica concordata, e che tale intesa avrebbe potuto avere per oggetto o per effetto di restringere o falsare la concorrenza in maniera consistente sul mercato dei servizi di trasporto aereo di linea di passeggeri sulle rotte nazionali.

In data 19 dicembre 2000 sono stati svolti degli accertamenti ispettivi ai sensi dell'articolo 14, comma 2, della legge n. 287/90, presso le sedi delle imprese nei confronti delle quali era stata avviata l'istruttoria.

19. Nel corso del procedimento è emerso che altri vettori, oltre a quelli indicati, avevano applicato un supplemento carburante di identico ammontare nel giugno e/o nell'agosto del 2000⁵.

Pertanto, in data 10 maggio 2001, il procedimento istruttorio è stato esteso nei confronti delle società Alpi Eagles Spa, Gandalf Spa, Deutsche Lufthansa AG, Federico II Airways Spa, Azzurraair Spa, National Jet Italia Spa e British Airways P.l.c.

Presso le sedi di queste società hanno avuto luogo degli accertamenti ispettivi in data 17 maggio 2001.

20. Nel corso del procedimento sono stati sentiti in audizione i rappresentanti di Meridiana (6 giugno 2001), Volare Airlines ed Air Europe (13 giugno 2001), Alitalia (18 luglio 2001), Air One (25 settembre 2001) ed Alpi Eagles (26 settembre 2001).

E' stato effettuato l'accesso agli atti del procedimento da parte di Alitalia (21 marzo, 6 luglio e 21 dicembre 2001, 13 maggio e 1° luglio 2002), National Jet Italia (11 luglio 2001), British Airways (24 luglio 2001), Alpi Eagles (20 luglio e 28 agosto 2001, 14 maggio e 1° luglio 2002), Air One (8 maggio 2002) e Deutsche Lufthansa (6 novembre 2001).

⁴ [Cfr. doc. I.2.]

⁵ [Cfr. docc. III.13 e IV.2.]

21. In data 2 maggio 2002, è stata inviata alle Parti la Comunicazione delle risultanze istruttorie, che fissava il termine di conclusione della fase istruttoria al 4 giugno 2002, termine in seguito prorogato-su istanza delle Parti-al 2 luglio 2002. Le Parti hanno inviato, in data 26 e 27 giugno 2002, le loro memorie difensive finali. In data 2 luglio 2002, le Parti che ne hanno fatto richiesta sono state sentite in audizione ai sensi dell'articolo 14, comma 5, del D.P.R. n. 217/98.

III. IL MERCATO RILEVANTE

a) La descrizione

22. La fattispecie in esame concerne il settore del trasporto aereo di passeggeri. Sotto il profilo merceologico, il trasporto aereo di linea si distingue dal trasporto con voli *charter* in quanto, nel primo caso, si tratta di un servizio di trasporto regolare effettuato su un insieme di rotte in base ad orari predeterminati, la cui domanda proviene prevalentemente dai passeggeri. Nel secondo caso, invece, la domanda è rappresentata da *tour operator*, che richiedono alle compagnie aeree un certo numero di posti su relazioni specifiche per poi rivenderli all'interno di pacchetti di viaggio che di solito includono l'albergo e altri servizi. Inoltre, vi sono elevate differenze tra i voli di linea e quelli *charter* sia nel livello delle tariffe che nel grado di flessibilità in termini di spostamento degli orari e dei giorni di partenza.

23. Nell'ambito del trasporto di linea è possibile identificare segmenti di domanda distinti in relazione alle diverse preferenze dei consumatori. Da un lato, vi sono i passeggeri per i quali il fattore tempo è determinante nell'acquisto del biglietto, dovendo essi raggiungere la destinazione nel più breve tempo possibile ed avere la possibilità di prenotare o cambiare la prenotazione con un preavviso minimo (passeggeri *time-sensitive*); dall'altro vi sono i passeggeri più sensibili al fattore prezzo, i quali sono disponibili ad accettare maggiori restrizioni nell'acquisto o nell'utilizzo del biglietto a fronte di tariffe ridotte (passeggeri *price-sensitive*).

24. Il trasporto aereo di linea di passeggeri include una serie di mercati del prodotto distinti, tradizionalmente definiti con riferimento ad una rotta o ad un fascio di rotte sostituibili tra loro. La sostituibilità tra rotte dipende da una serie di fattori, quali la distanza tra il punto di origine e il punto di destinazione, la distanza tra i diversi aeroporti situati ai due estremi della rotta e il numero di voli disponibili su ciascuna rotta⁶.

La definizione dei mercati rilevanti nel trasporto aereo di linea di passeggeri è stata affinata dalla Commissione europea in alcune recenti decisioni⁷, con le quali si è più precisamente individuato un mercato rilevante in ogni coppia origine/destinazione (*city pairs* o *O&D pairs*) richiesta dai passeggeri. Ciascuno di tali mercati comprende, in linea di principio:

- i voli diretti tra gli aeroporti delle due città che compongono la coppia origine/destinazione;
- i voli diretti tra aeroporti i cui bacini di utenza si sovrappongono in misura significativa con i bacini di utenza degli aeroporti delle due città che compongono la coppia origine/destinazione;
- i voli indiretti tra gli aeroporti delle due città che compongono la coppia origine/destinazione, nella misura in cui siano sostituibili ai voli diretti. A tale proposito, si osserva che-nell'ambito delle rotte domestiche-in linea generale i voli indiretti (che prevedano uno o più scali) non sono sostituibili ai voli diretti, in quanto i primi comportano tempi di percorrenza significativamente superiori⁸.

25. Occorre tuttavia osservare che i vettori attivi nel settore del trasporto aereo di passeggeri sulle rotte domestiche concorrono sia a livello di singola rotta che sul complesso delle rotte nazionali servite (*multimarket competition*)⁹. In altri termini, la predisposizione delle strategie concorrenziali di ogni singolo vettore viene definita in relazione alla più ampia presenza dello stesso vettore sul complesso delle rotte nazionali, anche laddove vengano intraprese iniziative commerciali particolari su singole tratte.

⁶ [Cfr. Corte di Giustizia, sentenza dell'11 aprile 1989, causa 66/86, *Ahmed Saeed Flugreisen* (Raccolta, p. 803), Tribunale di primo Grado, sentenza del 19 maggio 1994, causa 2/93, *Air France/Commissione* (Raccolta, pag. II-323); Commissione, decisione del 16 gennaio 1996, caso n. IV/35.545, *Lufthansa/SAS* (G.U.C.E. del 5/3/1996, L 54, p. 28); Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, provvedimento n. 4398 del 7 novembre 1996, caso A102, *Associazione Consumatori Utenti/Alitalia* (Bollettino n. 45/96).]

⁷ [Commissione, decisione dell'11 agosto 1999, caso M/JV.19 - *KLM/Alitalia* (G.U.C.E. del 05 aprile 2000, C 96, p. 5, versione inglese) e decisione del 12 gennaio 2001, caso COMP/M.2041, *United Airlines/US Airways*.]

⁸ [Cfr. provvedimento dell'Autorità n. 10115 A/306 *Veraldi/Alitalia* del 15 novembre 2001, Boll. 46/01.]

⁹ [Imprese che operano simultaneamente su più mercati del prodotto definiscono le rispettive strategie imprenditoriali in maniera interdipendente, confrontandosi con i soggetti concorrenti non tanto sul singolo mercato (nel caso di specie, la singola rotta), ma piuttosto sull'insieme dei mercati sui quali essi operano (cfr. Arjen Van Witteloostuijn e Marc Van Wegberg, 'Multimarket Competition', *Journal of Economic Behavior and Organization*, 18 (1992) pp. 273-282; Arjen Van Witteloostuijn, 'Multimarket Competition and Business Strategy', *Review of Industrial Organization*, 8 (1993), pp. 83-99.)]

I mercati del trasporto aereo risultano corrispondere con particolare precisione ai requisiti individuati dalla teoria del *multimarket competition*: infatti, gli operatori sono in numero ridotto e si confrontano su diversi mercati, le tariffe e le quantità sono facilmente osservabili, i prodotti offerti dai diversi vettori sono relativamente omogenei, con modeste differenze legate ai programmi *frequent flyer* ed ai diversi livelli di qualità e sicurezza. La concorrenza tra vettori si sviluppa tipicamente, quindi, non tanto e non solo sulla singola rotta ma sul complesso delle rotte, per cui le decisioni relative a singoli mercati del prodotto sono in realtà il risultato di una complessiva valutazione che tiene conto dell'insieme delle rotte sulle quali i vettori operano¹⁰.

Così, l'ipotezzata intesa consistente nella applicazione contestuale di un *fuel surcharge* di identico importo da parte dei vettori coinvolti nel presente procedimento non riguarda separatamente ciascuno dei mercati del prodotto individuati con il *city-pair method*, ma indistintamente il complesso delle rotte domestiche.

Pertanto, ai fini dell'applicazione dell'articolo 2 della legge n. 287/90, il mercato rilevante può essere definito come la serie delle singole rotte nazionali interessate dall'applicazione del *fuel surcharge*, vale a dire le rotte nazionali sulle quali opera almeno una delle parti del presente procedimento e sulle quali dunque si producono gli effetti della pratica anticoncorrenziale.

26. I vettori attivi sulle rotte nazionali, coinvolti nel presente procedimento, applicano le condizioni tariffarie per i propri biglietti relativi a tali rotte in modo uniforme su scala mondiale, provvedendo alla distribuzione attraverso sistemi telematici di prenotazione. Nel caso di specie, pertanto, dal punto di vista della domanda il mercato interessato dai comportamenti oggetto di valutazione ha dimensioni sovranazionali¹¹.

b) Le dimensioni e la struttura dei mercati interessati

27. Nell'anno 2000 sono stati trasportati con voli di linea sulle rotte nazionali 22.428.193 passeggeri¹². Tale dato include, tuttavia, non solo i passeggeri c.d. *local*, ma anche i passeggeri in prosecuzione da/per destinazioni all'estero.

Dalle informazioni raccolte in istruttoria, il dato relativo ai passeggeri *local* trasportati nel 2000 sulle rotte nazionali (voli con O&D in Italia) è stimabile in circa 17 milioni.

28. Nella seguente tabella si riportano stime delle quote detenute dai vettori coinvolti nel presente procedimento sul complesso del traffico di linea di passeggeri *local* sulle rotte nazionali.

A tale proposito occorre rilevare che i dati in questione tendono a sovrastimare i passeggeri *local* trasportati da ciascun vettore, in quanto includono passeggeri che effettuano una tratta nazionale con una compagnia, proseguendo da/per altre destinazioni servite da un vettore diverso¹³.

Inoltre, nella tabella che segue (tabella n. 1) non si è potuto tener conto dei passeggeri trasportati nel corso del 2000 da alcuni vettori minori, che non sono stati in grado di fornire le relative informazioni¹⁴.

Si ritiene, comunque, che i dati riportati di seguito rappresentino attendibilmente la situazione concorrenziale sulle rotte domestiche nell'anno 2000.

Tabella 1

Passeggeri *local* trasportati sulle rotte nazionali nell'anno 2000 e stima delle quote di mercato

	Passeggeri	%
Alitalia	[omissis] ¹⁵	[omissis]
Meridiana	[omissis]	[omissis]
Alpi Eagles	[omissis]	[omissis]
Air One	[omissis]	[omissis]
Volare Airlines	[omissis]	[omissis]
Air Europe	[omissis]	[omissis]
Air Dolomiti LARE	[omissis]	[omissis]

¹⁰ [Cfr. Vijay Singal, "Airline Mergers and Multimarket Contact", *Managerial and Decisional Economics*, vol. 17, (1996) pp. 559-574.]

¹¹ [Cfr. provvedimento dell'Autorità n. 10115 A/306 Veraldi/Alitalia del 15 novembre 2001, Boll. 46/01, già citato.]

¹² [Cfr. *Annuario Statistico 1999-2000 - Ente Nazionale dell'Aviazione Civile e Ministero dei Trasporti e della Navigazione (Dipartimento dell'Aviazione Civile) tav. APT10-2000, doc. XIII.12, allegato 1.]*

¹³ [Come d'altronde rilevato dalla società Alitalia: cfr. doc. XIII.23.]

¹⁴ [Si tratta dei vettori *Si Fly* e *Med Airlines*, attualmente sottoposti a procedure concorsuali. Si è ritenuto di poter prescindere anche dall'indicazione dei passeggeri trasportati dal vettore svedese *Flying* sulla rotta Milano-Venezia, comunque stimabili in poche decine di unità e presumibilmente destinati alla prosecuzione da/per altre destinazioni.]

¹⁵ [Nella presente versione alcuni dati sono omissi, in quanto si sono ritenuti sussistenti elementi di riservatezza o di segretezza delle informazioni.]

Gandalf	[omissis]	[omissis]
Deutsche Lufthansa	[omissis]	[omissis]
Federico II	[omissis]	[omissis]
Azzurra	[omissis]	[omissis]
National Jet Italia	[omissis]	[omissis]
Altri vettori	[omissis]	[omissis]
Totale	16.772.703	100

Fonte: Elaborazione sui dati forniti dalle parti

29. Al complesso degli operatori coinvolti nel presente procedimento è dunque ascrivibile una quota pari al 97,1% circa del traffico di linea di passeggeri sulle rotte nazionali.

Il maggior operatore presente nel settore è la società Alitalia, che detiene una quota pari al [45-60]%.

30. Per quanto concerne la struttura concorrenziale dei mercati interessati, l'allegato A riporta, per ciascun vettore, le rotte servite in assenza di concorrenti ed i passeggeri ivi trasportati.

L'allegato B illustra, per le rotte sulle quali operano almeno due vettori, il numero di passeggeri trasportati da ciascuna delle parti del presente procedimento, con l'indicazione della relativa quota di mercato.

c) I sistemi telematici di distribuzione tariffaria

31. Elemento fondamentale della commercializzazione dei servizi di trasporto aereo è l'utilizzo, da parte dei vettori e dei loro distributori (agenzie di vendita diretta, agenzie di viaggio), dei c.d. sistemi telematici di prenotazione ("computer reservation systems"-CRS), i quali offrono in tempo reale informazioni concernenti tra l'altro orari, tariffe e disponibilità di posti e consentono la prenotazione e l'emissione dei biglietti.

32. I CRS consentono alle agenzie di viaggi la effettuazione di una prenotazione con un qualunque vettore senza dover procedere ad alcuna intermediazione o negoziazione con il vettore stesso. Tutti i principali CRS offrono alcuni servizi di base relativi ai processi di prenotazione, quali la presentazione del prodotto, la prenotazione vera e propria, la quotazione delle tariffe e l'emissione del biglietto. Servizi addizionali (quali le varie normative sui visti per i viaggi internazionali, le informazioni sui principali eventi commerciali e turistici, oltre a servizi contabili di fatturazione) vengono offerti in misura sempre maggiore grazie allo sviluppo crescente dell'infrastruttura informatica. Il flusso informativo relativo ai CRS è sinteticamente raffigurato nell'allegato C.

33. I principali CRS, chiamati anche global distribution systems (GDS), sono Amadeus¹⁶, Galileo International¹⁷, Worldspan¹⁸ e Sabre¹⁹.

34. Per quanto riguarda i singoli vettori, Alitalia si avvale di una duplice modalità di distribuzione tariffaria: oltre ad utilizzare i CRS, Alitalia carica ogni modifica della propria struttura tariffaria sul proprio sistema di distribuzione interno, chiamato AMICAS. L'interfaccia AMICAS alimenta il motore ARTS, che a sua volta alimenta ARCO per la parte tariffaria²⁰.

ARCO è l'ambiente del reservation, con informazioni sulle tariffe e la disponibilità dei posti²¹.

35. Anche la società Federico II impiega ARCO per la distribuzione delle proprie tariffe, le quali pertanto vengono comunicate a tecnici di Alitalia, che ne curano l'inserimento nel sistema²². ARCO consente ad Alitalia di accedere alle sole tariffe dei vettori che decidono di avvalersene²³.

Meridiana si avvale del sistema ARCO per la gestione dell'inventario delle prenotazioni e delle vendite. Quando gli agenti effettuano una prenotazione o un acquisto tramite i CRS, le transazioni vengono riversate in ARCO²⁴.

¹⁶ [Il capitale sociale di Amadeus è detenuto per la maggioranza da compagnie aeree europee: Air France, Iberia e Lufthansa. Il sistema è operativo dal 1991.]

¹⁷ [Galileo è partecipato in misura paritaria da vettori aerei europei ed americani. Il maggior azionista risulta United Airlines.]

¹⁸ [Worldspan, creato nel 1990, è partecipato da compagnie americane, con una modesta presenza di compagnie aeree dell'Estremo Oriente (attraverso Abacus).]

¹⁹ [Sabre è il CRS di creazione più risalente - essendo stato fondato nel 1951 e reso operativo come CRS nel 1976 - ed è l'unico controllato da una sola avio-linea, American Airlines.]

²⁰ [Cfr. verbale di audizione di Alitalia, doc. X.9.]

²¹ [Cfr. doc. X.9.]

²² [Cfr. verbale di ispezione presso la sede di Federico II, doc. IID.0.]

²³ [Cfr. ancora doc. X.9.]

²⁴ [Cfr. verbale di audizione di Meridiana, doc. VIII.6.]

Infine, anche Air One, Volare Airlines ed Air Europe si avvalgono di un duplice sistema di distribuzione, utilizzando, oltre ai CRS, la prima il sistema Gabriel²⁵, le altre il sistema PARS²⁶ per la gestione delle prenotazioni e delle vendite. Gabriel e PARS sono dunque omologhi di ARCO.

36. La distribuzione diretta attraverso i diversi CRS delle tariffe applicabili e delle loro modifiche comporta per i vettori un onere particolarmente gravoso: in tal caso, infatti, i vettori devono curare l'inserimento in ciascun CRS e per ciascuna tratta i diversi profili tariffari che essi intendono proporre.

Per questo motivo, a monte dei CRS, operano delle società che gestiscono sistemi telematici di pubblicazione delle tariffe, che provvedono alla raccolta delle informazioni rilevanti ed alla loro distribuzione ai CRS per via informatica.

37. Il più importante di tali sistemi è gestito dalla società statunitense Airlines Tariff Publishing Company (ATPCO), con sede a Washington, DC e uffici periferici a Londra, San Paolo e Singapore²⁷. Partecipata da numerose compagnie aeree²⁸, ATPCO è leader mondiale nella raccolta e distribuzione di informazioni relative alle tariffe aeree e di altri dati a queste connessi (quali le condizioni di usufruibilità delle tariffe o "regole"). Essa raccoglie tali informazioni da numerose compagnie aeree in tutto il mondo e le distribuisce rapidamente ai sistemi telematici di prenotazione.

Société Internationale des Télécommunications Aéronautiques (SITA) è il gestore di un altro sistema di pubblicazione delle tariffe, che opera a monte dei CRS. La società, organizzata in forma di cooperativa con sede a Bruxelles, è stata fondata nel 1949.

38. Per quanto concerne le parti del presente procedimento, si avvalgono di ATPCO Alitalia, Air One, Volare Airlines, Air Europe²⁹, Gandalf, Deutsche Lufthansa, Azzurra e National Jet Italia. Meridiana³⁰ ed Alpi Eagles utilizzano SITA. Air Dolomiti LARE e Federico II non usufruiscono di alcuno dei due sistemi.

39. Quindi, le compagnie aeree aggiornano l'informazione sulle loro tariffe e regole nel sistema telematico di ATPCO o di SITA, accessibile on-line a tutti i sottoscrittori del servizio, tra cui compagnie aeree e CRS. In tal modo, attraverso un'unica comunicazione ad ATPCO o a SITA, i vettori sono in grado di distribuire una variazione di tariffa o di regola a tutti i CRS/GDS.

40. L'operatività del descritto meccanismo di distribuzione delle tariffe garantisce, nel settore del trasporto aereo, una elevata trasparenza delle condizioni tariffarie applicate da ciascun vettore, le quali risultano accessibili ai concorrenti in tempi brevi e perfino prima della loro effettiva applicazione.

41. Dal momento in cui viene effettuata la comunicazione ad ATPCO o a SITA relativa ad una variazione tariffaria, i menzionati sistemi procedono alla sua elaborazione. Una variazione tariffaria appare sui CRS entro 12-48 ore dalla comunicazione fatta ad ATPCO³¹ o entro 24-36 ore dalla comunicazione a SITA³².

In esito alla procedura di elaborazione interna, la tariffa diviene visibile sul fare display dei sistemi telematici di pubblicazione ed è, dunque, consultabile dai vettori che abbiano accesso al fare display³³. Il processo di elaborazione si completa, per ATPCO, entro le 12 ore. Se la comunicazione è effettuata in serata, la variazione è visibile nella mattinata successiva; se la comunicazione è fatta nella mattinata, la variazione può apparire anche a fine giornata³⁴.

²⁵ [Cfr. verbale di audizione di Air One, doc. XI.4.]

²⁶ [Cfr. verbale di audizione di Volare Airlines ed Air Europe, doc. IX.6.]

²⁷ [ATPCO era in origine il dipartimento per le tariffe della Air Transport Association of America (ATA). Nel 1965 è divenuta impresa indipendente e dal 1979 pubblica anche le tariffe delle compagnie non statunitensi.]

²⁸ [Si tratta delle seguenti compagnie: Air Canada, Air France, Alaska Airlines, Aloha Airlines, American Airlines, British Airways, Canadian Airlines International, Chicago Helicopter Airways, Continental Airlines, Delta Air Lines, Federal Express, Hawaiian Airlines, Iberia, Japan Airlines, KLM, LA Helicopter, Lufthansa, Northwest Airlines, Reeve Aleutian Airways, SAS, Swissair, TWA, United Air Lines e US Airways.]

²⁹ [Air Europe e Volare Airlines hanno accesso anche al fare display di SITA, cfr. verbale di audizione di Air Europe e Volare Airlines, doc. IX.6.]

³⁰ [Pur avendo concluso nell'autunno del 2000 un contratto che le consente l'accesso al fare display di ATPCO tramite e-connect, Meridiana non ha mai effettivamente usufruito del servizio: cfr. verbale di audizione di Meridiana, doc. VIII.6.]

³¹ [Cfr. verbale di audizione di Alitalia, doc. X.9; cfr. anche verbale di audizione di Air One, doc. XI.4 e verbale di audizione di Volare Airlines ed Air Europe, doc. IX.6.]

³² [Cfr. verbale di audizione di Meridiana, doc. VIII.6.]

³³ [Cfr. doc. X.3.]

³⁴ [Cfr. verbale di audizione di Alitalia, doc. X.9. Volare Airlines ed Air Europe hanno invece dichiarato che una variazione è visibile sul display ATPCO entro 24 ore dalla relativa comunicazione: cfr. verbale di audizione di Volare Airlines ed Air Europe,

42. I CRS provvedono, ad intervalli regolari, al proprio aggiornamento mediante l'accesso informatico ad ATPCO e SITA. Quando il loro processo di elaborazione delle nuove informazioni attinte da ATPCO e SITA è completato, le variazioni tariffarie risultano visibili nella schermata dei CRS che viene consultata dagli agenti per la prenotazione dei titoli di viaggio.

In linea generale, dunque, ATPCO e SITA consentono ai vettori che abbiano accesso al fare display una visibilità delle variazioni tariffarie introdotte dai concorrenti anticipata rispetto ai CRS. ATPCO e SITA rappresentano, dunque, per le compagnie aeree, il canale informativo più importante a fini di benchmarking sui prezzi.

43. Nella maggioranza dei casi, una tariffa è vendibile dal momento in cui essa risulta visibile nella schermata dei CRS e dunque quotabile dalle agenzie di vendita diretta e dagli agenti di viaggio. Il giorno a partire dal quale una determinata tariffa è vendibile si definisce first ticket date.

Il first ticket date non coincide necessariamente con la data del primo volo, in relazione al quale si applicherà la tariffa. Tale data di prima applicazione della tariffa si definisce first travel date³⁵.

44. Tuttavia, è altresì possibile che i vettori, al momento della comunicazione ad ATPCO o a SITA manifestino l'intenzione di differire la vendibilità della tariffa rispetto alla data di visibilità nei CRS³⁶.

La possibilità per i vettori di verificare in anticipo le tariffe programmate dai concorrenti offre un certo spazio per poter negoziare implicitamente le tariffe attraverso progressivi ritocchi di quelle programmate. Il vettore che inserisce per primo un aumento di prezzo a valere da una data futura ha cioè la possibilità di dar effettivo corso all'aumento dopo aver riscontrato sul sistema la reazione (l'allineamento o meno) dei concorrenti³⁷.

45. Si ricorda, per inciso, che le compagnie aeree, in base a disposizioni di diritto interno³⁸, comunicano anche all'ENAC le variazioni tariffarie. Come riconoscono gli stessi vettori, anche questo onere informativo è suscettibile di accrescere la trasparenza delle condizioni tariffarie praticate da ciascun operatore del trasporto aereo³⁹.

d) Consultazioni tra i vettori in materia tariffaria

i) Considerazioni preliminari

doc. IX.6. I tempi possono essere più brevi: Air One ha evidenziato che "in genere, una variazione tariffaria è visibile in ATPCO dopo qualche ora dalla comunicazione": cfr. verbale di audizione di Air One, doc. XI.4; cfr. anche doc. X.3.]

³⁵ *[A fini esemplificativi, si consideri una tariffa vendibile dalle agenzie a partire dal 1° gennaio (first ticket date) per i voli a partire dal 1° febbraio (first travel date): ai consumatori che acquisteranno titoli di viaggio dopo il primo gennaio verrà applicata la nuova tariffa solo se il loro volo sarà successivo al primo febbraio.]*

³⁶ *[Cfr. verbale di audizione di Meridiana, doc. VIII.6; verbale di audizione di Volare Airlines ed Air Europe, doc. IX.6. Ciò è confermato dalla stessa ATPCO: doc. X.3.]*

³⁷ *[In caso di mancato allineamento, il vettore potrà annullare la tariffa programmata o spostarne in avanti l'entrata in vigore. Cfr. documento OCSE, "Table ronde sur les fusions et les alliances des compagnies aériennes" (Note de référence du Secrétariat), ottobre 1999, par. 78, con rimandi a S. Borenstein, "The Evolution of U.S. Airline Competition", Journal of Economic Perspectives, 6(2), Spring 1992, 45-73.]*

A tale proposito, appare opportuno ricordare che, in un caso del 1992, il Department of Justice statunitense (DOJ) ritenne che l'inserimento di nuove tariffe nei CRS in anticipo rispetto alla data della loro effettività (ossia il primo giorno in cui i biglietti sono venduti alla nuova tariffa, c.d. first ticket date) fosse suscettibile di essere analizzato alla stregua di un contatto indiretto volto ad influire e/o rimuovere l'incertezza sulle mosse dei concorrenti - Caso US Air et al. discusso in S. Borenstein, "Rapid Price Communication and Coordination: The Airline Tariff Publishing Case" (1994). Nel caso citato il DOJ contestò alle principali compagnie aeree americane (Alaska, American, Continental, Delta, Northwest, Trans World, United e USAir) comportamenti collusivi volti ad alzare i prezzi e limitare la concorrenza reciproca attraverso comunicazioni e negoziazioni sulle tariffe per le quali si avvalevano di ATPCO.

Secondo le valutazioni del DOJ, l'inserimento nel sistema ATPCO di un aumento di prezzo con una first ticket date differita nel tempo - cioè la possibilità di annunciare attraverso ATPCO una futura variazione dei prezzi senza però impegnarsi nell'immediato ad attuarla - consentiva alle compagnie aeree di accordarsi sulle variazioni tariffarie. Un'impresa annunciava una variazione di prezzo futura e se, prima della prevista first ticket date, i concorrenti non seguivano, l'impresa poteva ritirare o modificare la variazione tariffaria in funzione della risposta dei concorrenti osservabile nel sistema. Il caso si concluse con accordi tra il DOJ e le compagnie interessate, omologati dalla corte federale (1994), in base ai quali le compagnie, pur non riconoscendo la propria responsabilità in relazione alle contestazioni avanzate, si impegnarono per dieci anni (fino al 2004) ad astenersi dall'annunciare i loro incrementi di prezzo in anticipo rispetto alla data dell'entrata in vigore (first ticket date), salvo che nel caso di vendite oggetto di ampia promozione pubblicitaria.]

³⁸ *[Cfr. circolare della DGAC del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 332910 del 28 febbraio 1997.]*

³⁹ *[Cfr. verbale di audizione di Alitalia, doc. X.9.]*

46. La trasparenza delle condizioni di prezzo praticate dagli operatori del trasporto aereo, assicurata-come si è detto-dai sistemi telematici di distribuzione delle tariffe, risulta amplificata dalle continue consultazioni, a livello formale ed informale, tra i diversi vettori.

47. La circostanza che tra le compagnie esercenti i servizi di trasporto aereo sulle rotte nazionali abbiano luogo frequenti contatti e scambi di informazioni è stata, d'altro canto, confermata da alcune delle parti del procedimento.

Così, i rappresentanti di Volare Airlines, interrogati in relazione alle modalità con le quali la società era venuta a conoscenza della decisione di Alitalia di modificare l'importo del supplemento carburante, hanno riferito che "nel settore esistono rumori di fondo", esplicitando in seguito che "tra le compagnie ci sono contatti informali a vari livelli", facilitati dalla circostanza che le medesime persone fisiche, attive nel settore da anni, hanno lavorato alle dipendenze di diverse società⁴⁰.

48. Anche i rappresentanti di Air One⁴¹ hanno confermato che "vi sia tra le menzionate compagnie [Alitalia, Meridiana, Air Europe, Volare Airlines ed Air One] una circolazione di informazioni anche riguardanti le tariffe da praticare. Bisogna considerare che le persone che si occupano di tariffe nelle varie compagnie sono sempre le stesse"⁴². Air One ha pure dichiarato di ricevere dai propri concorrenti delle richieste di informazioni, alle quali vengono fornite risposte "che possono anche dissimulare le nostre reali intenzioni"⁴³.

Nella stessa linea appaiono le dichiarazioni dei rappresentanti di Meridiana, secondo cui "tra le compagnie aeree ci sono frequenti scambi di informazioni tecniche e le stesse attuano un benchmarking continuo ... con Alitalia ci si incontra spesso per discutere di problemi tecnici su vari fronti"⁴⁴.

49. A tale proposito, occorre ricordare che alcune consultazioni tra le compagnie aeree-anche aventi ad oggetto i livelli tariffari-non costituiscono restrizioni della concorrenza ai sensi della legge n. 287/90, purché ricorrano le condizioni previste dal Regolamento di esenzione n. 1617/93⁴⁵.

Ai sensi dell'articolo 4 del citato Regolamento, prorogato fino al 30 giugno 2002, l'organizzazione di consultazioni sulle tariffe per il trasporto di passeggeri fruisce dell'esenzione a condizione, tra l'altro, che tali consultazioni:

- riguardino le sole tariffe applicate agli utenti e le loro condizioni di applicabilità, ma non le capacità per le quali esse sono rese disponibili;
- abbiano lo scopo di predisporre l'interlining.

Gli accordi di interlining consentono ai passeggeri di utilizzare, su determinate tratte definite 'combinabili', i titoli di viaggio emessi da una compagnia anche sui voli dell'altro vettore e/o di combinare, all'interno del medesimo titolo di viaggio, il servizio di trasporto oggetto dell'accordo con altre rotte operate da una delle due società.

50. L'esistenza di incontri tra i vettori, volti a definire le condizioni degli accordi di interlining, consente tuttavia-come dichiarato da alcuni dei soggetti coinvolti nell'istruttoria-un confronto più ampio sulle caratteristiche e le dinamiche concorrenziali dei mercati interessati. Così, ad esempio, i rappresentanti di Volare Airlines hanno riferito che "con gli altri vettori vi sono dunque discussioni, per così dire, 'politiche', che prescindono dagli accordi di interlining"⁴⁶.

Come emerso dalle risultanze istruttorie, sussistono significative evidenze di contatti tra diversi vettori, che si sono scambiati informazioni, dandosi modo di conoscere le reciproche politiche di prezzo, prima ancora di poterle constatare attraverso i sistemi telematici di distribuzione tariffaria. Da alcuni documenti raccolti presso le sedi di Volare Airlines, Meridiana ed Alpi Eagles emerge come vi siano stati degli incontri e dei colloqui tra i principali operatori concorrenti, nel corso dei quali si è discusso della struttura tariffaria, anche su questioni diverse dalla conclusione di accordi di interlining.

⁴⁰ [Cfr. verbale di audizione di Volare Airlines ed Air Europe, doc. IX.6.]

⁴¹ [Cfr. verbale di audizione di Air One, doc. XI.4.]

⁴² [A tale proposito, De Roni, Direttore Network & Business Management di Air One, ha riferito di conoscere bene Ohly, pricing analyst di Meridiana, con il quale collaborava durante il proprio rapporto con quest'ultima società. Acampora, Direttore Affari Generali di Volare Airlines, ha evidenziato di aver collaborato per dieci anni con lo stesso De Roni; cfr. docc. XI.4 e IX.6.]

⁴³ [Cfr. ancora verbale di audizione di Air One, doc. XI.4.]

⁴⁴ [Cfr. verbale di audizione di Meridiana, doc. VIII.6.]

⁴⁵ [Regolamento CEE n. 1617/93 della Commissione del 25 giugno 1993, relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, del Trattato CEE ad alcune categorie di accordi, decisioni e pratiche concordate, aventi per oggetto, sui servizi aerei di linea, la programmazione congiunta ed il coordinamento degli orari, gli esercizi congiunti, le consultazioni sulle tariffe per i passeggeri e le merci e l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti, da ultimo modificato dal Regolamento CE n. 1083/99 della Commissione del 26 maggio 1999 e in parte prorogato dal Regolamento CE n. 1324/2001 della Commissione del 29 giugno 2001. L'esenzione relativa agli accordi di interlining è stata prorogata fino al 30 giugno 2002 ed è attualmente in corso di revisione.]

⁴⁶ [Cfr. verbale di audizione di Air Europe e Volare Airlines, doc. IX.6.]

Di seguito vengono indicati, a titolo esemplificativo, alcuni dei documenti più significativi, relativi alle consultazioni tra vettori in materia tariffaria.

ii) I documenti rinvenuti presso Volare Airlines

51. In una e-mail del 13 settembre 2000 da Perniceni, allora responsabile del pricing di Air Europe, ad alcuni colleghi della società e ad Acampora, direttore Affari Generali di Volare Airlines, si tratta delle variazioni tariffarie in materia di tariffe a basso yield programmate da Air One, sollecitando l'acquisizione di notizie relative alle strategie di Meridiana⁴⁷. A questo proposito, si ricorda che, come affermato dagli stessi rappresentanti delle compagnie, le tariffe a basso yield di one way, essendo tariffe promozionali, non sono interlineabili⁴⁸.

I successivi documenti rinvenuti sull'argomento rendono conto di incontri tra le compagnie Air Europe e Meridiana in materia di interlining, in cui i rappresentanti delle stesse "hanno dato ampia disponibilità a discutere di tariffe sostanzialmente adeguandosi alle istanze presentate da AZ" [sottolineatura aggiunta]⁴⁹.

Inoltre, gli stessi soggetti riferiscono (sempre nelle comunicazioni via posta elettronica) di contatti avuti con i rappresentanti di Alitalia⁵⁰.

iii) I documenti rinvenuti presso Meridiana

52. In un documento raccolto nel corso dell'ispezione presso la sede di Meridiana (e-mail inviata da Ohly di Meridiana ad alcuni colleghi della stessa società), si dà conto dell'allineamento concordato di talune tariffe di altre compagnie, quali Volare Airlines, Alitalia, Air Europe ed Air One⁵¹.

53. I rappresentanti di Meridiana, richiesti di spiegare in quale contesto si inquadrasse lo scambio di informazioni descritto nel menzionato documento, hanno rappresentato che si trattava di "un tentativo di omogeneizzare, per quanto possibile, la comunicazione al pubblico dei sistemi tariffari. Si cercava di avere una omogeneità e coerenza nei profili tariffari per una maggiore comprensione da parte dei consumatori. Preciso che non si

⁴⁷ [Cfr. doc. IID.21.: "... anche AP [Air One] varierà la propria struttura tariffaria dal 1Nov00 andando ad eliminare la tariffe a basso yield di One Way, premiando le round trip e cercando di alzare lo yield sulla struttura tariffaria nei CRS ... La nuova struttura verrà prestissimo inserita nei CRS ... Purtroppo non ho nessuna notizia di Meridiana e in questo caso chiedo aiuto al Sig. Acampora che ha sicuramente ancora degli agganci".]

⁴⁸ [Cfr. verbale di audizione di Air Europe e Volare Airlines, doc. IX.6.]

⁴⁹ [Cfr. doc. IID.21.]

⁵⁰ [Cfr. doc. IID.20, una e-mail del 18 settembre 2000 in cui Perniceni riassume ad alcuni colleghi di Air Europe, nonché a Bertoldo di Sairgroup e ad Acampora, i contenuti di una conversazione tenuta con Maisano di Alitalia "...mi sono appena sentito con Marzia di AZ [Alitalia] ed i seguenti punti sono emersi per cercare di tirare un poco le fila del nostro nuovo concetto di struttura tariffaria. AZ il 25sep00 uscirà nei sistemi, con prima data di prenotabilità il 29Oct00, con la nuova struttura tariffaria. AZ rinuncia all'ADV [advanced] Purchase di 30 giorni e del 60% di sconto. AZ manterrà i 21 giorni con 55% di sconto. AZ inserirà chiaramente i 7 ed i 14 giorni di ADV Purch con gli sconti già visti.

AP [Air One] ha ritardato l'inserimento della propria struttura fino al 25Sep00 e tale struttura vedrà l'eliminazione di alcune tariffe OW [One Way] e l'innalzamento tariffario di molte tariffe (YWORLDAP per prima allineata a Y di AZ).

PE [Air Europe] ha ribadito ciò che era stato comunicato dopo l'ultima riunione per la struttura tariffaria PE, con la necessità ora di rivedere solo la massima scontistica concessa visto che AZ concederà al max il 55% e questo essenzialmente significa che si lasciano dello spazio per le AZIONI quando sono necessarie o per i matching. Ciò significa chiaramente che le azioni mirate continueranno ad esserci per tutte le parti sotto forma di SALE ACTION con periodi di vendita e volabilità ben specifici.

IG [Meridiana]: nessuna notizia a riguardo.."]

⁵¹ [Cfr. doc. IIB.8: "Trasmetto in allegato il riepilogo delle tariffe 8D [Volare Airlines] pubblicate tra MIL-CAG. Le tariffe per tutti sono allineate come concordato solo fino al 24Mar01. Rimane il problema delle tariffe OW per segmento, compresa la tariffa residenti Sardi al 70% della loro Y.

Ho parlato ieri sera con Marzia Maisano, Pricing nazionale AZ [Alitalia],

- delle tariffe 8D [Volare]) OW per segmento (...),

- delle tariffe PE [Air Europe] in Business Class (...),

- delle tariffe AP [Air One] su MIL-CTA [Milano-Catania].

Tariffe OW per segmento: AZ non aveva focalizzato l'argomento nelle trattative con Volare. La Maisano si attiverà con Volare al riguardo ma l'importanza primaria va data alle tariffe per tutti.

Tariffe PE in business class a livelli inferiori delle corrispettive tariffe in Economy. Il dettaglio pareva essere sfuggito. La Maisano si attiverà con PE nel senso di chiedere sensibili incrementi su tali tariffe.

Air One: AZ ha avuto l'incontro avantieri 18 ottobre (...) AP è uscita da pochi giorni con una nuova struttura tariffaria [segue descrizione tariffe Air One su MIL-CTA]. Air One ha fatto presente di non potere (volere) modificare tali tariffe, concordate con LH [Lufthansa], a pochi giorni dalla pubblicazione. Alitalia ha posto un deadline per il 24 ottobre per eventuali modifiche AP. Altrimenti contromisure [sottolineatura aggiunta]. Quali? Nessun abbassamento delle tariffe da struttura. (Era questa l'ultima conferma per procedere con i nostri incrementi conseguenziali all'adeguamento di PE). Introduzione di tariffe mirate all'obiettivo specifico, in classe dedicata. Livelli e modalità soggetti a precedente consultazione".]

tratta affatto di negoziazioni sulle tariffe, sugli importi, ma di un confronto, a carattere sistematico, assolutamente diverso. C'è una riflessione sul piano tecnico, un confronto dialettico per ottimizzare i sistemi di comunicazione e di marketing. I confronti ci sono, certo, ma hanno carattere tecnico⁵².

iv) I documenti rinvenuti presso Alpi Eagles

54. In una e-mail interna del 29 novembre 2000 Coi⁵³, dipendente di Alpi Eagles, riassume a Schirato, anch'egli in Alpi Eagles, i contenuti di un colloquio telefonico avuto il giorno precedente con Maisano (Alitalia) in merito alle tariffe per i voli Venezia/Palermo e Venezia/Catania e si dà conto di una negoziazione tra Alitalia ed Alpi Eagles in ordine al livello di alcune classi tariffarie⁵⁴.

55. Altri documenti rivelano un sistematico confronto tra Alpi Eagles e Meridiana relativamente alle tariffe da applicare sui collegamenti Venezia/Barcellona, Napoli/Barcellona e Bologna/Napoli, operati in code sharing dalle due compagnie.

Tra il 3 ed il 4 luglio 2000 si è avuta una fitta corrispondenza via e-mail tra Ohly (Meridiana) e Bevilacqua (Alpi Eagles)⁵⁵. Bevilacqua invia a Ohly "il prospetto definitivo delle nuove tariffe" per i suddetti collegamenti, precisando di restare in attesa dei commenti e del prospetto di Meridiana. Ohly gli risponde inviando il "file aggiornato della comparazione tariffaria", precisando: "Troverà i nostri livelli previsti in concomitanza del vostro incremento ... Visto che il livello della vostra JRT2 BCN-VCE non è salito più del 3%, mi vedo costretto ad adeguarmi verso il basso. Di conseguenza scende anche il corrispettivo livello ex VCE per evitare un grosso sbilanciamento. Per motivi antitrust attenderemo la vostra uscita nei CRS prima di adeguarci. La pregherei di farmi avvisare quando le Vostre modifiche saranno passate da Sabre agli altri CRS. Farò un'eccezione soltanto per il matching con le tariffe superapex Iberia tra VCE e BCN che saranno in distribuzione a partire dal 6 luglio" [sottolineatura aggiunta].

56. La corrispondenza dei giorni seguenti (10-13 luglio 2000) tra Bevilacqua/Coi ed Ohly dà conto degli ulteriori contatti che hanno preceduto la variazione delle tariffe da parte di Meridiana.

Una nuova consultazione tra Alpi Eagles e Meridiana sulle tariffe da/per Barcellona ha avuto luogo a distanza di circa quattro mesi da quella riflessa nei documenti sopradescritti⁵⁶.

57. Nel febbraio 2001 Alpi Eagles constatava che Meridiana stava applicando tariffe inferiori alle proprie sulle due rotte per Barcellona. Nella e-mail interna del 15 febbraio 2001⁵⁷ si riporta la posizione del presidente di Alpi Eagles, il quale, "considerato che l'impegno formale di IG [Meridiana] era quello di avere livelli tariffari uguali ai nostri, ritiene di inviare una lettera a Meridiana dove si richiede i danni derivanti dal dumping sulle predefinite"⁵⁸.

v) Conclusioni

⁵² [Cfr. verbale di audizione di Meridiana, doc. VIII.6.]

⁵³ [Nei docc. VIA.17 e VIA.58 si legge: "Marzia mi comunicava il non gradimento da parte di AZ della classe economica E8 [Alpi Eagles] scontata al -32% (H class) rispetto alla pubblicata Y di AZ (come già a loro volta anticipato nell'incontro avvenuto a Settembre assieme al Sig. Bevilacqua). Mi comunicava che c'erano già accordi verbali intercorsi tra il Sig. Zeni - Vice Presidente Revenue Management e Sig. Schirato/E8 circa l'eliminazione della classe H dalla nostra struttura tariffaria. Ho risposto, come da tuo suggerimento, che al momento non è possibile la cancellazione, che la struttura H è nata con E8, E8 è conosciuta appunto per questa sua classe H. Come soluzione proponevano di allineare la nostra Y alla loro Y (cioè riaumentare la tariffa E8 VCE/CTA o PMO di + 17% rispetto alle attuali in vigore dal 17/11/2000). Dopodiché erano 'disposti ad accettare' un ritocco relativo alla classe H di un -8%, -10% rispetto alla nuova Y allineata. Chiedeva anche le motivazioni circa l'abbassamento delle tariffe. Rispondevo che era per ovviare alla concorrenza IG [Meridiana] e che comunque per maggiori info dovevano contattare il Sig. Schirato. Attendo tuoi commenti" [sottolineature aggiunte].]

⁵⁴ [In altri appunti manoscritti rinvenuti nella scrivania di Coi sono annotati il nome ed il recapito telefonico della Maisano in relazione alle tariffe per la stagione invernale ("Marzia-AZ - ore 14:00 - pricing invernale - 0335-6321802") - cfr. doc. VIA.4.]

⁵⁵ [Cfr. doc. VIA.10.]

⁵⁶ [Cfr. docc. VIA.13 e VIA.14: il 24 novembre 2000 Coi scrive a Ohly: "ho ricevuto incarico dal Sig. M. Schirato di verificare con Lei le nostre tariffe da/per Barcellona per un eventuale aggiornamento/adequamento. Non riesco a contattarla al n. ... Prego farmi avere ... Sua disponibilità ...". Il 27 novembre successivo Ohly risponde a Coi: "Nell'incontro del 17 novembre col Sig. Schirato avevo consegnato il confronto tra le vostre tariffe e quelle dei maggiori competitori nonché le conclusioni per le nostre tariffe. L'intesa era che sarei stato contattato entro lunedì 20 novembre per vedere insieme se e caso mai quali modifiche potevano essere utili tra le vostre e le nostre tariffe".]

⁵⁷ [Cfr. doc. VIA.20.]

⁵⁸ [Quattro ore dopo Schirato informa Coi per e-mail (doc. VIA.55) di aver "parlato con Cristof [Ohly], ti chiamerà. Gli ho detto di allineare le tariffe con le nostre".]

58. Il complesso della documentazione acquisita in atti dimostra l'esistenza di un flusso continuo e sistematico di informazioni sensibili, scambiate tra i diversi vettori operanti sulle rotte nazionali, relative ad ogni aspetto della definizione e dell'applicazione delle politiche tariffarie. L'Autorità si riserva di valutare tale generale scambio di informazioni e coordinamento alla luce della disciplina della concorrenza.

La vicenda oggetto della presente istruttoria, relativa esclusivamente alla introduzione del supplemento carburante ed alla successiva modifica del suo importo, si inquadra in questo contesto di stretta collaborazione tra le compagnie operanti nel settore interessato.

IV. LE RISULTANZE ISTRUTTORIE

a) Considerazioni preliminari

59. In via preliminare, occorre svolgere delle osservazioni in relazione alla riferibilità delle condotte oggetto del presente procedimento ad alcune delle società coinvolte.

60. Air Dolomiti non opera direttamente servizi di trasporto aereo di linea di passeggeri su alcuna rotta nazionale. Dal 1994, la società ha infatti ceduto l'intera azienda di trasporto aereo alla controllata Air Dolomiti LARE⁵⁹. Tutte le decisioni relative alla gestione dell'impresa sono autonomamente assunte da quest'ultimo vettore.

61. La società Azzurra Air opera direttamente la sola rotta Roma-Bergamo. Le altre rotte sulle quali il vettore è presente erano operate-nel periodo rilevante ai fini del presente procedimento-in franchising con Alitalia⁶⁰. In relazione alla gestione di queste rotte, Azzurra [omissis]⁶¹.

[omissis]⁶².

[omissis].

62. National Jet Italia ha iniziato ad operare sulle tratte nazionali il 26 giugno 2000. A partire da questa data, infatti, è stato possibile prenotare via CRS titoli di viaggio per la rotta Roma-Palermo⁶³. National Jet Italia opera quale franchisee di British Airways. L'accordo di franchising⁶⁴ [omissis].

British Airways non presta quindi servizi di trasporto aereo di linea di passeggeri sulle rotte nazionali, [omissis]⁶⁵.

b) L'andamento del prezzo del carburante avio nel corso del 2000

63. Tra il 1999 ed il 2000, tutte le compagnie aeree hanno dovuto fronteggiare un progressivo incremento del prezzo del carburante avio, legato all'andamento del prezzo del greggio, che ha comportato un considerevole aggravio dei costi di esercizio dei servizi di trasporto aereo.

L'effetto del rincaro del prezzo del petrolio è stato amplificato, per le compagnie europee, dal concomitante ribasso del tasso di cambio dell'euro rispetto al dollaro americano, valuta nella quale sono espressi i prezzi del greggio.

Dall'esame dei livelli di prezzo indicati nel Platt's-pubblicazione che giornalmente riporta i prezzi di tutti i prodotti petroliferi nelle varie aree del mondo-si evince che nel periodo compreso tra il 1 gennaio 1999 ed il 15 agosto 2000, il prezzo del carburante per aerei ha subito un incremento quantificabile nel 268% circa, passando da 30,37 a 81,50 cents a gallone⁶⁶.

64. Le società coinvolte nel presente procedimento, richieste di chiarire se avessero adottato nel corso del 1999 e del 2000 iniziative-quali ad esempio polizze assicurative-idonee a ridurre il rischio connesso alle oscillazioni del prezzo del carburante avio, hanno precisato di non aver adottato, nel periodo in questione, alcun accorgimento a tale scopo⁶⁷.

Alitalia ha rappresentato [omissis]⁶⁸.

⁵⁹ [Cfr. verbale di accertamento ispettivo presso la sede di Air Dolomiti, doc. IIF.17.]

⁶⁰ [Si tratta dell'accordo del 13 marzo 1998: cfr. doc. VIE.3.]

⁶¹ [Cfr. verbale di audizione di Alitalia, doc. X.9.]

⁶² [Cfr. verbale di accertamento ispettivo presso la sede di Azzurra Air, cfr. doc. VIE.0.]

⁶³ [Cfr. comunicato stampa di British Airways, doc. VIF.1. In seguito, la società ha iniziato ad operare anche sulla rotta Roma Catania e - dal febbraio 2001 - sulla rotta Roma-Milano.]

⁶⁴ [Cfr. doc. VII.4, allegato 1.]

⁶⁵ [Cfr. verbale di accertamento ispettivo presso la sede di National Jet Italia, doc. VIF.0; cfr. anche doc. IX.5.]

⁶⁶ [Cfr. doc. V.1, allegato 3.]

⁶⁷ [Si vedano a tale proposito, le informazioni fatte pervenire da [omissis].]

[omissis] Lufthansa ha comunicato [omissis] ⁶⁹.

c) L'introduzione del fuel surcharge

65. A partire dal giugno 2000, i principali vettori operanti sulle rotte nazionali hanno reagito all'incremento del prezzo del carburante introducendo un supplemento tariffario, denominato fuel surcharge.

Il fuel surcharge è un supplemento tariffario di ammontare invariabile, applicabile su ciascuna tratta nazionale servita, che i vettori hanno mantenuto distinto dalla tariffa vera e propria, il cui livello-base è rimasto dunque inalterato.

Esso viene indicato separatamente rispetto alla tariffa-base sia nei titoli di viaggio che nella comunicazione pubblicitaria. Inoltre, il fuel surcharge non è evidenziato al momento della quotazione della tariffa da parte degli agenti, ma viene riportato in un campo specifico all'interno dei sistemi computerizzati di biglietteria.

Ai fini dell'applicazione del supplemento carburante, nella forma di un surcharge di importo fisso, i vettori hanno dovuto effettuare una serie di attività preliminari, tra le quali possono individuarsi la fase di analisi preliminare delle caratteristiche del supplemento e delle modalità di applicazione, la distribuzione ad ATPCO e ai sistemi telematici di prenotazione, la notifica all'ENAC.

i) Alitalia

a) Analisi e decisione

66. Dalla documentazione rinvenuta presso Alitalia è emerso innanzitutto che l'introduzione, nel giugno 2000, del fuel surcharge di lire 10.000 non costituisce il primo incremento tariffario generalizzato adottato dalla compagnia sulla rete domestica per far fronte all'aumento del costo del carburante avio. Infatti, già a partire dal 10 gennaio 2000, le tariffe nazionali di Alitalia avevano subito un incremento medio del 3,5% volto a coprire il maggiore esborso per l'acquisto del carburante⁷⁰.

67. Secondo le informazioni fornite da Alitalia, la fase preparatoria di analisi dell'introduzione del fuel surcharge si è estesa dal 25 maggio al 9 giugno 2000⁷¹. Tale fase è riflessa in alcuni documenti rinvenuti presso la Direzione Revenue Management di Alitalia, tra i quali le rilevazioni dell'aumento del costo del carburante avio e del suo impatto sui conti della compagnia⁷².

Nel medesimo lasso di tempo, Alitalia ha proceduto a contattare i CRS, al fine di verificare le modalità di introduzione del supplemento carburante e la sua gestione attraverso i sistemi telematici di distribuzione tariffaria.

68. Presso la sede della società Alitalia è stato rinvenuto un documento intitolato "action plan applicazione fuel surcharge", che descrive gli elementi fondamentali dell'incremento tariffario previsto da Alitalia, le modalità e la tempistica della sua prevista attuazione⁷³.

Il testo del documento è il seguente:

"Enac: obbligo di notifica dell'inserimento della fuel surcharge.

Fuel Surcharge: importo al cliente: ITL 10.000 a O&D (RT ITL 20.000).

Applicazione: tutte le tariffe domestiche.

Distribuzione: conferma da parte di Amadeus, Galileo, Worldspan, Sabre della possibilità di gestire il surcharge.

Modalità di trasmissione ad ATPCO in fase di verifica; attese specifiche a breve.

Decorrenza: entro 15 jun.

Soppressione surcharge: eliminazione della fuel surcharge quando quotazione West Medit. Jet Kero scende sotto 50 usc/gal (cfr all.to)."

Il documento, seppur privo di data, appare riconducibile alla fase iniziale di studio dell'introduzione del supplemento.

b) Contatti con gli altri vettori

⁶⁸ [Cfr. doc. V.1 e allegato 14. Alitalia ha fatto presente [omissis].]

⁶⁹ [Cfr. doc. XI.1.]

⁷⁰ [Cfr. docc. IIA.46 e IIA.55.]

⁷¹ [Cfr. doc. III.1.]

⁷² [Cfr. docc. IIA.32, IIA.39 e IIA.47. In particolare, in data 30 maggio 2000, Pacifici (Revenue Manager Domestic) trasmetteva ad alcuni suoi colleghi in Alitalia una tabella dal titolo "incremento provento domestico a copertura maggiori costi carburante", nella quale si stimava in [omissis] l'aggravio dei costi carburante sostenuti da Alitalia tra il 1999 ed il 2000 (cfr. doc. IIA.39). In un altro documento, che indica come fonte "Bloomberg", si stima al 94,97% l'incremento percentuale del prezzo del carburante avio espresso in lire per gallone al maggio del 2000 rispetto al giugno dell'anno precedente (cfr. doc. IIA.40).]

⁷³ [Cfr. doc. IIA.40, pag. 2.]

69. In questa fase preliminare, Alitalia risulta avere informato anche l'ENAC della propria intenzione di procedere all'introduzione di un supplemento carburante. L'ENAC avrebbe manifestato delle perplessità, che non avrebbero però indotto il vettore a modificare i propri intendimenti.

Tale contatto risulta anteriore al 23 maggio 2000, data della e-mail con la quale Ohly, pricing analyst di Meridiana, informava Mazzoli, Niedda e Miorelli (rispettivamente Direttore Marketing, Direttore Vendite e Direttore Commerciale della stessa compagnia), dei contatti avuti con Aurino (dipendente di Alitalia, qualificato come "incaricato da Alitalia con la realizzazione del fuel increase"), che lo avrebbe messo al corrente, tra l'altro, delle perplessità manifestate ad Alitalia dall'ENAC in merito alla introduzione del supplemento e del fatto che Alitalia era comunque "decisa ad andare avanti"⁷⁴.

70. Con la comunicazione di Aurino ad Ohly della quale dà conto il citato documento, Alitalia informava Meridiana della propria preferenza per un fuel surcharge di ammontare invariabile in luogo di un incremento tariffario di altro genere e dell'importo previsto di tale supplemento, pari a diecimila lire per tratta⁷⁵.

71. Nella fase che ha preceduto l'introduzione del fuel surcharge, Alitalia ha contattato, oltre a Meridiana, anche altri vettori, informandoli della propria volontà di procedere ad un incremento tariffario nella forma di un supplemento fisso.

Il documento intitolato "action plan applicazione fuel surcharge", sopra descritto, è stato infatti rinvenuto anche presso le sedi di Meridiana, Air One ed Alpi Eagles, espressamente indirizzato all'attenzione dei responsabili del pricing di tali compagnie (Mazzoli, De Roni e Bevilacqua), citati per nome. Le copie rinvenute presso Meridiana, Air One ed Alpi Eagles risultano trasmesse via fax in data 29 maggio 2000, rispettivamente alle ore 17:18⁷⁶, alle ore 17:23⁷⁷ ed alle ore 17:27⁷⁸. Nelle indicazioni relative alla trasmissione non è presente il numero di fax del mittente. Tuttavia, il contenuto e la grafica del documento sono assolutamente identici a quelli del documento rinvenuto presso la Direzione Revenue Management di Alitalia e da questa fatto circolare internamente.

D'altra parte, il documento è stato in tutti e tre i casi trasmesso via fax unitamente ad un allegato recante "andamento del prezzo del Jet Kero nel West Medit.", anch'esso identico al documento rinvenuto presso Alitalia⁷⁹.

72. Presso la Direzione Revenue Management di Alitalia è stato inoltre rinvenuto un documento consistente in alcuni fogli manoscritti⁸⁰, i primi tre dei quali contengono annotazioni preparatorie di altro schema relativo alla "applicazione fuel surcharge rete nazionale" e "provento aggiuntivo per AZ"⁸¹, mentre il quarto, redatto con la stessa calligrafia che contraddistingue il secondo e il terzo foglio, reca i cognomi dei responsabili del pricing di Meridiana, Air One, Alpi Eagles ed Air Europe, con i relativi numeri di fax. Per Meridiana, Air One ed Alpi Eagles si tratta delle medesime persone cui è stato trasmesso via fax il documento "action plan applicazione fuel surcharge", sopra descritto.

Accanto ai numeri è apposta, per Meridiana, Air One ed Alpi Eagles, l'annotazione "OK", mentre per Air Europe un punto interrogativo.

73. In calce ad una e-mail interna del 6 giugno riguardante l'inserimento del "fuel surcharge nei sistemi e nei CRS", ricevuta dal Direttore Revenue management di Alitalia, Zeni⁸², sono state annotate a mano le sigle identificative delle quattro compagnie Alpi Eagles (con numero telefonico e nominativo del responsabile pricing), Air One, Meridiana e Air Europe. Accanto alle sigle di ciascuna delle prime tre compagnie, si legge l'annotazione "OK"; accanto alla sigla di Air Europe si legge l'annotazione "da chiamare".

c) Contatti con i gestori dei sistemi telematici di distribuzione

⁷⁴ [Cfr. doc. IIB.35. Cfr. sul punto anche doc. VIA.30.]

⁷⁵ [Cfr. ancora il doc. IIB.35, da ultimo citato, con il quale Ohly informa i propri colleghi in Meridiana che "AZ intenderebbe stabilire la charge a lit 10.000 per tratta", osservando che esso "corrisponde al risultato medio ottenuto oggi col mio esercizio di un incremento tariffario del [omissis] relativo alle tariffe intere. Sarebbe a dire che 10.000 a tratta corrispondono ad un incremento del provento medio significativamente più alto. Partendo dal provento medio ponderato dei voli annuali IG [Meridiana] nel 1999, il provento crescerebbe all'incirca del [omissis] ".]

⁷⁶ [Cfr. docc. IIB.1 e IIB.17.]

⁷⁷ [Cfr. doc. IIE.6.]

⁷⁸ [Cfr. doc. VIA.36.]

⁷⁹ [Si tratta del citato documento IIA.39, che illustra le variazioni percentuali subite dal prezzo del carburante avio, espresso in usc/gallone e in lire/gallone, nel periodo tra il giugno del 1999 ed il maggio del 2000.]

⁸⁰ [Cfr. doc. IIA.44.]

⁸¹ [Si tratta del documento IIA.4, recante la data del 9 giugno 2000.]

⁸² [Cfr. doc. IIA.38.]

74. Per quanto concerne i contatti con i sistemi di distribuzione tariffaria in relazione alla prima introduzione del fuel surcharge, occorre rilevare che i vettori non erano certi che i vari GDS fossero effettivamente in grado di inserire e rendere visibile nei loro sistemi il fuel surcharge come importo aggiuntivo e distinto rispetto alla tariffa. Essi hanno pertanto preso contatti preliminari con i GDS al fine di verificare la praticabilità di tale opzione ed avere informazioni circa le soluzioni tecniche disponibili per permetterne un'applicazione limitata ai voli domestici e differenziata per adulti, bambini e neonati.

75. La documentazione rinvenuta mostra come i due maggiori vettori aerei nazionali, Alitalia e Meridiana, procedessero di pari passo a saggiare presso i GDS le varie possibilità di introdurre ed articolare nei sistemi telematici di prenotazione il supplemento tariffario e come si tenessero reciprocamente al corrente delle risposte da ciascuno ottenute.

76. Con un'e-mail del 7 giugno 2000⁸³, Maisano fa circolare all'interno di Alitalia l'e-mail ricevuta qualche minuto prima da Ohly, pricing analyst di Meridiana, contenente corrispondenza intrattenuta a partire dal 29 maggio 2000 da quest'ultimo e da Bertini, anch'egli come Maisano dipendente di Alitalia, con il GDS "Galileo", in relazione alle modalità di introduzione e di quotazione del fuel surcharge⁸⁴.

77. La medesima esigenza di verificare la percorribilità pratica della distribuzione tramite i sistemi telematici del supplemento carburante di importo fisso per tutte le tratte servite ha indotto Alitalia ad inoltrare ad ATPCO il 30 maggio 2000 una richiesta di chiarimenti ed istruzioni relativi al caricamento del fuel surcharge nei sistemi⁸⁵. La risposta di ATPCO risulta pervenuta in pari data.

d) La comunicazione ai sistemi telematici di distribuzione

78. La decisione relativa all'introduzione del supplemento risulta essere stata assunta dal Direttore Vendite Italia (Palombelli) con il capo Divisione, e condivisa con l'Amministratore Delegato e il Direttore Generale oltre che con il Direttore "Sviluppo Marketing, Servizi e Branding", come si evince da una e-mail interna del 12 giugno del Direttore Revenue management di Alitalia⁸⁶.

79. In esito alla fase preliminare di valutazione in ordine alla natura del supplemento carburante ed alle effettive modalità della sua applicazione, Alitalia ha dato istruzioni ad ATPCO di procedere all'inserimento di un fuel surcharge di diecimila lire per tratta applicabile sull'intera rete nazionale. La relativa comunicazione risulta effettuata in data 8 giugno 2000⁸⁷. L'effettivo caricamento in ATPCO è avvenuto il giorno seguente: pertanto, per Alitalia, la data di visibilità del fuel surcharge in ATPCO deve essere collocata al 9 giugno⁸⁸.

La variazione tariffaria comunicata a ATPCO è visibile nei CRS entro un lasso di tempo compreso tra le 12 e le 48 ore⁸⁹. Nel caso di specie, l'incremento tariffario di Alitalia è risultato visibile nei principali CRS il 10 giugno. Alitalia non si è avvalsa della possibilità di differire la vendibilità della tariffa rispetto alla sua visibilità sui CRS⁹⁰. Pertanto, la tariffa era immediatamente vendibile al 10 giugno (first ticket date), per i voli a partire dal 15 giugno (first travel date)⁹¹.

⁸³ [Cfr. doc. IIA.35.]

⁸⁴ [La corrispondenza in questione, intrattenuta dai rappresentanti di Alitalia e Meridiana, include tra l'altro:

- una e-mail del 29 maggio con cui Meridiana comunica a Galileo la sua intenzione di introdurre quanto prima un fuel surcharge di lire 10.000;

- una e-mail del 31 maggio di Galileo a Bertini ed Ohly con cui si fanno presente le difficoltà di inserire nel sistema un fuel surcharge differenziato tra adulti, bambini e neonati;

- una e-mail del 1° giugno di Ohly a Galileo, inviata per conoscenza anche a Bertini, con cui si domanda al GDS quanto tempo prevedesse per sviluppare un modo di far comparire nel sistema un surcharge ridotto per bambini e l'esenzione per i neonati;

- una e-mail del 7 giugno di Galileo, inviato a Ohly e, per conoscenza, a Bertini, con la quale si rappresenta la possibilità di far risultare per bambini e neonati uno sconto sul surcharge della stessa entità della riduzione per essi prevista sulla tariffa piena.]

⁸⁵ [Si tratta del documento IIA.41, una e-mail inviata ad ATPCO da un dipendente di Alitalia, nella quale si legge: "We have instruction to introduce a fixed amount of surcharge in all domestic fares. Can you suggest me how ATPCO need this information for distribution to CRS and add this surcharge in pricing? ".]

⁸⁶ [Cfr. doc. IIA.6.]

⁸⁷ [Cfr. docc. IIA.8, IIA.50 e IIA.52; cfr. inoltre doc. XI.6, allegato 2.]

⁸⁸ [Cfr. doc. XI.6.]

⁸⁹ [Cfr. verbale di audizione di Alitalia, doc. X.9.]

⁹⁰ [Cfr. docc. III.1 e XI.6.]

⁹¹ [Cfr. docc. III.1 e XI.6.]

Alitalia ha provveduto ad aggiornare i propri sistemi, vale a dire AMICAS e tramite quest'ultimo-ARTS ed ARCO, solo dopo aver constatato l'avvenuto caricamento delle variazioni tariffarie in ATPCO e nei principali CRS, cioè Galileo, Sabre e Worldspan. In particolare, l'aggiornamento del sistema Amicas, risulta avvenuto il 12 giugno⁹². Il supplemento carburante è stato visibile sul sistema Amicas a partire dal 13 giugno⁹³.

80. Il 12 giugno 2000, Alitalia ha diramato un comunicato stampa⁹⁴, dal titolo "Alitalia applica 'fuel surcharge' su tariffe nazionali", con il quale si informava che, a partire dal 13 giugno, data di visibilità del supplemento sul sistema Amicas, Alitalia avrebbe applicato "un fuel surcharge del valore di Lit. 10.000 a tratta, su tutte le tariffe nazionali comprese quelle promozionali", misura resa "inderogabile dai ripetuti aumenti del costo del carburante che, negli ultimi mesi hanno pesantemente inciso su tutto il trasporto aereo, che verranno solo in parte recuperati dalla fuel surcharge".

Il citato comunicato stampa è stato reso disponibile sul sito Internet della compagnia a partire dal 14 giugno.

e) La notifica all'ENAC

81. Alitalia ha proceduto a comunicare ufficialmente all'ENAC l'introduzione del fuel surcharge in data 9 giugno 2000⁹⁵. La comunicazione precisa che:

- il supplemento sarebbe applicato a partire dal 15 giugno alle tariffe nazionali normali e speciali;
- il fuel surcharge è di lire 10.000 per OW (one way), dunque il doppio per un biglietto di andata e ritorno (cd. round trip);
- l'importo è fisso per gli adulti, mentre per bambini e neonati è ridotto secondo la percentuale di sconto loro applicato sulla tariffa;
- il supplemento è esposto sul biglietto ed è commissionabile del 5,45% e assoggettato ad IVA del 10%;
- il supplemento sarebbe stato rimosso quando la quotazione "West Med. Jet Kero" del carburante fosse scesa sotto i 60 USC a gallone⁹⁶.

f) Conclusioni

82. La tempistica delle varie fasi attraverso le quali Alitalia ha proceduto alla introduzione del supplemento carburante di diecimila lire può essere dunque sintetizzata nella tabella che segue:

Tabella A
Attività relative alla introduzione del surcharge da parte di Alitalia

ATTIVITA'	DATA
Analisi	circa 25 maggio-8 giugno
Contatti CRS	circa 26 maggio-9 giugno
Comunicazione ATPCO	8 giugno
- con visibilità	9 giugno
Distribuzione CRS	10 giugno
- con vendibilità/visibilità	contestuale
Caricamento AMICAS	12 giugno
Notifica ENAC	9 giugno
Comunicato Stampa	12 giugno
Comunicazione agli agenti	13 giugno
Applicazione (first travel date)	15 giugno

Fonte: elaborazione dati forniti da Alitalia⁹⁷

ii) Meridiana

a) Analisi e decisione

⁹² [Contrariamente a quanto poteva desumersi dai docc. IIA.8 e III.1: cfr. doc. XI.6, allegato 6.]

⁹³ [Cfr. doc. XI.6, allegato 8.]

⁹⁴ [Cfr. doc. XI.6, allegato 7.]

⁹⁵ [Cfr. doc. IIA.13.]

⁹⁶ [Tale livello corrisponde, in buona approssimazione, alla quotazione del carburante avio nel mese di ottobre 1999: cfr. allegato alla comunicazione all'ENAC doc. IIA.13.]

⁹⁷ [Cfr. docc. III.1 e XI.6.]

83. Dalla documentazione acquisita in atti, risulta che Meridiana avesse contemplato la possibilità di intervenire sulle tariffe per reagire all'incremento del costo del carburante già dall'aprile del 2000⁹⁸, in particolare applicando un supplemento differenziato di 5.000, 10.000 e 15.000 lire a seconda del volo interessato⁹⁹.

Tuttavia, nella fase esplorativa condotta presso i CRS, era emerso che Amadeus non era in grado di attuare questa soluzione in tempi rapidi, a causa del tempo necessario per la programmazione¹⁰⁰.

84. Dal testo della *e-mail* del 23 maggio 2000, con la quale Ohly informava il Direttore Marketing, il Direttore Vendite ed il Direttore Commerciale di Meridiana (rispettivamente Mazzoli, Niedda e Miorelli) dei contatti avuti con Aurino, dipendente di Alitalia in relazione all'applicazione di un incremento tariffario¹⁰¹, si evince che Meridiana aveva in un primo momento pensato di procedere ad un incremento tariffario del [omissis] sulle sole tariffe intere¹⁰².

b) Contatti con Alitalia

85. Come si è già accennato, già nella fase iniziale di studio che ha preceduto l'introduzione del supplemento carburante, si è verificato un consistente scambio diretto di informazioni e consultazioni tra Alitalia e Meridiana in relazione alla opportunità di applicare il *fuel surcharge* ed alle modalità pratiche della sua attuazione¹⁰³.

Nella citata *e-mail* del 23 maggio 2000, Ohly chiariva ai colleghi che in relazione alla introduzione di un *fuel surcharge* di diecimila lire a tratta, Alitalia “cerca ovviamente il nostro appoggio. Ho parlato dell'opportunità di coinvolgere gli altri vettori nazionali, AP, 8D, PE, E8”¹⁰⁴.

Ohly concludeva così la sua comunicazione: “Prego di voler indicare la risposta Meridiana da dare domani ad Aurino” (Alitalia).

86. Il giorno seguente, 24 maggio, Niedda rispondeva ad Ohly che la soluzione prospettata da Alitalia, vale a dire l'introduzione di un *fuel surcharge* di diecimila lire, è “decisamente la soluzione ideale in quanto più difendibile qualora il ‘caro petrolio’ dovesse in qualche modo attenuarsi. Colpirebbe inoltre tutte le tariffe per cui sarebbe da un punto di vista economico più conveniente”.

87. Un documento manoscritto da Mazzoli, Direttore Marketing di Meridiana, rinvenuto presso quest'ultima, contiene appunti che sembrerebbero riflettere dei colloqui intervenuti rispettivamente con il Direttore *Vendite Italia* (Palombelli) e con il Direttore *Revenue management* (Zeni) di Alitalia¹⁰⁵ in merito alla realizzazione dell'incremento tariffario.

Gli appunti riferibili al possibile contatto con il Direttore *Vendite Italia* di Alitalia menzionano la decorrenza dal 1° giugno (le annotazioni risalgono perciò a data precedente) e un aumento del 4-5% di tutte le tariffe¹⁰⁶. Vi si trovano menzionate le compagnie Air One ed Air Europe in associazione con la sigla AZ (Alitalia), e Volare Airlines in associazione con la sigla IG (Meridiana)¹⁰⁷.

⁹⁸ [Cfr. verbale di ispezione presso la sede di Meridiana, doc. IIB.0, allegato 1.]

⁹⁹ [Cfr. verbale di audizione di Meridiana, doc. VIII.6. In particolare, i rappresentanti di Meridiana hanno evidenziato che a questo originario approccio si era tornati al momento della eliminazione del supplemento carburante ed al suo riassorbimento nella struttura tariffaria.]

¹⁰⁰ [Cfr. verbale di audizione di Meridiana, doc. VIII.6.]

¹⁰¹ [Cfr. doc. IIB.35.]

¹⁰² [Infatti, nel riferire ai colleghi che Alitalia “intenderebbe stabilire la charge a Irl 10.000 per tratta”, Ohly chiariva che tale importo “corrisponde al risultato medio ottenuto oggi col mio esercizio di un incremento tariffario del [omissis] relativo alle tariffe intere. Sarebbe a dire che 10.000 a tratta corrispondono ad un incremento del provento medio significativamente più alto. Partendo dal provento medio ponderato dei voli annuali IG nel 1999, il provento crescerebbe all'incirca del [omissis] ”.]

¹⁰³ [Non appaiono pertanto corrette le dichiarazioni rese sul punto dai rappresentanti di Meridiana, secondo cui la compagnia avrebbe appreso dell'intenzione di Alitalia di introdurre il *fuel surcharge* dalla stampa (dichiarazione di Miorelli, verbale di ispezione presso la sede di Meridiana, doc. IIB.0, allegato 1) o tramite il GDS Galileo (dichiarazione di Ohly, verbale di audizione di Meridiana, doc. VIII.6).]

¹⁰⁴ [Cfr. doc. IIB.35. Gli identificativi riportati nel testo si riferiscono rispettivamente alle compagnie Air One, Volare Airlines, Air Europe e Alpi Eagles.]

¹⁰⁵ [Cfr. doc. IIB.10. I nominativi di Palombelli e Zeni sono citati sul frontespizio; sono inoltre annotati, su un post-it, i recapiti telefonici di Zeni.]

¹⁰⁶ [Si noti che anche Alitalia aveva in un primo tempo pensato ad un incremento tariffario del 4% (cfr. doc. IIA.16).]

¹⁰⁷ [Cfr. ancora il doc. IIB.10. Meridiana ha spiegato tali associazioni chiarendo che “dovendo cercare un compromesso tecnico sulla fattibilità della soluzione nei CRS ... ci interessavamo di più ai CRS che vendono per Volare, laddove ritenevamo che Air One ed Air Europe incidessero di più sul network di Alitalia”: cfr. verbale di audizione di Meridiana, doc. VIII.6. Si rileva, ad ogni modo, l'esistenza di canali informativi privilegiati tra Meridiana e Volare Airlines; cfr. i docc. IIB.8 e IID.21.]

I menzionati appunti manoscritti vertono su problematiche inerenti l'introduzione del *fuel surcharge* (distribuzione a CRS e ATPCO, importo di lire 10.000 per coppia di città, solo voli nazionali)¹⁰⁸.

88. Si ricorda, infine, che in data 29 maggio è pervenuto a Meridiana un fax indirizzato a Mazzoli, recante una copia dell'*action plan* di Alitalia relativo all'introduzione del *fuel surcharge*, inviato in pari data anche a Alpi Eagles ed Air One.

A tale proposito, i rappresentanti della compagnia hanno riferito che tale documento sarebbe stato inviato dall'ufficio di Meridiana per i rapporti con il Ministero¹⁰⁹.

c) Contatti con i sistemi telematici di distribuzione

89. La maggior parte delle comunicazioni tra Alitalia e Meridiana rinvenute nelle rispettive sedi riguardano le modalità di implementazione dell'incremento tariffario nei sistemi di distribuzione telematica.

In data 24 maggio Ohly comunicava via *e-mail* a Mazzoli, Niedda e Miorelli di avere contattato Amadeus, unico GDS europeo, per esplorare la fattibilità tecnica del *fuel surcharge* con importi diversi per distanza o per tempo di volo. Faceva inoltre presente di aver dato conto delle risposte fornite da Amadeus ad Aurino, con il quale erano "*rimasti d'accordo che AZ si prenderà carico di richiedere ai propri sistemi e ai GDS americani*" i tempi di programmazione/implementazione di un *fuel surcharge* e le possibilità di applicazione del supplemento solo sulle componenti tariffarie nazionali.

90. Anche Meridiana, come già Alitalia, ha avvertito la necessità di verificare se la distribuzione del supplemento carburante tramite i sistemi telematici presentasse delle difficoltà. Il vettore ha pertanto rivolto a SITA una richiesta di informazioni in tal senso, ricevendone risposta il giorno 31 maggio¹¹⁰.

Si rileva, in particolare, la coincidenza temporale delle richieste inoltrate da Alitalia e Meridiana rispettivamente ad ATPCO e SITA, volte ad ottenere chiarimenti ed istruzioni in ordine al caricamento del *fuel surcharge* nei corrispondenti sistemi distributivi.

91. Successivamente, con una *e-mail* del 7 giugno¹¹¹, Ohly trasmetteva a Maisano (*pricing analyst*, collaboratrice del Direttore *Revenue management* di Alitalia) e Bertini (anch'egli dipendente di Alitalia) e, per conoscenza, al Direttore *Revenue Management* di Alitalia, la corrispondenza da lui intrattenuta con il GDS Sabre, in ordine al trattamento del *fuel surcharge* per bambini e neonati.

Sabre non riusciva ad eseguire la riduzione per bambini e neonati nella misura percentuale stabilita nelle singole regole tariffarie, prestazione che invece gli altri GDS assicuravano. Ohly scriveva perciò nella *e-mail* ai suoi corrispondenti di Alitalia: "*Visto che la soluzione proposta da Galileo/Amadeus pare pienamente compatibile con ARTS [il sistema tariffario telematico di Alitalia] e sarebbe anche quella preferibile sotto il profilo politico-commerciale, penso sia utile valutare se:*

- *procedere ufficialmente con essa;*
- *praticando un compromesso con Sabre (e eventuali altri GDS), per esempio: adulti 10000, children 7000, infant 1000*".

92. In data 8 giugno, Ohly trasmetteva direttamente a Maisano e Bertini le *e-mail* da lui scambiate a partire dal 29 maggio con il GDS Worldspan¹¹². Da tale corrispondenza si evince, tra l'altro, che:

- Meridiana ha comunicato il 29 maggio a Worldspan la sua intenzione di introdurre quanto prima un *fuel surcharge* di lire 10.000;
- Worldspan il 30 maggio ha segnalato a Meridiana che Alitalia aveva inviato una simile comunicazione ai CRS;
- entrambe le compagnie avevano inizialmente richiesto ai CRS la praticabilità di una riduzione del 50% del supplemento per i bambini.

93. Infine, da una *e-mail* dell'8 giugno, inviata da Galileo a Ohly e Bertini, si evince che la soluzione, inizialmente richiesta al GDS, di un *fuel surcharge* di sole 5.000 lire per i bambini e dell'esenzione per i neonati non era

¹⁰⁸ [D'altro canto, la circostanza che tra Alitalia e Meridiana vi siano stati contatti diretti volti a verificare la percorribilità tecnica dell'introduzione di un supplemento carburante di importo fisso è confermata dalla stessa Meridiana: cfr. verbale di audizione di Meridiana, doc. VIII.6.]

¹⁰⁹ [cfr. verbale di audizione di Meridiana, doc. VIII.6.]

¹¹⁰ [Cfr. doc. IIB.36.]

¹¹¹ [Cfr. doc. IIA.36, ritrovato presso Alitalia, e doc. IIB.9, ritrovato presso Meridiana.]

¹¹² [Cfr. docc. IIA.34 e IIB12.]

realizzabile da Galileo, che proponeva invece alle due compagnie di applicare a tali categorie di viaggiatori uno sconto sul supplemento della stessa misura dello sconto applicato sulla tariffa¹¹³.

d) La comunicazione ai sistemi telematici di distribuzione

94. In esito alla descritta fase preliminare, nella quale Meridiana ha verificato di concerto con Alitalia la percorribilità in concreto della opzione di introdurre un supplemento carburante di ammontare fisso per ciascuna tratta servita, Meridiana ha proceduto alla distribuzione dell'incremento tariffario attraverso il sistema SITA in data 13 giugno 2000¹¹⁴.

Occorre tuttavia rilevare che, come emerge dalla documentazione acquisita in atti, Meridiana ha consapevolmente atteso che Alitalia procedesse alla corrispondente comunicazione ad ATPCO prima di istruire SITA in ordine al caricamento ed alla distribuzione dell'incremento tariffario¹¹⁵.

95. La variazione tariffaria comunicata a SITA è visibile nei CRS entro un lasso di tempo compreso tra le 24 e le 36 ore¹¹⁶. Benché sia in astratto possibile differire la vendibilità della tariffa (*first ticket date*) rispetto alla sua visibilità nei sistemi telematici di distribuzione, Meridiana-nel caso di specie-non si è avvalsa di questa possibilità. Pertanto, le tariffe comprensive del *fuel surcharge* sono risultate vendibili contestualmente alla loro visibilità sui CRS¹¹⁷, risalente al 15 giugno 2000.

96. La data di prima applicazione del supplemento carburante (*first travel date*) è stata per Meridiana il 19 giugno 2000.

e) Notifica all'ENAC

97. Meridiana ha proceduto a comunicare all'ENAC l'introduzione del supplemento il 13 giugno¹¹⁸. Nella comunicazione, la compagnia ha precisato che:

- il *fuel surcharge* sarebbe stato applicato a partire dal 19 giugno per ciascuna componente tariffaria nazionale;
- l'importo sarebbe stato di lire 10.000 per adulti e si sarebbe applicato in misura ridotta a bambini e neonati secondo le percentuali di sconto loro applicate sulla tariffa;
- l'importo sarebbe stato commissionabile e soggetto ad IVA del 10%;
- il *fuel surcharge* sarebbe stato abolito quando il prezzo del carburante avio¹¹⁹ fosse sceso al di sotto di lire 1.061 (media mese) a gallone¹²⁰.

98. Nel corso dell'accertamento ispettivo condotto presso la sede di Meridiana, è stata rinvenuta non soltanto copia della comunicazione all'ENAC effettivamente presentata da Alitalia¹²¹, ma anche una bozza preliminare di tale comunicazione¹²².

Come dichiarato dai rappresentanti di Meridiana, "*su tutto il sistema di applicazione del fuel surcharge dal punto di vista tecnico, abbiamo avuto scambi con i vari GDS e con Alitalia per individuare le modalità tecniche necessarie. Questo scambio ha riguardato anche le modalità di redazione del filing per l'ENAC*"¹²³.

¹¹³ [Cfr. doc. IIB.11.]

¹¹⁴ [In tal senso, si vedano le dichiarazioni rese da Miorelli al momento dell'accertamento ispettivo condotto presso la sede di Meridiana; cfr. doc. IIB.0.]

¹¹⁵ [In un memo manoscritto di Mazzoli, che sembra riflettere il contenuto di una riunione interna di Meridiana del 9 giugno, si legge del resto: "Definito che attendiamo filing da AZ"; "Procediamo a filing il 12/6/2000 o il 13/6/2000": cfr. doc. IIB.15.]

¹¹⁶ [Cfr. verbale di audizione di Meridiana, doc. VIII.6. Naturalmente, dal momento in cui la variazione tariffaria è inserita nel sistema SITA, essa è accessibile ai vettori clienti di SITA anche prima della effettiva visibilità sui CRS: cfr. il citato doc. VIII.6. I rappresentanti di Meridiana hanno dichiarato di non aver modo di conoscere da che ora l'introduzione del *fuel surcharge* sia stata visibile sui CRS.]

¹¹⁷ [Cfr. ancora il doc. VIII.6. In tal senso, comunque, sembrano deporre le indicazioni contenute nei docc. IIB.22, IIB.23 e IIB.24 (comunicazioni interne).]

¹¹⁸ [cfr. dichiarazioni rese dal Dott. Miorelli nel corso dell'ispezione, doc. IIB.0, e i docc. IIB.32 e IIB.37.]

¹¹⁹ [Il livello di riferimento è quello indicato nel Platt's - la pubblicazione che giornalmente riporta il livello di tutti i prodotti petroliferi nelle varie aree geografiche del mondo - ed effettivamente praticato nei rapporti tra Meridiana e i fornitori.]

¹²⁰ [Anche in questo caso si tratta del valore medio risalente all'ottobre 1999: cfr. allegato alla comunicazione all'ENAC, doc. IIB.32.]

¹²¹ [Cfr. doc. IIB.18.]

¹²² [Cfr. doc. IIB.14.]

¹²³ [Cfr. verbale di audizione di Meridiana, doc. VIII.6.]

f) Conclusioni

99. In conclusione, la scansione delle attività intraprese da Meridiana al fine di introdurre il *fuel surcharge* può essere riassunta dalla tabella seguente:

Tabella B
Attività relative alla introduzione del surcharge da parte di Meridiana

ATTIVITA'	DATA
Analisi	dall'aprile 2000
Contatti CRS	circa 24 maggio-13giugno
Comunicazione SITA	13 giugno
Distribuzione CRS	15 giugno
- con vendibilità/visibilità	contestuale
Notifica ENAC	13 giugno
Applicazione (<i>first travel date</i>)	19 giugno

Fonte: elaborazione dati forniti dalle parti

iii) Alpi Eagles

a) Analisi e decisione

100. Secondo le dichiarazioni rese da Sinigaglia, Presidente e Amministratore Delegato di Alpi Eagles, nel corso dell'accertamento ispettivo presso la sede della menzionata società, la decisione di introdurre il *fuel surcharge* è stata assunta da Alpi Eagles immediatamente prima della relativa comunicazione a SITA, avvenuta in data 8 giugno¹²⁴.

b) Contatti con Alitalia

101. La documentazione acquisita in atti riflette un'intensa attività di consultazione tra Alitalia e Alpi Eagles con riferimento alla introduzione, all'incremento ed alla soppressione del *fuel surcharge*.

102. Il documento intitolato "*action plan applicazione fuel surcharge*", più volte menzionato, redatto dalla Direzione Revenue Management di Alitalia¹²⁵ e ritrovato anche presso le sedi di Meridiana ed Air One, è stato rinvenuto anche presso la sede di Alpi Eagles¹²⁶, unitamente ad un allegato recante "*andamento del prezzo del Jet Kero nel West Medit.*", anch'esso identico ad un documento¹²⁷ rinvenuto presso Alitalia.

Il documento in questione era indirizzato a Bevilacqua¹²⁸ (all'epoca Direttore Commerciale della società Alpi Eagles) e risulta pervenuto via fax il 29 maggio alle ore 17:27.

In merito a tale documento, rinvenuto sulla sua scrivania, Coi¹²⁹ ha dichiarato di aver ricevuto il documento da Bevilacqua, dal quale riteneva fosse stato predisposto¹³⁰. Si rileva, a tale proposito, che Bevilacqua appare evidentemente quale destinatario-e non già autore-del citato documento.

Si può dunque ragionevolmente concludere che Alitalia abbia trasmesso il suo *Action Plan* per l'applicazione del *fuel surcharge* anche ad Alpi Eagles il 29 maggio 2000, cioè dieci giorni prima di darvi attuazione.

103. Ai due fogli trasmessi via fax era unito un terzo foglio in cui si legge il seguente appunto manoscritto: "*Alitalia-x trasparenza-concordato aumentare prezzi nazionali 'fuel surcharge' ITL 10.000 lorde x tratta-attivare dal 5-12 June-Mrs. Marzia/AZ*"¹³¹.

Coi, infine, si è assunto la paternità dell'appunto manoscritto di cui al terzo foglio del documento in questione¹³².

¹²⁴ [Cfr. doc. VIA.0, allegato 1: in particolare, Sinigaglia ha dichiarato che la decisione sarebbe stata adottata "mi sembra, il giorno stesso o il giorno prima della comunicazione a SITA".]

¹²⁵ [Cfr. doc. IIA.40, pag. 2.]

¹²⁶ [Cfr. doc. VIA.36, rinvenuto sulla scrivania di Coi, addetto al pricing di Alpi Eagles.]

¹²⁷ [Cfr. doc. IIA.39.]

¹²⁸ [Bevilacqua risulta del resto menzionato nel quarto foglio del doc. IIA.44.]

¹²⁹ [Anch'egli citato insieme a Bevilacqua nel quarto foglio del doc. IIA.44.]

¹³⁰ [Cfr. doc. VIA.0.]

¹³¹ [Cfr. ancora doc. VIA.36.]

¹³² [Cfr. doc. VIA.0.]

104. Nel corso dell'accertamento ispettivo condotto presso la sede di Alpi Eagles è stato inoltre rinvenuto un prospetto dal titolo "*applicazione fuel surcharge*"¹³³, palesemente predisposto secondo lo schema dell' *Action Plan* di Alitalia. Coi nel corso dell'ispezione ha dichiarato che il documento era stato da lui predisposto, a fini di circolazione interna, in data 9 giugno 2000¹³⁴.

Sia in tale prospetto che nella comunicazione a SITA del giorno precedente relativa all'introduzione del *fuel surcharge*¹³⁵, si precisa che il supplemento sarebbe stato eliminato quando la quotazione del '*West Mediterranean Jet Kero scende al di sotto di USD 50/gallon*'. Si tratta della medesima soglia già indicata nell'*Action Plan* di Alitalia¹³⁶.

105. Ulteriore evidenza dei contatti intercorsi tra Alitalia ed Alpi Eagles in vista dell'introduzione del supplemento è offerta da altri appunti manoscritti rinvenuti sulla scrivania di Coi¹³⁷. In tali appunti, si legge "*per ENAC c'è poca disponibilità all'applicazione; ci sarà una riflessione da parte ENAC per eventuale autorizzazione di questo surcharge*"¹³⁸.

Nello stesso documento figurano il nome ed i recapiti telefonici di Marzia Maisano, *Pricing Analyst* di Alitalia, con l'indicazione "*x fuel surcharge*", accanto alle indicazioni "*a tratta 10.000 ADT [adults] 67% x CHD [children] 90% INF [infants]*" e "*da venerdì uscirà nella fare construction siglato Q come surcharge*".

Benché il documento non rechi alcuna data, gli appunti appaiono presumibilmente redatti prima della distribuzione del supplemento nei sistemi telematici iniziata da entrambe le compagnie in data 8 giugno 2000¹³⁹.

c) La comunicazione ai sistemi telematici di distribuzione

106. Alpi Eagles ha introdotto il *fuel surcharge* di lire 10.000 a tratta sui propri voli O&D (origine-destinazione) domestici attraverso una comunicazione inviata via telex a SITA in data 8 giugno 2000 alle ore 16.08¹⁴⁰.

Il supplemento era applicabile, non appena conclusa la distribuzione ai CRS della nuova regola tariffaria¹⁴¹, per i voli a partire dal 15 giugno 2000 (*first travel date*).

Pertanto, l'attuazione della decisione di introdurre il supplemento da parte di Alpi Eagles ha avuto luogo, con la comunicazione a SITA, nel medesimo giorno in cui Alitalia procedeva all'analoga comunicazione ad ATPCO, e con alcuni giorni di anticipo rispetto a tutti gli altri vettori.

107. In generale, le variazioni tariffarie comunicate a SITA risultano visibili nei CRS entro 24-36 ore. Nel caso di specie, tuttavia, al 14 giugno la introduzione del *fuel surcharge* non risultava ancora visibile in alcun CRS, cosicché Alpi Eagles decise di ritrasmettere le relative istruzioni a SITA¹⁴².

d) Altre attività

108. In data 15 giugno, Alpi Eagles ha provveduto ad informare i propri agenti della introduzione dell'incremento tariffario di 10.000 lire per tratta nazionale, legato all'aumento del costo del carburante avio. Tale supplemento-si legge nel comunicato-"*è in vigore da oggi 15 giugno e verrà applicato per tutte le emissioni di biglietti che verranno effettuate da questo momento*"¹⁴³.

La comunicazione all'ENAC relativa all'introduzione del supplemento è stata effettuata da Alpi Eagles solo in data 26 giugno 2000¹⁴⁴.

e) Conclusioni

¹³³ [Cfr. doc. VIA.32.]

¹³⁴ [Cfr. doc. VIA.0.]

¹³⁵ [Cfr. doc. VIA.15, foglio 16, sulla quale si veda più avanti.]

¹³⁶ [Cfr. doc. IIA.40. Peraltro, Alitalia ha poi indicato, nella comunicazione all'ENAC del 9 giugno 2000, la soglia di 60 USD/gallon ai fini della soppressione eventuale del supplemento.]

¹³⁷ [Cfr. VIA.30.]

¹³⁸ [A tale proposito, si ricorda che nella fase preliminare della introduzione del supplemento, Alitalia aveva contattato l'ENAC, che avrebbe manifestato delle perplessità sul surcharge: cfr. supra e doc. IIB.35.]

¹³⁹ [Ciò è deducibile dal riferimento al 'venerdì' (presumibilmente il 9 giugno 2000) in cui il surcharge sarebbe uscito nella fare construction.]

¹⁴⁰ [Cfr. doc. VIA.15, foglio 16.]

¹⁴¹ [Anche in questo caso, pertanto, la visibilità dell'incremento sui CRS risultava contestuale alla vendibilità (*first ticket date*): cfr. doc. VIA.0, allegato 1.]

¹⁴² [Cfr. doc. XI.8. Tuttavia, nuovi problemi di distribuzione furono riscontrati da SITA e Alpi Eagles il 16 giugno.]

¹⁴³ [Cfr. doc. VIA.27 e VIA.0, allegato 1.]

¹⁴⁴ [Cfr. doc. VIA.15, fogli 18 e 19.]

109. Nella tabella che segue si riporta la tempistica delle varie fasi attraverso le quali Alpi Eagles ha proceduto alla introduzione del supplemento carburante.

Tabella C

Attività relative alla introduzione del surcharge da parte di Alpi Eagles

ATTIVITA'	DATA
Analisi	circa 7 giugno-8 giugno
Contatti CRS	circa 8 giugno-16 giugno
Comunicazione SITA	8 giugno
Distribuzione CRS	15 giugno
- con vendibilità/visibilità	contestuale
Comunicazione alle agenzie	15 giugno
Notifica ENAC	26 giugno
Applicazione (<i>first travel date</i>)	15 giugno

Fonte: elaborazione dati forniti dalle parti

iv) Air One

a) Analisi e decisione

110. Dalla documentazione acquisita emerge che Air One aveva considerato la possibilità di procedere ad un incremento tariffario volto a recuperare almeno in parte i maggiori costi del carburante avio già nel mese di marzo del 2000. In particolare, dal verbale di una riunione del Comitato di Direzione del 6 marzo 2000 risulta che Benincasa, allora Direttore Generale di Air One, ipotizzava *[omissis]*¹⁴⁵. *[omissis]*.

Air One ha dato seguito a tale dichiarazione di intenti procedendo, in data 10 marzo, ad una serie di incrementi tariffari applicabili ai voli a partire dal successivo 26 marzo¹⁴⁶.

b) Contatti con Alitalia

111. Come si è detto, anche presso la sede di Air One, è stato rinvenuto il documento intitolato “*action plan applicazione fuel surcharge*”, sopra descritto, indirizzato all’attenzione di De Roni. La copia rinvenuta presso Air One risulta trasmessa via fax in data 29 maggio 2000, alle ore 17:23¹⁴⁷. In allegato al menzionato documento, è stata trasmessa la tabella recante “*andamento del prezzo del Jet Kero nel West Medit.*”, anch’essa identica a quella rinvenuta presso Alitalia¹⁴⁸.

c) Le comunicazioni ai sistemi telematici di distribuzione

112. La comunicazione con la quale Air One ha dato istruzioni ad ATPCO di procedere con l’introduzione del fuel surcharge di 10.000 lire risulta inviata in data 15 giugno 2000. Il supplemento risultava applicabile fin dal momento della sua visibilità nei CRS, per voli a partire dal 19 giugno (*first travel date*)¹⁴⁹.

Al momento della sua prima applicazione, il *fuel surcharge* non riguardava tutte le tariffe applicabili alle tratte nazionali, in quanto ne venivano escluse le tariffe più economiche¹⁵⁰. In una e-mail interna di De Roni del 31 luglio 2000, si fa cenno alla possibilità di applicare il *fuel surcharge* di 10.000 lire anche alle tariffe più basse, precisando che ciò non era stato ancora fatto “*per esigenze competitive*”¹⁵¹.

In data 9 agosto, Air One ha informato i propri uffici presso gli scali che a partire dal 4 settembre, il *fuel surcharge* di 10.000 lire sarebbe stato applicato a tutte le tariffe nazionali, incluse quelle che in un primo momento ne erano state esentate¹⁵².

¹⁴⁵ [Cfr. doc. IIE.5.]

¹⁴⁶ [Cfr. doc. XI.7, allegato 1; cfr. anche doc. IIE.3.]

¹⁴⁷ [Cfr. doc. IIE.6.]

¹⁴⁸ [Si tratta del citato documento IIA.39, che illustra le variazioni percentuali subite dal prezzo del carburante avio, espresso in usc/gallone e in lire/gallone, nel periodo tra il giugno del 1999 ed il maggio del 2000.]

¹⁴⁹ [Cfr. verbale di ispezione presso la sede di Air One, doc. IIE.0, allegato B.]

¹⁵⁰ [Cfr. verbale di ispezione presso la sede di Air One, doc. IIE.0, allegato B.]

¹⁵¹ [Cfr. doc. IIE.2.]

¹⁵² [Cfr. doc. IIE.17.]

d) Altre attività

113. Air One ha proceduto a comunicare all'ENAC l'introduzione del supplemento carburante in data 15 giugno 2000, chiarendo che esso sarebbe stato applicato sulla generalità delle tariffe, fatte salve le eccezioni contestualmente individuate¹⁵³. La società specificava che l'applicazione del *fuel surcharge* era "stata resa inderogabile dai numerosi aumenti del costo del carburante".

Il 16 giugno Air One informava i propri uffici presso gli scali della introduzione del *surcharge* per i voli a partire dal 19 giugno¹⁵⁴.

e) Conclusioni

114. La tabella seguente riassume la scansione temporale delle attività attraverso le quali Air One ha proceduto alla introduzione del supplemento carburante.

Tabella D
Attività relative alla introduzione del surcharge da parte di Air One

ATTIVITA'	DATA
Analisi	dal marzo 2000
Contatti CRS	-
Comunicazione ATPCO	15 giugno
Distribuzione CRS	16-17 giugno
- con vendibilità/visibilità	contestuale
Comunicazione agli scali	16 giugno
Notifica ENAC	15 giugno
Applicazione (<i>first travel date</i>)	19 giugno

Fonte: elaborazione dati forniti dalle parti

v) Volare Airlines

a) Analisi e decisione

115. Non è stato rinvenuto alcun documento relativo alla fase di analisi preliminare della introduzione del *fuel surcharge* da parte di Volare Airlines.

b) Le comunicazioni ai sistemi telematici di distribuzione

116. In data 14 giugno Volare Airlines ha inviato ad ATPCO una comunicazione nella quale si evidenziava che la compagnia intendeva introdurre un *fuel surcharge* di 10.000 lire per tratta¹⁵⁵. Nella comunicazione si specificava che l'aumento tariffario in questione sarebbe entrato in vigore a partire dal 19 giugno.

Il giorno successivo, Gutridge (ATPCO) informava Volare Airlines della formulazione con la quale Alitalia ed Air Europe avevano introdotto il medesimo *surcharge* nei sistemi di distribuzione. Poche ore dopo, Volare Airlines confermava via *e-mail* le precedenti istruzioni impartite ad ATPCO in relazione all'introduzione del supplemento¹⁵⁶.

117. Il supplemento risultava applicabile fin dal momento della sua visibilità nei CRS, 24-48 ore dopo la comunicazione ad ATPCO, per voli a partire dal 19 giugno (*first travel date*)¹⁵⁷.

c) Altre attività

118. Volare Airlines ha notificato all'ENAC l'introduzione del *fuel surcharge* di 10.000 lire il 14 giugno, chiarendo che tale decisione era stata assunta "a seguito dell'adeguamento tariffario applicato dai vettori nostri concorrenti in funzione dell'aumento del prezzo del cal carburante"¹⁵⁸.

¹⁵³ [Cfr. doc.IIE.36.]

¹⁵⁴ [Cfr. doc. IIE.21]

¹⁵⁵ [Cfr. verbale di ispezione presso la sede di Volare Airlines, doc. IID.0, allegato 2; cfr. anche doc. IID.11.]

¹⁵⁶ [Cfr. doc. IID.9.]

¹⁵⁷ [Cfr. verbale di ispezione presso la sede di Air One, doc. IIE.0, allegato B e verbale di audizione di Volare Airlines ed Air Europe, doc. IX.6.]

¹⁵⁸ [Cfr. doc. III.13.]

Il 16 giugno Volare Airlines ha comunicato alle agenzie di viaggio l'introduzione del supplemento carburante¹⁵⁹.

d) Conclusioni

119. La tempistica delle varie fasi dell'introduzione del *fuel surcharge* da parte di Volare Airlines è sintetizzata nella seguente tabella.

Tabella E
Attività relative alla introduzione del surcharge da parte di Volare

ATTIVITA'	DATA
Analisi	-
Contatti CRS	-
Comunicazione ATPCO	14 e 15 giugno
Distribuzione CRS	16-17 giugno
- con vendibilità/visibilità	contestuale
Comunicazione alle agenzie	16 giugno
Notifica ENAC	14 giugno
Applicazione (<i>first travel date</i>)	19 giugno

Fonte: elaborazione dati forniti dalle parti

vi) Air Europe

a) Analisi e decisione

120. Nel corso dell'accertamento ispettivo presso la sede di Air Europe, la società ha reso disponibili alcune stime interne volte ad apprezzare la maggiore incidenza del costo del carburante nel corso del 2000, che la avrebbe indotta, in seguito, alla introduzione del *fuel surcharge*¹⁶⁰.

b) Le comunicazioni ai sistemi telematici di distribuzione

121. Air Europe ha comunicato ad ATPCO le istruzioni relative alla introduzione del *fuel surcharge* in data 12 giugno. Con una *e-mail* inviata da Bertoldo di Sairgroup a Gutridge di ATPCO, si chiedeva di applicare per tutte le tratte domestiche italiane un supplemento di 10.000 lire, per i voli a far data dal 15 giugno (*first travel date*)¹⁶¹: la *e-mail* in questione è firmata Enrico (Bertoldo) e Gianni (Perniceni).

Le tariffe che incorporavano il nuovo supplemento risultavano vendibili non appena visibili sui CRS, 24-48 ore dopo la comunicazione ad ATPCO¹⁶².

c) Altre attività

122. La comunicazione all'ENAC relativa alla introduzione del *fuel surcharge* da parte di Air Europe risulta inviata via fax in data 13 giugno. In essa si precisa che Air Europe "verificando su tutti i sistemi di prenotazione l'introduzione e l'applicazione di un surcharge di Itl 10.000 a tratta sui voli domestici italiani da parte del vettore nazionale di riferimento, ha anch'essa deciso di applicare il medesimo surcharge su tutte le proprie tariffe nazionali"¹⁶³.

d) Conclusioni

123. Nella tabella F si riporta la tempistica dell'introduzione del *fuel surcharge* da parte di Air Europe.

Tabella F
Attività relative alla introduzione del surcharge da parte di Air Europe

ATTIVITA'	DATA
Analisi	-

¹⁵⁹ [Cfr. verbale di ispezione presso la sede di Volare Airlines, allegato 2, doc. IID.0; cfr. anche doc. IID.8.]

¹⁶⁰ [Cfr. doc. IIC.1.]

¹⁶¹ [Cfr. docc. IIC.3, terzo foglio e IIC.8.]

¹⁶² [Cfr. verbale di audizione di Volare Airlines ed Air Europe, doc. IX.6.]

¹⁶³ [Cfr. doc. IIC.5.]

Contatti CRS	-
Comunicazione ATPCO	12 giugno
Distribuzione CRS	13-14 giugno
- con vendibilità/visibilità	contestuale
Notifica ENAC	13 giugno
Applicazione (first travel date)	15 giugno

Fonte: elaborazione dati forniti dalle parti

vii) Gli altri vettori

a) Air Dolomiti LARE

124. Per quanto riguarda Air Dolomiti LARE, dalla documentazione acquisita in atti risulta che la società avesse allo studio delle misure correttive per far fronte all'incremento del prezzo del carburante avio registrato tra il 1999 ed il 2000. In particolare, un documento interno¹⁶⁴, sottoposto al presidente della società nel giugno 2000¹⁶⁵, stimava nel [omissis] l'incremento dei costi relativi al carburante nel 2000 rispetto all'anno precedente e nel 16% circa lo scostamento di tali costi rispetto alle previsioni della società¹⁶⁶. Tra le misure previste nel documento in questione per far fronte a tale situazione viene citata anche l'introduzione di un *fuel surcharge*.

125. La data di prima applicazione del supplemento carburante, da parte di AD LARE, deve collocarsi al 15 giugno 2000.

La introduzione del *fuel surcharge* da parte di AD LARE, è stata dunque visibile su Amadeus a partire dal 16 giugno¹⁶⁷.

126. In una *e-mail* inviata il 16 giugno da Moncaro (dipendente di AD LARE che ha curato materialmente il caricamento della variazione tariffaria in Amadeus) ad alcuni colleghi in AD LARE si legge che la decisione di introdurre il supplemento carburante è stata adottata "per far fronte al costo del carburante, allineandoci anche alla politica di Alitalia e Meridiana, che hanno fatto la stessa cosa"¹⁶⁸.

b) Deutsche Lufthansa

127. La decisione di applicare il *fuel surcharge* è stata assunta dall'ufficio *pricing* di Lufthansa il 15 giugno 2000. [omissis]. Il 16 giugno [omissis] ha quindi dato istruzioni ad ATPCO di inserire il *surcharge* nei sistemi¹⁶⁹. Le nuove tariffe sono state visibili in ATPCO e nei CRS il 20 giugno¹⁷⁰.

La data di prima applicazione del supplemento di 10.000 lire da parte di Lufthansa è stata il 20 giugno¹⁷¹.

128. Alcuni documenti raccolti nel corso dell'accertamento ispettivo condotto presso la sede di Lufthansa testimoniano del coordinamento tra Air Dolomiti LARE e Lufthansa nell'introduzione del supplemento (cui entrambe hanno proceduto con apposite comunicazioni ai gestori di sistemi telematici il giorno 16 giugno)¹⁷². Tra le due compagnie esistono tuttavia solidi legami, anche di tipo strutturale, che rendono irrilevante, ai sensi della normativa sulle intese, tale coordinamento: Lufthansa detiene infatti il controllo congiunto di Air Dolomiti¹⁷³.

c) Gandalf

¹⁶⁴ [Si tratta del 'Budget 2000 Revision', cfr. doc. III.3, allegato A.]

¹⁶⁵ [Cfr. verbale di accertamento ispettivo presso la sede di Air Dolomiti LARE, doc. IIF.0.]

¹⁶⁶ [Cfr. anche doc. IIF.22.]

¹⁶⁷ [Cfr. doc. IIF.3. A tale proposito, deve ricordarsi che AD LARE non si avvale per la distribuzione tariffaria di ATPCO o SITA come la maggioranza degli operatori concorrenti, ma effettua il caricamento delle variazioni delle tariffe direttamente sui CRS (in particolare Amadeus - che provvede alla distribuzione di tali nuove tariffe agli altri sistemi di prenotazione), per ciascuna tratta interessata dalla variazione. Dal momento in cui vengono impartite le istruzioni al CRS a quello in cui la nuova tariffa diviene visibile e dunque quotabile dalle agenzie possono trascorrere dalle 24 alle 36 ore.]

¹⁶⁸ [Cfr. ancora doc. IIF.3.]

¹⁶⁹ [Cfr. verbale di accertamento ispettivo presso la sede di Lufthansa, doc. VIC.0.]

¹⁷⁰ [Cfr. doc. XI.1.]

¹⁷¹ [Cfr. verbale di accertamento ispettivo presso la sede di Lufthansa, doc. VIC.0.]

¹⁷² [Si tratta di alcune e-mail datate 14-15 giugno, scambiate tra i dipendenti delle due società in relazione alla introduzione del supplemento: cfr. docc. VIC.3 e VIC.4.]

¹⁷³ [Ciò a seguito dell'operazione di concentrazione C/3674 Deutsche Lufthansa/Air Dolomiti provv. dell'Autorità n. 7631 del 21 ottobre 1999 in Boll. 42/99.]

129. Gandalf ha dato istruzioni ad ATPCO di inserire nei sistemi di distribuzione il supplemento carburante di 10.000 lire con una *e-mail* del 19 giugno¹⁷⁴, seguita il giorno successivo da ulteriori chiarimenti¹⁷⁵.

La società ha collocato la *first travel date* al momento della visibilità nei CRS della nuova regola tariffaria¹⁷⁶.

d) Azzurra Air

130. In data 26 giugno, Denaro, *Sales And Interline Representative* di Azzurra, informava via *e-mail* Meda, Direttore Commerciale della società, che Alitalia aveva inserito una addizionale di lire 10.000 per tratta sulle tratte nazionali, in quotazione automatica, collegata all'incremento del costo del carburante. Denaro chiedeva se Meda ritenesse opportuno che anche Azzurra applicasse il medesimo supplemento¹⁷⁷.

Meda rispondeva con *e-mail* dello stesso giorno: "Si ... su tutte le tariffe pubblicate BGY-FCO ... istruisci Ilenia di procedere con ATPCO ... applicazione immediata"¹⁷⁸.

131. La comunicazione con la quale Azzurra richiedeva ad ATPCO di procedere alla introduzione di un supplemento carburante di 10.000 lire è datata 29 giugno¹⁷⁹, ma risulta inviata via fax ad ATPCO solo in data 3 luglio, con applicazione a partire dal giorno successivo¹⁸⁰.

e) Federico II

132. La società Federico II ha applicato il supplemento carburante con un certo ritardo rispetto agli altri vettori, a causa-come dichiarato dai rappresentanti della società-dell'esigenza di affermarsi sul mercato e della incertezza in ordine al periodo di applicazione del *surcharge* praticato dalle altre compagnie¹⁸¹.

Il caricamento delle variazioni tariffarie di Federico II avviene attraverso il sistema ARCO di Alitalia. Per questo motivo, periodicamente la società invia le richieste di modifica a funzionari di Alitalia preposti al loro inserimento nei sistemi telematici¹⁸².

La comunicazione con la quale Alitalia ha richiesto ad ATPCO di procedere all'inserimento nei sistemi di una regola tariffaria relativa al supplemento carburante per i voli operati da Federico II risulta inviata in data 8 agosto 2000¹⁸³ e la variazione tariffaria risulta in vigore a partire dal giorno seguente.

f) National Jet Italia

133. National Jet Italia non ha applicato il supplemento carburante di 10.000 lire.

g) Conclusioni

134. Nella tabella che segue, si riepilogano le fasi salienti della introduzione del supplemento carburante di 10.000 lire da parte dei vettori di cui al presente titolo.

TABELLA G

Attività relative alla introduzione del surcharge da parte degli altri vettori

	AD LARE	Lufthansa	Gandalf	Azzurra	Federico II	NJI
decisione	n.d.	15 giugno	n.d.	26 giugno	n.d.	-
comunicazione	16 giugno*	16 giugno	19 giugno	3 luglio	8 agosto	-
notifica ENAC	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	-
applicazione	15 giugno	20 giugno	20 giugno	4 luglio	9 agosto	-

¹⁷⁴ [Cfr. verbale di accertamento ispettivo presso la sede di Gandalf, doc. VIB.0 e doc. VIB.1.]

¹⁷⁵ [Cfr. doc. VIB.2.]

¹⁷⁶ [Cfr. doc. XIII.11.]

¹⁷⁷ [Cfr. doc. VIE.17.]

¹⁷⁸ [Cfr. doc. VIE.17.]

¹⁷⁹ [Cfr. doc. VIE.1.]

¹⁸⁰ [Cfr. doc. VIE.1. e X.3.]

¹⁸¹ [Cfr. verbale di accertamento ispettivo presso la sede di Federico II, doc. VID.0.]

¹⁸² [Cfr. verbale di accertamento ispettivo presso la sede di Federico II, doc. VID.0.]

¹⁸³ [Cfr. doc. X.3.]

* Si ricorda che la società AD LARE ha effettuato l'inserimento del supplemento direttamente su Amadeus. In questo CRS il *fuel surcharge* di AD LARE è risultato visibile il 16 giugno.

Fonte: elaborazione dati forniti dalle parti

d) modifica del supplemento

i) Alitalia

a) Attività preliminari

135. In un documento del 16 agosto 2000 rinvenuto presso Alitalia è descritto il piano delle attività funzionali alla introduzione di un incremento del *fuel surcharge* da applicarsi a partire dal 1 settembre, con relativo scadenziario¹⁸⁴.

La prima attività prevista, attribuita alla responsabilità del Direttore *Revenue management* Zeni ed ai suoi collaboratori Maisano e Pacifici, vi è così descritta: “*Definizione importo e modalità surcharge (contatti o/c)*” [other carriers].

136. In relazione alla modifica dell'importo del supplemento carburante, dalla documentazione acquisita in atti si evince che l'Ufficio *Revenue management pricing nazionale* di Alitalia ha analizzato, tramite alcune simulazioni, l'impatto atteso in termini di recupero dei costi nel periodo settembre-dicembre 2000 di vari livelli di *fuel surcharge*, pari rispettivamente a [omissis], [omissis] e [omissis] lire complessive¹⁸⁵.

137. In data 18 agosto 2000, Alitalia ha diffuso un comunicato stampa, dal titolo “*Alitalia: al via le misure contro il caro-petrolio*”¹⁸⁶. Nel documento si evidenziava che “*nel periodo compreso tra il 1 gennaio 1999 ed il 15 agosto 2000 il prezzo di un barile di greggio è più che triplicato, passando da 10,15 a 32,05 dollari statunitensi. Nello stesso periodo, il prezzo del carburante per aerei è passato da 30,37 a 81,50 cents a gallone (pari ad un incremento del 268%)*”. Per questo motivo, Alitalia annunciava “*interventi tariffari, tesi sia a fronteggiare il forte aumento del carburante, sia a recuperare, seppur parzialmente, il calo del revenue medio nell'industria del trasporto aereo. Alitalia ha quindi deciso, dal 1 settembre, un aumento tariffario medio del 3% sui biglietti internazionali e l'applicazione di una fuel surcharge commissionabile di Lit. 14.000 a tratta sulle tariffe nazionali, comprese quelle promozionali*”.

Il comunicato è stato inviato via fax alle principali agenzie di stampa, ed è stato poi diffuso sul sito Internet della compagnia¹⁸⁷.

138. I rappresentanti della compagnia hanno dichiarato che generalmente Alitalia procede a diramare dei comunicati stampa in occasione degli incrementi tariffari¹⁸⁸.

Tuttavia-come riconosciuto dalla stessa Alitalia-la compagnia non aveva diramato alcun comunicato stampa in occasione del primo incremento tariffario collegato all'aumento del prezzo del carburante avio, che ha avuto luogo nel gennaio 2000¹⁸⁹.

Inoltre, occorre rilevare che in occasione della introduzione del *fuel surcharge* il comunicato stampa di Alitalia fu successivo rispetto alla comunicazione ad ATPCO ed alla effettiva vendibilità delle tariffe comprensive del supplemento (esso risulta infatti diffuso in data 12 giugno), mentre al momento della variazione dell'importo del *surcharge* il comunicato alla stampa precede di quattro giorni il caricamento dell'incremento nei sistemi di distribuzione tariffaria.

139. Deve inoltre sottolinearsi che la formulazione del comunicato, nel quale si preannuncia a partire dal 1° settembre “*l'applicazione di una fuel surcharge commissionabile di Lit. 14.000 a tratta sulle tariffe nazionali, comprese quelle promozionali*”, appare ambigua: in particolare, essa non chiariva univocamente se il nuovo supplemento si aggiungesse al *fuel surcharge* di diecimila lire fino ad allora applicato o fosse piuttosto destinato a sostituirlo¹⁹⁰.

¹⁸⁴ [Cfr. doc. IIA.12: “*action plan possibile new fuel surcharge con ipotetica data di applicazione 01SEP00*”.]

¹⁸⁵ [Cfr. doc. IIA.32.]

¹⁸⁶ [Cfr. doc. III.23.]

¹⁸⁷ [Cfr. doc XI.6. Alitalia non è stata in grado di indicare con precisione il momento della diffusione del comunicato via Internet, ritenendo comunque verosimile che esso vada situato nelle 48 ore successive alla sua diramazione.]

¹⁸⁸ [Cfr. verbale di audizione di Alitalia, doc. X.9.]

¹⁸⁹ [Cfr. doc. XI.6.]

¹⁹⁰ [Di tale ambiguità interpretativa testimonia la reazione della stampa e dei consumatori che ebbe luogo al momento della effettiva applicazione del supplemento. In data 1° settembre, il quotidiano ‘Il Sole 24 Ore’ pubblicava un articolo nel quale si leggeva tra l'altro: “Entrano in vigore oggi i rincari delle tariffe aeree legati al caro-petrolio. Rispetto a quanto già preannunciato

140. Non è dubbio, tuttavia, che la formulazione del comunicato stampa del 18 agosto abbia posto i concorrenti di Alitalia-i quali già applicavano il supplemento carburante-in condizione di conoscere con esattezza le intenzioni della compagnia.

b) Le comunicazioni ai sistemi di distribuzione e all'ENAC

141. In data 22 agosto, Alitalia ha dato istruzioni ad ATPCO di procedere al caricamento nei sistemi di un supplemento carburante di 24.000 lire complessive¹⁹¹. Il relativo fax risulta inviato alle ore 15.41. La lavorazione della comunicazione di Alitalia è stata effettuata da ATPCO nella stessa giornata del 22 agosto¹⁹².

Il giorno seguente, il nuovo *fuel surcharge* era visibile in ATPCO e nei CRS¹⁹³. Anche in occasione della modifica dell'importo del supplemento, Alitalia non ha differito la vendibilità delle nuove tariffe rispetto alla loro visibilità nei CRS.

Il 23 agosto, non appena constatata la visibilità del supplemento nei CRS, Alitalia ha provveduto all'aggiornamento del sistema Amicas (e dunque di ARTS e di Arco). L'incremento tariffario risultava visibile in Amicas il 24 agosto¹⁹⁴.

Il supplemento carburante di 24.000 lire era applicabile per i voli a partire dal 1° settembre 2000.

142. Alitalia ha comunicato all'ENAC la variazione dell'ammontare del *fuel surcharge* in data 23 agosto 2000, dichiarando che "a causa di un ulteriore incremento del carburante ... il *fuel surcharge* relativo alle tariffe nazionali normali e speciali subirà un incremento di Itl. 14.000 per un totale di Itl. 24.000"¹⁹⁵.

143. La tempistica delle varie fasi attraverso le quali Alitalia ha proceduto alla modifica dell'importo del *fuel surcharge* può essere dunque sintetizzata nella tabella che segue:

Tabella A1
Attività relative alla modifica del surcharge da parte di Alitalia

ATTIVITA'	DATA
Analisi	circa 9 agosto- 19 agosto
Contatti CRS	n.a. ¹⁹⁶
Comunicazione ATPCO	22 agosto
- con visibilità	23 agosto
Distribuzione CRS	23 agosto
- con vendibilità/visibilità	contestuale
Caricamento AMICAS	23 agosto
Notifica ENAC	23 agosto
Comunicato Stampa	18 agosto
Comunicazione agli agenti	23 agosto
Applicazione (<i>first travel date</i>)	1° settembre

Fonte: elaborazione dati forniti da Alitalia¹⁹⁷

ii) Meridiana

dall'Alitalia subito dopo Ferragosto, i passeggeri si ritrovano però una brutta sorpresa al momento di pagare il biglietto. L'incremento di 14.000 lire annunciato dalla ex compagnia di bandiera sulle tariffe delle tratte nazionali, nei fatti, si traduce in 24.000 lire in più ... L'aumento ha colto di sorpresa molti passeggeri ... Le compagnie aeree nel comunicare agli organi di stampa gli aumenti tariffari non avevano evidentemente specificato che il rincaro deciso ad agosto si cumula ad uno precedente, pari a 10mila lire, deciso nel giugno scorso, sempre per fare fronte agli incrementi del greggio" - Cfr. doc. I.3.]

¹⁹¹ [Cfr. doc. XI.6, allegato 10.]

¹⁹² [Cfr. doc. XI.6.]

¹⁹³ [Cfr. doc. XI.6, allegato 13.]

¹⁹⁴ [Cfr. doc. XI.6, allegato 15.]

¹⁹⁵ [Cfr. doc. III.13.]

¹⁹⁶ [Alitalia ha chiarito che, anche in occasione della modifica dell'importo del supplemento, ci sono stati contatti con i CRS, anche se i principali problemi tecnici erano stati già risolti in sede di prima applicazione del surcharge; cfr. verbale di audizione di Alitalia, doc. X.9.]

¹⁹⁷ [Cfr. docc. III.1 e XI.6.]

144. La decisione di modificare l'importo del supplemento carburante, portandolo a 24.000 lire, risulta essere stata assunta nel corso di una riunione del Comitato Esecutivo di Meridiana tenutasi il 21 agosto¹⁹⁸.

145. Con una *e-mail* del 22 agosto, Ohly, *pricing manager* di Meridiana, sollecitava una sua collaboratrice a procedere alla distribuzione dell'incremento tariffario, precisando che Alitalia aveva già provveduto ad inviare la relativa comunicazione ad ATPCO per le partenze dal 1° settembre¹⁹⁹. L'autore della *e-mail* in questione non ha saputo precisare come fosse venuto a conoscenza della circostanza in essa richiamata²⁰⁰. Il Direttore Affari Generali di Meridiana ha avanzato l'ipotesi, secondo cui la compagnia ne sarebbe stata informata dal proprio ufficio per i rapporti con il Ministero²⁰¹, a seguito del *filing* di Alitalia all'ENAC.

Appare opportuno evidenziare fin d'ora che tale ricostruzione è contraddetta dalla documentazione acquisita, dalla quale risulta che Alitalia procedette alla relativa comunicazione all'ENAC solo in data 23 agosto²⁰².

146. Meridiana ha proceduto alla relativa comunicazione a SITA in data 23 agosto²⁰³. Come si è già detto, la variazione tariffaria comunicata a SITA è di solito visibile nei CRS entro un lasso di tempo compreso tra le 24 e le 36 ore²⁰⁴.

Il 24 agosto Meridiana ha comunicato all'ENAC la variazione dell'ammontare del supplemento carburante²⁰⁵.

147. Nel prospetto che segue si illustra la tempistica delle attività di Meridiana, volta alla modifica dell'importo del *fuel surcharge*.

Tabella B1

Attività relative alla modifica del surcharge da parte di Meridiana

ATTIVITA'	DATA
Decisione	21 agosto
Contatti CRS	-
Comunicazione SITA	23 agosto
Distribuzione CRS	24-25 agosto
- con vendibilità/visibilità	contestuale
Notifica ENAC	24 agosto
Applicazione (<i>first travel date</i>)	1° settembre

Fonte: elaborazione dati forniti dalle parti

iii) Alpi Eagles

148. La variazione da 10.000 a 24.000 lire dell'ammontare del supplemento carburante è stata realizzata da Alpi Eagles con comunicazione via fax a SITA del 22 agosto 2000, alle ore 10.01²⁰⁶. Tale fax rettificava un precedente fax delle ore 9.35 del medesimo giorno, nel quale il nuovo importo del supplemento era indicato in 20.000 lire²⁰⁷. Il nuovo importo era applicabile per i voli dal 1° settembre 2000²⁰⁸.

Anche in tale occasione, Alpi Eagles ha proceduto alla comunicazione della variazione tariffaria a SITA nello stesso giorno in cui Alitalia procedeva all'analoga comunicazione ad ATPCO.

¹⁹⁸ [Tale circostanza è stata confermata in sede di audizione dai rappresentanti della società. In particolare, Miorelli ha confermato di essere l'autore del doc. IIB.39, recante appunti manoscritti relativi alla menzionata riunione del Comitato Esecutivo della società; cfr. verbale di audizione di Meridiana, doc. VIII.6.]

¹⁹⁹ [Cfr. doc. IIB.27.]

²⁰⁰ [Cfr. verbale di audizione di Meridiana doc. VIII.6.]

²⁰¹ [Cfr. verbale di audizione di Meridiana doc. VIII.6.]

²⁰² [Cfr. docc. III.1 e III.13.]

²⁰³ [Ciò si desume dal doc. IIB.29 ed è stato confermato dai rappresentanti della società; cfr. ancora doc. VIII.6.]

²⁰⁴ [Cfr. verbale di audizione di Meridiana, doc. VIII.6.]

²⁰⁵ [Cfr. doc. III.13]

²⁰⁶ [Cfr. doc. VIA. 16, fogli 16 e 17.]

²⁰⁷ [Cfr. doc. VIA. 16, fogli 18 e 19.]

²⁰⁸ [Cfr. doc. VIA.0, allegato 1. Anche in occasione della variazione dell'importo del supplemento si verificarono dei problemi in sede di distribuzione tramite i CRS: cfr. doc. XI.8.]

149. La comunicazione all'ENAC relativa all'incremento del supplemento è stata effettuata da Alpi Eagles con fax del 22 agosto 2000, alle ore 11:01²⁰⁹.

Lo stesso 22 agosto, Alpi Eagles ha comunicato via fax alle agenzie di viaggio la modifica dell'importo del *fuel surcharge*²¹⁰.

150. Nel corso dell'ispezione presso la sede di Alpi Eagles sono stati rinvenuti degli appunti manoscritti relativi alla variazione dell'importo del *fuel surcharge*, anch'essi contenuti in un fascicolo denominato '*fuel*' sulla scrivania di Coi. Vi si legge, per quanto riguarda l'aumento del *fuel surcharge* nazionale: "AZ dal 1/9 *fuel* da 10 a 24.000 O/W Nazionali-chiedere Marzia"; per ultimo "OK applicazione dal 1/9/00 nuovo livello *fuel* s/c-Sig.ra Marzia/AZ-Roma-22/8/00 h. 9:10"²¹¹.

A tale proposito, occorre rilevare che alle ore 9.10 del 22 agosto 2000, né Alitalia, né Alpi Eagles avevano ancora comunicato rispettivamente ad ATPCO ed a SITA la variazione dell'importo del *fuel surcharge*.

151. La tabella seguente riepiloga la tempistica delle attività di Alpi Eagles in relazione alla variazione dell'importo del *fuel surcharge*.

Tabella C1

Attività relative alla modifica del surcharge da parte di Alpi Eagles

ATTIVITA'	DATA
Decisione	n.d.
Contatti CRS	-
Comunicazione SITA	22 agosto
Distribuzione CRS	23 agosto
- con vendibilità/visibilità	contestuale
Comunicazione alle agenzie	22 agosto
Notifica ENAC	22 agosto
Applicazione (<i>first travel date</i>)	1° settembre

Fonte: elaborazione dati forniti dalle parti

iv) Air One

152. La modifica dell'ammontare del supplemento carburante è stata comunicata da Air One ad ATPCO in data 24 agosto, con effetto immediato per i voli a partire dal 4 settembre²¹².

Nella stessa data si richiedeva ad ATPCO di aggiornare i sistemi, prevedendo per i voli fino al 3 settembre l'applicazione di un supplemento carburante di 10.000 lire anche per le tariffe che in precedenza ne erano state escluse²¹³.

153. La decisione di modificare l'importo del supplemento è stata comunicata da Air One all'ENAC e ai propri uffici presso gli scali aeroportuali in data 25 agosto²¹⁴.

154. Nella tabella che segue si riassume la scansione temporale delle attività di Air One in relazione alla variazione dell'ammontare del supplemento carburante:

Tabella D1

Attività relative alla modifica del surcharge da parte di Air One

ATTIVITA'	DATA
Decisione	n.d.
Contatti CRS	-
Comunicazione ATPCO	24 agosto
Distribuzione CRS	25-26 agosto
- con vendibilità/visibilità	contestuale

²⁰⁹ [Cfr. doc. VIA.16, fogli 13 e 14.]

²¹⁰ [Cfr. doc. VIA.0, allegato 1.]

²¹¹ [Cfr. doc. VIA.31, che contiene anche appunti riferiti ad un incremento tariffario del + 3/5% per i voli internazionali sotto al nome e al recapito telefonico di Enrico Foresti (Alitalia).]

²¹² [Cfr. verbale di ispezione presso la sede di Air One, doc. IIE.0, allegato B; doc. XI.7.]

²¹³ [Cfr. doc. IIE.27.]

²¹⁴ [Cfr. docc. IIE.32 e IIE.15.]

Comunicazione agli scali	25 agosto
Notifica ENAC	25 agosto
Applicazione (first travel date)	4 settembre

Fonte: elaborazione dati forniti dalle parti

v) Volare Airlines

155. Volare Airlines risulta aver considerato la possibilità di portare a 24.000 lire per tratta l'importo del supplemento carburante almeno a partire dal 18 agosto, data in cui Contardi, *Revenue Manager* di Volare Airlines, ne informava via e-mail Perniceni, responsabile del *pricing* di Air Europe²¹⁵.

156. La comunicazione con la quale Volare Airlines ha dato istruzioni ad ATPCO di modificare l'importo del supplemento carburante risale al 21 agosto²¹⁶. In particolare, con una e-mail inviata alle ore 10.29, Contardi informava K. Blomfield e E. Barksdale di ATPCO dell'aumento dell'importo del *fuel surcharge*, richiedendo loro di aggiornare i sistemi. L'incremento sarebbe entrato in vigore a partire dal 1 settembre²¹⁷.

Le tariffe che incorporavano il nuovo supplemento risultavano vendibili non appena visibili sui CRS, 24-48 ore dopo la comunicazione ad ATPCO²¹⁸.

Le istruzioni inviate da Volare Airlines risultano completamente elaborate da ATPCO alle 17 circa del medesimo 21 agosto²¹⁹.

157. La comunicazione di Volare Airlines all'ENAC, con la quale l'Ente veniva informato della modifica dell'importo del *fuel surcharge*, è del 21 agosto²²⁰.

La relativa comunicazione alle agenzie di viaggio, datata 5 settembre, risulta diramata il 7 settembre congiuntamente da Volare Airlines ed Air Europe²²¹.

Inoltre, Volare Airlines risulta aver diramato un comunicato stampa in data 21 agosto²²², con il quale la compagnia annuncia che "in relazione all'aumento del costo del carburante e in linea con quanto già operato da altri vettori nazionali, ... dal 1 settembre 2000 saranno incrementate le tariffe nazionali a tratta: gli aumenti saranno di lit. 14.000 per gli adulti ..."223.

158. La tempistica delle attività mediante le quali Volare Airlines ha modificato l'importo del supplemento carburante è sintetizzata nella seguente tabella.

Tabella E1

Attività relative alla modifica del surcharge da parte di Volare

ATTIVITA'	DATA
Analisi	18 agosto- 21 agosto
Contatti CRS	-
Comunicazione ATPCO	21 agosto
Distribuzione CRS	22-23 agosto
- con vendibilità/visibilità	contestuale
Comunicazione alle agenzie	7 settembre
Notifica ENAC	21 agosto
Applicazione (first travel date)	1 settembre

Fonte: elaborazione dati forniti dalle parti

vi) Air Europe

²¹⁵ [Cfr. doc. IID.31. Vi sono stati continui contatti tra Volare Airlines ed Air Europe, ma entrambe le compagnie erano già all'epoca sotto il controllo di Sairlines S.A. (holding di partecipazioni in imprese del trasporto aereo, appartenente al gruppo svizzero SairGroup): cfr. provvedimento dell'Autorità n. 8581 del 10 agosto 2000, C4107 - VOLARE GROUP NORD EST/TEGEL-AIR EUROPE in Boll. 31-32/2000.]

²¹⁶ [Dunque il giorno precedente rispetto alla corrispondente comunicazione di Alitalia ad ATPCO: cfr. supra.]

²¹⁷ [Cfr. docc. IID.30 e X.3.]

²¹⁸ [Cfr. verbale di audizione di Volare Airlines ed Air Europe, doc. IX.6.]

²¹⁹ [Cfr. doc. X.3.]

²²⁰ [Cfr. doc. III.13.]

²²¹ [Cfr. verbale di ispezione presso la sede di Volare Airlines, doc. IID.0, allegato 2 e docc. IID.6 e IIC.4.]

²²² [Cfr. doc. IID.25.]

²²³ [Cfr. doc. IX.16.]

159. La comunicazione di Air Europe ad ATPCO, volta a modificare l'importo del supplemento carburante risulta inviata via fax in data 21 agosto 2000²²⁴. Il nuovo supplemento sarebbe stato applicabile per i voli a partire dal 1° settembre.

Le tariffe che incorporavano il nuovo supplemento risultavano vendibili non appena visibili sui CRS²²⁵.

160. In data 21 agosto, con *e-mail* delle ore 12.01, Perniceni informava i propri colleghi in Air Europe e Volare Airlines che Alitalia aveva introdotto un supplemento carburante pari a 24.000 lire per tratta²²⁶. Perniceni specificava che Air Europe aveva deciso di seguire l'aumento²²⁷. In questa *e-mail* si chiariva, inoltre, che il supplemento sarebbe stato immediatamente applicabile per voli a partire dal 1° settembre (*first travel date*).

161. La modifica dell'importo del *fuel surcharge*, comunicata da Air Europe ad ATPCO il 21 agosto, risulta visibile e correttamente quotata nei CRS la mattina del 22 agosto: Perniceni ne dà notizia a Contardi e ad altri dipendenti di Air Europe e Volare Airlines con una *e-mail* delle 10:16²²⁸.

In pari data, Perniceni comunica all'ENAC per conto di Air Europe la variazione dell'importo del *fuel surcharge*. Anche in questo caso, come già nel caso della prima introduzione del supplemento, Air Europe collega la propria decisione alla verifica della applicazione "di un ulteriore surcharge di Irl 14.000 a tratta sui voli domestici italiani da parte del vettore nazionale di riferimento"²²⁹.

162. Nella tabella che segue, si dà conto della scansione delle attività di Air Europe in ordine alla modifica dell'ammontare del supplemento carburante.

Tabella F1
Attività relative alla modifica del surcharge da parte di Air Europe

ATTIVITA'	DATA
Analisi	18 agosto- 21 agosto
Contatti CRS	-
Comunicazione ATPCO	21 agosto
Distribuzione CRS	22 agosto
- con vendibilità/visibilità	contestuale
Comunicazione alle agenzie	7 settembre
Comunicato stampa	21 agosto
Notifica ENAC	21 agosto
Applicazione (<i>first travel date</i>)	1 settembre

Fonte: elaborazione dati forniti dalle parti

vii) Gli altri vettori

a) Air Dolomiti LARE

163. I rappresentanti di AD LARE hanno dichiarato che la modifica dell'ammontare del supplemento carburante è stata caricata su Amadeus a partire dal 25 agosto²³⁰. Questa circostanza trova conferma in una *e-mail* del 25 agosto, recante in oggetto "fuel surcharge", con la quale Moncaro informava che alcuni colleghi che "con il primo settembre AZ ha portato la tassa da 10.000 a 24.000 lire. Lo facciamo anche noi. Abbiamo iniziato il lavoro di adeguamento ..."²³¹.

Il lavoro di inserimento, che-si ricorda-ha dovuto essere effettuato tratta per tratta, è terminato il 28 agosto²³².

La data di prima applicazione del nuovo *surcharge* (*first travel date*) è stata il 1° settembre²³³.

²²⁴ [Cfr. docc. IIC.3 e IIC.9.]

²²⁵ [Cfr. verbale di audizione di Volare Airlines ed Air Europe, doc. IX.6.]

²²⁶ [Come sopra specificato, Alitalia ha proceduto alla comunicazione ad ATPCO con la quale inseriva nei sistemi la variazione dell'importo del supplemento carburante solo nel pomeriggio del giorno seguente, cioè il 22 agosto.]

²²⁷ [Cfr. docc. IID. 26 e IIC.19.]

²²⁸ [Cfr. doc. IID.24.]

²²⁹ [Cfr. doc. IIC.6.]

²³⁰ [Cfr. verbale di accertamento ispettivo presso la sede di Air Dolomiti LARE, doc. IIF.0.]

²³¹ [Cfr. doc. IIF.4.]

²³² [Cfr. doc. IIF.5.]

²³³ [Cfr. verbale di accertamento ispettivo presso la sede di Air Dolomiti LARE, doc. IIF.0.]

b) *Deutsche Lufthansa*

164. Per quanto riguarda la modifica dell'importo del supplemento da parte di Lufthansa, la decisione in parola risulta essere stata assunta il 5 novembre. Il relativo ordine [omissis] è datato 6 novembre: in pari data, le nuove tariffe sono state visibili nei sistemi di prenotazione²³⁴.

La data di prima applicazione del surcharge di 24.000 lire da parte di Lufthansa è stata il 6 novembre²³⁵.

c) *Gandalf*

165. La variazione dell'importo del *fuel surcharge* è stata attuata da Gandalf con una comunicazione via e-mail ad ATPCO, datata 23 agosto²³⁶.

Da tale comunicazione, risulta che il nuovo importo del supplemento sarebbe stato applicabile per i voli a partire dal 1° settembre²³⁷.

d) *Azzurra Air*

166. Azzurra ha comunicato via e-mail ad ATPCO la variazione dell'ammontare del supplemento in data 23 agosto²³⁸.

Le istruzioni fornite da Azzurra ad ATPCO non prevedevano alcun differimento della *first travel date*: pertanto, la data di prima applicazione del supplemento di 24.000 lire da parte di Azzurra dovrebbe essere collocata al 24 agosto, data in cui la variazione dell'importo del *surcharge* è stata visibile nei sistemi CRS.

Tuttavia, il vettore ha rilevato che, per quel giorno ed i giorni successivi, Azzurra non effettuava alcun volo sull'unica tratta nazionale da essa direttamente operata. Pertanto, il supplemento di 24.000 lire è stato realmente applicato solo per i voli a partire dal 3 settembre²³⁹.

e) *Federico II*

167. In data 24 agosto, Federico II è venuta a conoscenza, tramite il sistema ARCO, della modifica dell'importo del supplemento carburante da parte di Alitalia²⁴⁰.

Federico II ha quindi richiesto ad Alitalia di caricare sui sistemi di distribuzione un identico incremento tariffario, applicabile a partire dal 1° settembre, anche per le tratte servite dalla società.

f) *National Jet Italia*

168. La decisione di National Jet Italia di introdurre un supplemento carburante di 24.000 lire risulta assunta in data 15 settembre²⁴¹ ed attuata tramite comunicazione ad ATPCO del 21 settembre²⁴². Dal giorno seguente, le nuove tariffe sono risultate visibili sui CRS. La *first travel date* è stata il 1 ottobre²⁴³.

g) *Conclusioni*

169. Nella tabella che segue, si riepilogano le fasi salienti della modifica dell'importo del supplemento carburante di 24.000 lire da parte dei vettori di cui al presente titolo.

TABELLA G1

Attività relative alla modifica del surcharge da parte degli altri vettori

	AD LARE	Lufthansa	Gandalf	Azzurra	Federico II	NJI
decisione	n.d.	5 novembre	n.d.	n.d.	n.d.	15 settembre

²³⁴ [Cfr. doc. XI.1.]

²³⁵ [Cfr. doc. XI.1.]

²³⁶ [Cfr. doc. VIB.5.]

²³⁷ [Cfr. doc. XIII.11.]

²³⁸ [Cfr. doc. VIE.12.]

²³⁹ [Cfr. doc. XIII.7.]

²⁴⁰ [Cfr. verbale di accertamento ispettivo presso la sede di Federico II, docc. VID.0 e VID.5.]

²⁴¹ [Cfr. doc. VIF.2, in cui però si menziona il 18 settembre come data di caricamento nei CRS.]

²⁴² [Cfr. doc. IX.5.]

²⁴³ [Cfr. il messaggio pubblicitario diffuso da British Airways, doc. VIF.17; cfr. anche doc. VIF.19.]

comunicazione	28 agosto*	6 novembre	23 agosto	23 agosto	24 agosto	21 settembre
notifica ENAC	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
applicazione	1 settembre	6 novembre	1 settembre	3 settembre	1 settembre	1 ottobre

* Si ricorda che la società AD LARE ha effettuato l'inserimento del supplemento direttamente su Amadeus, tratta per tratta. Il lavoro di caricamento, iniziato il 25 agosto, è stato completato il 28 agosto, data in cui la variazione tariffaria è risultata visibile su Amadeus.

Fonte: elaborazione dati forniti dalle parti

e) l'eliminazione del supplemento

i) Alitalia

170. Alitalia ha precisato che, a decorrere dal 19 aprile 2001, il *fuel surcharge* è stato incorporato in tutte le tariffe, che pertanto hanno subito un aumento di 24.000 lire per tratta. Nello stesso tempo, la compagnia ha proceduto ad una rimodulazione della propria struttura tariffaria. La tariffa 'Full Y', impiegata quale base di riferimento per il calcolo delle altre tariffe, ha subito variazioni differenti in relazione a ciascuna rotta (con aumenti compresi tra l'1,5% ed il 5%). Alcune tariffe, poi, hanno subito un decremento in termini assoluti²⁴⁴.

171. La comunicazione ad ATPCO, con la quale Alitalia procedeva alla eliminazione del supplemento carburante, risale al 18 aprile 2001.

ii) Meridiana

172. Meridiana ha eliminato il *fuel surcharge* con comunicazione a SITA via e-mail datata 21 marzo 2001, per i voli a partire dal 2 aprile 2001 (*first travel date*) riportando la copertura del costo del carburante nell'ambito della struttura tariffaria²⁴⁵.

Con l'eliminazione del *fuel surcharge*, le tariffe di Meridiana hanno subito un incremento differenziato in funzione della distanza ortodromica, del tempo di volo e della struttura del mercato, con delle fasce di incremento di 25.000, 20.000, 18.000 e 7.000 lire sulle tariffe piene²⁴⁶.

iii) Alpi Eagles

173. Anche per quanto concerne la decisione di sopprimere il *fuel surcharge*, vi sono stati dei contatti tra Alitalia ed Alpi Eagles. In una e-mail interna del 16 febbraio 2001²⁴⁷, indirizzata da Coi a Schirato, Direttore di Esercizio di Alpi Eagles, si dà atto dei contatti intercorsi tra lo stesso Coi e Maisano (Alitalia) con riguardo alla eliminazione del supplemento. Vi si legge: "come da tua richiesta ho contattato la Sig.ra Marzia Maisano/Pricing Manager Domestic AZ. Mi ha confermato che Alitalia è intenzionata ad eliminare il Fuel Surcharge da fine febbraio o primi di marzo. In realtà però il Fuel non sarà effettivamente tolto ma sarà conglobato nella tariffa e risulterà come 'aumento tariffario', dato che AZ, a quanto riferitomi, 'non aumenta le tariffe dalla scorsa stagione'. Attendo tuoi commenti".

174. I contatti tra Alitalia ed Alpi Eagles in ordine alle modalità di eliminazione del *fuel surcharge* sono proseguiti nel mese di aprile 2001. Con una e-mail interna del 18 aprile 2001²⁴⁸, Coi informa Schirato e Macrì (quest'ultimo *Corporate Planning Director* di Alpi Eagles) di quanto appreso telefonicamente da Maisano, che lo aveva contattato lo stesso giorno. Maisano lo avrebbe informato "della nuova struttura che sarà valida dal 20APR01", confermandogli "che il Fuel Surcharge verrà conglobato nelle tariffe attualmente in vigore. In più, aggiungeva, sono previsti degli aumenti sulle tariffe piene Y (Full Economy), da un minimo di 1,5 ad un massimo del 5% sul valore ora pubblicato"²⁴⁹.

Tale e-mail segue ad un'altra e-mail del 13 aprile 2001²⁵⁰, con la quale Coi informava Maisano di averla invano cercata telefonicamente, chiedendole di essere ricontattato.

²⁴⁴ [Cfr. verbale di audizione di Alitalia, doc. X.9, e doc. XI.6.]

²⁴⁵ [Cfr. doc. XIII. 17.]

²⁴⁶ [Cfr. doc. IX.8, allegati A e B.]

²⁴⁷ [Cfr. docc. VIA.21, VIA.29 e VIA.54.]

²⁴⁸ [Cfr. doc. VIA.49.]

²⁴⁹ [Con la stessa e-mail del 18 aprile 2001, Coi informava Schirato e Macrì di aver appreso da Maisano che "effettivamente ... dal 09APR01 doveva esserci l'adeguamento tariffario ma per una serie di problematiche interne era stato bloccato fino a nuovo avviso. Oggi invece la situazione è cambiata, tale blocco è stato rimosso": cfr. ancora doc. VIA.49.]

²⁵⁰ [Cfr. doc. VIA.51.]

175. La soppressione del supplemento da parte di Alpi Eagles, per i voli a partire dal 28 aprile 2001, è stata comunicata a SITA in data 27 aprile 2001²⁵¹.

L'eliminazione del *fuel surcharge* è avvenuta in occasione della rimodulazione dei livelli tariffari, che-secondo una *e-mail* interna del 2 maggio 2001²⁵²-*'incorporano già la tassa carburante (fuel surcharge), per cui non è più necessario sommarla'*. Il livello di alcune tariffe è risultato aumentato rispetto al periodo di applicazione del supplemento carburante, mentre altre tariffe sono state ridotte²⁵³.

iv) Air One

176. Air One ha comunicato ad ATPCO l'eliminazione del supplemento carburante in data 22 gennaio 2001, con effetto immediato per i voli a partire dal 26 gennaio 2001. I rappresentanti della società hanno chiarito che tale decisione era stata assunta non solo in ragione della diminuzione del costo del carburante, ma anche perché il *load factor* medio dei voli operati dalla compagnia era sceso sotto il 40%. L'applicazione del *fuel surcharge* non ha comunque impedito che Air One registrasse delle perdite nell'esercizio 2000²⁵⁴.

Contestualmente alla soppressione del *fuel surcharge*, Air One ha proceduto ad una rivisitazione dei livelli tariffari, che ha condotto-in alcuni casi-a riduzioni tariffarie ulteriori rispetto alla abolizione del supplemento²⁵⁵.

v) Volare Airlines ed Air Europe

177. Volare Airlines ed Air Europe hanno proceduto alla eliminazione del supplemento carburante, inglobandolo per intero nella struttura tariffaria, per i voli a partire dal 26 marzo 2001²⁵⁶.

La relativa comunicazione ad ATPCO per conto delle due società è stata effettuata in data 14 marzo 2001²⁵⁷.

vi) Gli altri vettori

a) Air Dolomiti LARE

178. Air Dolomiti LARE ha associato la propria decisione di sopprimere la regola tariffaria relativa al *fuel surcharge* alla diminuzione del costo del carburante riscontrata nel mese di marzo 2001. Pertanto, a partire dal 15 marzo, la società ha provveduto ad aggiornare i sistemi, rinunciando all'applicazione del supplemento carburante sulle tratte nazionali per i voli a partire dal 25 marzo 2001²⁵⁸.

b) Deutsche Lufthansa

179. Lufthansa risulta avere eliminato il supplemento carburante con ordine *[omissis]* del 29 maggio 2001. La compagnia non è stata in grado di indicare con precisione la data di prima applicazione di tale variazione tariffaria, situandola comunque nella prima settimana del mese di giugno²⁵⁹.

c) Gandalf

180. Gandalf ha proceduto alla soppressione del supplemento, dandone comunicazione ad ATPCO via *e-mail* in data 21 maggio 2001. La data di prima applicazione, anche in questo caso, coincide con la visibilità nei CRS della eliminazione della relativa regola tariffaria²⁶⁰.

d) Azzurra

181. Azzurra ha richiesto ad ATPCO di eliminare la regola tariffaria relativa al supplemento carburante con *e-mail* del 26 aprile 2001, per i voli a partire dal 1° maggio²⁶¹. La relativa comunicazione all'ENAC risulta inviata via fax in data 27 aprile²⁶².

²⁵¹ [Cfr. doc. VIA.7.]

²⁵² [Cfr. doc. VIA.39.]

²⁵³ [Cfr. doc. XI.8.]

²⁵⁴ [Cfr. verbale di audizione di Air One, doc. XI.4.]

²⁵⁵ [Cfr. docc. XI.4 e XI.7.]

²⁵⁶ [Cfr. verbale di audizione di Volare Airlines ed Air Europe, doc. IX.6.]

²⁵⁷ [Cfr. doc. IX.16.]

²⁵⁸ [Cfr. doc. XIII.22.]

²⁵⁹ [Cfr. doc. XI.1, allegato 7.]

²⁶⁰ [Cfr. doc. XIII.11.]

La soppressione del *fuel surcharge* si è accompagnata ad una ridefinizione della struttura tariffaria di Azzurra sulla rotta Roma-Bergamo, anch'essa operante dal 1° maggio 2001²⁶³.

e) Federico II

182. Federico II ha richiesto ad Alitalia di procedere alla soppressione del supplemento carburante in data 26 febbraio 2001, per i voli a partire dal 28 febbraio²⁶⁴.

f) National Jet Italia

183. National Jet Italia ha deciso di eliminare la regola tariffaria relativa al *fuel surcharge* in data 8 gennaio 2001²⁶⁵. La data di prima applicazione delle nuove tariffe avrebbe dovuto essere il 9 gennaio²⁶⁶. In realtà, la comunicazione ad ATPCO relativa alla eliminazione del surcharge risulta effettuata da British Airways in data 10 gennaio ed è stata visibile nei CRS a partire dall'11 gennaio, con applicabilità immediata²⁶⁷.

vii) Conclusioni

184. Nella seguente tabella si riportano, per ciascun vettore, le date rilevanti ai fini della soppressione del supplemento *fuel surcharge*:

TABELLA H
Eliminazione del *fuel surcharge*

	Comunicazione ATPCO/SITA	Notifica ENAC	applicazione (1st travel date)
ALITALIA	18/4	18/4	19/4
MERIDIANA	21/3	22/3	2/4
AIR EUROPE	14/3	n.d.	26/3
VOLARE	14/3	n.d.	26/3
AIR ONE	22/1	25/1	26/1
ALPI EAGLES	27/4	2/5	28/4
AIR DOLOMITI	15/3	n.d.	25/3
GANDALF	21/5	n.d.	22/5
LUFTHANSA	29/5	n.d.	1-7/6
FEDERICO II	26/2	n.d.	28/2
AZZURRA	26/4	27/4	1/5
NATIONAL JET	10/1	24/1	11/1

Fonte: elaborazione dati forniti dalle parti

V. LE ARGOMENTAZIONI DELLE PARTI

a) L'aumento del costo del carburante avio

185. Tutti i vettori coinvolti nel presente procedimento hanno dichiarato che la decisione di aumentare le tariffe, introducendo un supplemento, è stata assunta nel tentativo di recuperare, almeno in parte, i maggiori costi sostenuti a causa dell'incremento del prezzo del carburante avio registrato a partire dal secondo semestre del 1999, amplificato dal contemporaneo apprezzamento del dollaro statunitense rispetto all'euro.

b) La scelta di applicare un surcharge dello stesso importo per tutte le tratte

i) Alitalia

²⁶¹ [Cfr. doc. VIE.2.]

²⁶² [Cfr. doc. VIE.4.]

²⁶³ [Cfr. doc. VIE.9.]

²⁶⁴ [Cfr. verbale di accertamento ispettivo presso la sede di Federico II, doc. VID.0; cfr. anche doc. VID.3.]

²⁶⁵ [Cfr. docc. VIF.4 e VIF.5, nei quali si legge che la cancellazione del supplemento è stata decisa "due to better oil price quotation".]

²⁶⁶ [Cfr. doc. VIF.5.]

²⁶⁷ [Cfr. doc. VIF.7. Il ritardo è stato dovuto a "press communication request".]

186. Per l'aumento tariffario attuato nel mese di giugno, Alitalia ha rappresentato di aver deciso autonomamente di applicare un *surcharge* di importo fisso, in quanto esso garantiva dei vantaggi in termini di trasparenza e riconoscibilità nei confronti dell'utente finale e si inseriva utilmente in un processo di radicale semplificazione delle tariffe perseguito attraverso una maggiore intellegibilità delle condizioni di usufruibilità delle tariffe stesse.

In particolare, l'introduzione di un supplemento di ammontare fisso per tutte le rotte nazionali rendeva più riconoscibile la variazione tariffaria ai fini dell'eventuale *matching* da parte degli operatori concorrenti, al quale Alitalia ha interesse al fine di poter mantenere la variazione tariffaria²⁶⁸.

187. In relazione alla circostanza che sia stato applicato un supplemento di importo eguale per tutte le tratte nazionali servite, Alitalia ha rappresentato che gli scostamenti tra le varie rotte in termini di consumo di carburante non erano tali da giustificare una differenziazione dell'importo del supplemento, chiarendo che *“le rotte più brevi hanno consumi di carburante proporzionalmente superiori a quelle più lunghe”*²⁶⁹. D'altro canto, rileva Alitalia, all'introduzione di un supplemento carburante di importo identico per tutte le tratte servite si è giunti anche negli Stati Uniti, dove la differenza chilometrica tra le diverse rotte è sensibilmente più pronunciata rispetto all'Italia²⁷⁰.

188. In merito ai criteri seguiti nella determinazione dell'importo del supplemento carburante, i rappresentanti della società Alitalia hanno evidenziato che le decisioni relative all'ammontare del *fuel surcharge* sono state assunte sulla base di una analisi quantitativa complessa. In particolare, Alitalia ha preso in considerazione l'andamento delle quotazioni mensili relative al costo del carburante avio, il numero dei passeggeri trasportati ed i flussi di traffico previsti sulle rotte nazionali (coppie O&D in Italia) nel periodo di applicazione del supplemento²⁷¹.

Quanto alla decisione, assunta nel mese di agosto del 2000, di modificare l'importo del *fuel surcharge* portandolo a 24.000 lire, Alitalia ha esposto che il precedente supplemento era ormai inadeguato a compensare l'aggravio dei costi sopportato dal vettore. Del resto, anche il nuovo *fuel surcharge* copriva non più del 75% dei maggiori oneri connessi all'andamento del prezzo del carburante²⁷².

ii) Gli altri vettori

189. Meridiana ha rappresentato che le ragioni che la hanno indotta a preferire l'introduzione di un *fuel surcharge* di importo fisso per tutte le tratte servite vanno ricercate nelle particolari caratteristiche di flessibilità e trasparenza di questo strumento. L'ammontare del supplemento (pari a diecimila lire al momento della sua introduzione) è stato fissato-secondo quanto dichiarato da Meridiana *“in base all'aumento dei costi sostenuti dalla società, a seguito dell'incremento del costo del petrolio, in relazione al volume complessivo dei voli-facendo in pratica un rapporto medio sul numero dei voli della società”*²⁷³.

Inoltre, i rappresentanti di Meridiana hanno dichiarato che la soluzione prescelta minimizzava i problemi gestionali e tecnici legati al trasferimento del costo del carburante nel prezzo del biglietto ed al caricamento del supplemento nei sistemi automatici di distribuzione tariffaria²⁷⁴.

La compagnia ha tuttavia rilevato che il supplemento carburante-anche in ragione del ritardo con cui è stato introdotto-non ha comunque consentito la copertura integrale dell'incremento dei costi subito, malgrado l'andamento positivo del volume di passeggeri trasportati²⁷⁵. Nonostante l'applicazione del *fuel surcharge*, il provento medio di Meridiana sarebbe rimasto sostanzialmente invariato tra il 1999 ed il 2000.

²⁶⁸ [Cfr. verbale di audizione di Alitalia, doc. X.9. Alitalia ha riscontrato invece che, nel caso di incremento percentuale delle tariffe, il *matching* risulta più articolato: non tutti i concorrenti avevano infatti seguito l'incremento di prezzo deciso da Alitalia nel mese di gennaio 2000: cfr. ancora doc. X.9.]

²⁶⁹ [Cfr. verbale di ispezione presso la sede della società Alitalia, doc. IIA.0.]

²⁷⁰ [Cfr. verbale di ispezione presso la sede della società Alitalia, doc. IIA.0; si veda anche il doc.III.1, allegato 2. Anche Alpi Eagles ha ricordato che le principali compagnie aeree americane hanno introdotto un supplemento carburante di identico ammontare, senza peraltro che le competenti autorità antitrust ritenessero di intervenire: memoria conclusiva di Alpi Eagles del 27 giugno 2002, doc. XV.15.]

²⁷¹ [Cfr. verbale di ispezione presso la sede di Alitalia doc. IIA.0. Alitalia si è riservata, in sede di ispezione, di fornire i documenti relativi alla determinazione specifica del supplemento *fuel surcharge*. In sede di audizione, i rappresentanti dell'impresa, con riferimento al doc. IIA.40, hanno chiarito che esso reca calcoli effettuati dalla Direzione Revenue Management a dal controllo di gestione, finalizzati a valutare il provento netto per la compagnia derivante dall'introduzione di un *fuel surcharge*. Mediante tali calcoli “si perveniva ad una cifra di [omissis]. In realtà, abbiamo applicato un *fuel surcharge* inferiore, pari a lire 10.000, per ragioni di strategia commerciale”: cfr. doc. X.9.]

²⁷² [Con riferimento al periodo settembre-dicembre 2000, Alitalia ha stimato che l'applicazione del *fuel surcharge* abbia consentito un recupero netto dei maggiori oneri sostenuti per l'acquisto del carburante in misura pari a circa il [omissis]: cfr. doc. XI.6. Dall'allegato 17 del doc. citato emerge tuttavia un recupero stimato di [omissis].]

²⁷³ [Cfr. verbale di ispezione presso la sede di Meridiana, doc. IIB.0, allegato 1.]

²⁷⁴ [Cfr. verbale di ispezione presso la sede di Meridiana, doc. IIB.0, allegato 1.]

²⁷⁵ [Cfr. verbale di audizione di Meridiana, doc. VIII.6.]

190. In ordine ai criteri impiegati per la determinazione dell'importo del *fuel surcharge*, i rappresentanti di Air One hanno in un primo momento dichiarato di aver calcolato il prezzo medio dei biglietti su tutte le rotte servite. Nel caso della introduzione del *fuel surcharge*, le 10.000 lire corrispondevano ad un aumento percentuale rispetto a tale valore medio compreso tra l'1,5% ed il 2,5%. Per quanto concerne la modifica dell'importo del *surcharge*, la variazione percentuale rispetto al citato valore medio risultava pari al 3,5-4%²⁷⁶; dall'adozione di questo criterio discende naturalmente la scelta di applicare su tutte le tratte un supplemento di identico importo.

D'altro canto, poiché i tempi di percorrenza delle tratte nazionali operate da Air One sono compresi tra 65 e 90 minuti, il costo medio del carburante per ciascuna tratta risulterebbe sostanzialmente simile²⁷⁷.

191. La decisione di adottare un supplemento di identico importo per tutte le tratte servite è stata motivata dai rappresentanti di Air Europe e Volare Airlines in relazione alla necessità di assicurare la semplicità d'uso delle tariffe, in quanto l'applicazione di una regola tariffaria distinta per l'introduzione del supplemento consentiva di operare un unico intervento sull'intera struttura tariffaria²⁷⁸.

c) La price leadership di Alitalia

192. Per quanto concerne la circostanza che tutti i vettori abbiano applicato contestualmente un supplemento del medesimo importo, gli operatori coinvolti nel presente procedimento hanno sostenuto che, nel settore in questione, si produce un adeguamento spontaneo ed economicamente razionale delle compagnie di minori dimensioni al comportamento del *leader* di mercato, vale a dire Alitalia.

i) Alitalia

193. In particolare, Alitalia ha rilevato che “*premesso che ... l'introduzione del supplemento carburante da parte delle compagnie interessate è avvenuta in tempi diversi ... esiste una prassi consolidata tra i diversi operatori attivi nel settore del trasporto aereo che è quella di annullare eventuali gap ... di pricing finalizzati all'acquisizione di un vantaggio competitivo. Ad esempio ... un vettore concorrente difficilmente applicherà un supplemento tariffario superiore, anche qualora il suo aggravio fosse superiore a quello di Alitalia*”²⁷⁹.

Alitalia ha confermato l'esistenza di contatti con i propri concorrenti, più spesso ricercati da questi ultimi, ai quali la compagnia ha fornito “*tutte le informazioni che le venivano richieste sulle modalità di applicazione del supplemento, nella speranza che anch'essi, autonomamente, seguissero [l'aumento tariffario]*”²⁸⁰.

194. Alitalia ha precisato, infatti, che il *matching* degli incrementi tariffari da parte dei vettori concorrenti è il presupposto perché tali misure siano praticabili, in quanto-in caso contrario-Alitalia corre il rischio di ridurre in modo considerevole la propria quota di mercato. Quindi, la circostanza che Alitalia abbia fornito agli altri vettori informazioni relative alla propria strategia di prezzo ed alle modalità tecniche di attuazione del supplemento, al fine di favorire il *matching* verso l'alto delle proprie tariffe, si spiega alla luce delle caratteristiche strutturali del settore del trasporto aereo.

La compagnia ha rappresentato che tali contatti con i concorrenti sarebbero comunque avvenuti soltanto dopo l'adozione della decisione di introdurre il supplemento.

ii) Meridiana

195. Interrogata in ordine alle ragioni dell'identità del supplemento applicato da tutti i vettori coinvolti, Meridiana ha evidenziato di avere atteso che l'incremento tariffario deciso da Alitalia fosse pubblicato sui CRS, prima di procedere alla propria comunicazione a SITA, con la quale introduceva anch'essa il *fuel surcharge*²⁸¹. In tal senso, dovrebbe dunque essere inteso l'appunto manoscritto di Mazzoli, redatto nel corso di una riunione interna tra Direzione

²⁷⁶ [Cfr. verbale di ispezione presso la sede di Air One, doc. IIE.0, allegato A.]

²⁷⁷ [Il medesimo rilievo è stato avanzato anche da Alpi Eagles: cfr. memoria conclusiva del 27 giugno 2002, doc. XV.15.]

²⁷⁸ [Cfr. verbale di audizione di Volare Airlines ed Air Europe, doc. IX.6. La circostanza che il costo del carburante incida in misura analoga su tutti i vettori giustifica, a parere di Air Europe, la contemporanea adozione da parte di tutti gli operatori di un supplemento di identico ammontare: cfr. verbale di ispezione presso la sede di Air Europe, doc. IIC.0.]

²⁷⁹ [Cfr. verbale di ispezione presso la sede della società Alitalia, doc. IIA.0.]

²⁸⁰ [Cfr. verbale di audizione di Alitalia, doc. X.9: “è comprensibile che il leader di mercato, dovendo assumere una decisione ‘impopolare’, fornisca alle altre Compagnie informazioni relative alle modalità di applicazione di tale decisione, nella speranza che esse assumano una decisione analoga”.]

²⁸¹ [Cfr. verbale di audizione di Meridiana, doc. VIII.6.]

Commerciale, Direzione Marketing ed Ufficio Tariffe di Meridiana del 9 giugno, nel quale si legge: “*Definito che attendiamo filing da AZ. Procediamo a filing il 12/6/2000 o il 13/6/2000*”²⁸².

In ordine alla decisione di modificare l’importo del supplemento carburante, Meridiana ha precisato di aver appreso anche in questo caso dell’intenzione di Alitalia di procedere alla variazione dell’ammontare del *fuel surcharge* in virtù dei contatti tecnici intercorsi con tale vettore e con i CRS e di averne avuto conferma in via definitiva dalla stampa²⁸³.

iii) Alpi Eagles

196. Anche Alpi Eagles ha dichiarato di aver modellato il proprio intervento sulle tariffe su quello di Alitalia.

Il meccanismo di visualizzazione delle tariffe nei CRS, che non evidenziava l’esistenza di un supplemento carburante, avrebbe infatti indotto Alpi Eagles a seguire la formula del supplemento scelta da Alitalia, invece di variare direttamente i propri livelli tariffari. In caso contrario, una modifica dei livelli tariffari da parte di Alpi Eagles, che inglobasse l’aumento per il costo del carburante, avrebbe comportato la visualizzazione da parte degli agenti di un prezzo apparentemente superiore a quello di Alitalia. Ciò sarebbe incompatibile con la stessa strategia commerciale di Alpi Eagles ed il suo posizionamento sul mercato. La decisione di applicare un supplemento di importo fisso dava inoltre conto, in modo trasparente, della ripercussione sui prezzi dell’incremento del costo del carburante²⁸⁴.

I rappresentanti di Alpi Eagles hanno dichiarato di aver deciso di introdurre il supplemento carburante dopo aver appreso, sulla base di fonti pubbliche quali i sistemi di prenotazione e notizie fornite dalle agenzie e dai venditori, della applicazione del *fuel surcharge* da parte di Alitalia e Meridiana²⁸⁵. Alpi Eagles, infatti, non avrebbe “*modo di condizionare le logiche di prezzo del mercato. Se arriva un certo segnale dall’operatore leader, c’è una naturale tendenza ad adeguare le proprie condizioni commerciali*”²⁸⁶.

197. A tale proposito, i rappresentanti della società hanno comunque precisato che l’ipotesi di introdurre un supplemento carburante era già ventilata da mesi e ad ogni modo era certo che un incremento non contingente del costo del carburante avrebbe dovuto condurre ad una revisione tariffaria. “*L’unico elemento da acquisire per i vettori minori, che agiscono come follower, era la consapevolezza dell’effettiva attuazione da parte del leader*”²⁸⁷. D’altro canto, secondo la società, nel settore in questione l’operatività di un meccanismo di automatico adeguamento ai prezzi del *leader* di mercato sarebbe facilitato dalla trasparenza delle condizioni tariffarie applicate da ciascun vettore, assicurata sia dai sistemi telematici di distribuzione che dal circuito agenziale.

Ai fini di *benchmarking* tariffario, la società si avvale dei principali CRS [omissis].

iv) Air One

198. Air One ha collegato direttamente la propria decisione di introdurre un supplemento carburante all’analogia iniziativa adottata da Alitalia, evidenziando che “*la situazione dei costi ci avrebbe richiesto di andare anche oltre, ma non potevamo superare il livello di incremento tariffario determinato dal market leader senza rischiare di andare fuori mercato*”²⁸⁸. La compagnia ha chiarito che, ai fini del *benchmarking* tariffario, essa si avvale di ATPCO e SITA, tramite i cui sistemi è in grado di conoscere tempestivamente le variazioni tariffarie introdotte dai propri concorrenti²⁸⁹.

199. In relazione alla modifica dell’importo del *fuel surcharge*, i rappresentanti di Air One hanno evidenziato che l’introduzione del supplemento di 10.000 lire non era sufficiente a coprire l’aggravio dei costi per il carburante già registrato.

In realtà, la copertura integrale dell’aggravio dei costi avrebbe richiesto, secondo Air One, un incremento pari a circa 30.000 lire-invece delle 24.000 lire effettivamente applicate-ma, “*ancora una volta, non potevamo permetterci di superare i livelli di incremento del main competitor, a pena di una perdita di passeggeri. Dobbiamo mantenere un gap tariffario rispetto ad Alitalia di circa il 10-16% per ottenere risultati accettabili. Se il gap si riduce non siamo più riconosciuti come un’alternativa interessante per i consumatori*”²⁹⁰.

²⁸² [Si tratta del doc. IIB.15.]

²⁸³ [Cfr. verbale di audizione di Meridiana, doc. VIII.6.]

²⁸⁴ [Cfr. verbale di audizione di Alpi Eagles, doc. XI.5 e memoria conclusiva del 27 giugno 2002, doc. XV.15.]

²⁸⁵ [Cfr. doc. VIA.0, allegato I.]

²⁸⁶ [Cfr. verbale di audizione di Alpi Eagles, doc. XI.5.]

²⁸⁷ [Cfr. verbale di audizione di Alpi Eagles, doc. XI.5.]

²⁸⁸ [Cfr. verbale di audizione di Air One, doc. XI.4.]

²⁸⁹ [Cfr. verbale di audizione di Air One, doc. XI.4.]

²⁹⁰ [Cfr. verbale di audizione di Air One, doc. XI.4.]

v) *Volare Airlines ed Air Europe*

200. Volare Airlines ha dichiarato di aver seguito l'incremento tariffario applicato da Alitalia, in quanto per essa, quale impresa in *start-up*, non sussisteva la possibilità di procedere autonomamente ad un aumento dei livelli tariffari. Pertanto, non è stato effettuato da Volare Airlines alcun calcolo preciso per la determinazione dell'ammontare del supplemento.

Tale argomentazioni sono state riprese e fatte proprie anche dai rappresentanti di Air Europe, che hanno evidenziato come, ad ogni modo, il *fuel surcharge* permetteva di recuperare solo in parte i maggiori costi sostenuti a causa dell'aumento del prezzo del carburante²⁹¹.

201. Volare Airlines ha dichiarato di avere appreso della decisione di Alitalia di introdurre il *fuel surcharge* dal comunicato stampa diffuso da questa compagnia nel mese di giugno (si tratta del comunicato stampa che risulta diramato da Alitalia il 12 giugno)²⁹².

Anche in relazione alla modifica dell'ammontare del *fuel surcharge*, Air Europe e Volare Airlines hanno dichiarato di essersi adeguati alla politica tariffaria di Alitalia²⁹³. In particolare, Air Europe ha rappresentato di aver attuato l'aumento "*dopo aver verificato tramite CRS e con il fax [inviato da Alitalia agli agenti di viaggio per illustrare la modifica dell'importo del supplemento] l'aumento introdotto da Alitalia. A riprova di ciò esiste una nostra e-mail, acquisita nel corso dell'ispezione, in cui si legge che avevamo verificato sui sistemi l'aumento di Alitalia e ci interrogavamo sul da farsi*"²⁹⁴.

202. Volare Airlines, dopo aver fatto cenno ai contatti informali a vari livelli che si instaurano tra le compagnie aeree operanti sul territorio nazionale, ha comunque dichiarato di aver atteso che Alitalia procedesse all'aumento prima di adeguarsi. I rappresentanti della compagnia hanno precisato che, nel caso di specie, il *benchmark* di Volare Airlines potrebbe essere stato il comportamento di Meridiana, concorrente di Volare Airlines sulle rotte da e per la Sardegna.

vi) *Gli altri vettori*

203. AD LARE ha affermato che la decisione di applicare un supplemento di ammontare fisso per tutte le tratte nazionali servite è stata assunta "*sulla base dell'andamento del mercato e di quanto Alitalia aveva già fatto*"²⁹⁵. AD LARE, infatti, ha sostenuto che un piccolo vettore non avrebbe potuto permettersi di adottare strategie di prezzo difformi da quelle degli altri operatori²⁹⁶.

Gandalf, pur riconoscendo l'irrazionalità in termini economici della decisione di applicare un aumento di identico importo, che prescinde dal calcolo del costo effettivo del carburante su ciascuna rotta, ha tuttavia dichiarato di aver seguito l'azione dei propri concorrenti "*non appena è stata resa visibile nei sistemi di prenotazione la notizia dell'incremento applicato da Alitalia*"²⁹⁷. A tale proposito, i rappresentanti della società hanno, infatti, rilevato che "*un vettore come Gandalf, la cui presenza sul mercato non è significativa, non è in grado di imporre le proprie azioni commerciali ai vettori concorrenti ... Esso si limita a seguire le scelte adottate dal vettore leader del mercato*"²⁹⁸.

Azzurra Air ha dichiarato di seguire, nella definizione della propria politica tariffaria, le decisioni assunte dal vettore di riferimento, vale a dire Alitalia²⁹⁹. In particolare, essa ha dato istruzioni ad ATPCO di effettuare automaticamente il *matching* delle tariffe di Alitalia, ad eccezione delle ipotesi in cui Azzurra intenda proporre delle offerte specifiche. Anche con riguardo alla introduzione ed alla modifica del supplemento carburante, i rappresentanti di Azzurra hanno affermato di essersi conformati alle variazioni tariffarie di Alitalia.

²⁹¹ [Cfr. verbale di audizione di Volare Airlines ed Air Europe, doc. IX.6.]

²⁹² [Cfr. verbale di ispezione presso la sede di Volare Airlines, doc. IID.0, allegato 2.]

²⁹³ [Nel corso dell'accertamento ispettivo presso la sede di Volare Airlines, i rappresentanti della società hanno dichiarato di essere venuti a conoscenza della decisione di Alitalia attraverso il comunicato stampa diramato da quest'ultima società. Volare Airlines ha tuttavia precisato che, a seguito dell'annuncio di Alitalia, essa si sarebbe limitata a comunicare in bozza ad ATPCO la propria intenzione di adeguarsi al comportamento di Alitalia. La definitiva attuazione dell'aumento (realizzata attraverso una successiva comunicazione ad ATPCO) sarebbe invece avvenuta solo a seguito della verifica dell'effettivo caricamento sui CRS delle modifiche tariffarie di Alitalia: cfr. verbale di ispezione presso la sede di Volare Airlines, doc. IID.0, allegato 2. Tuttavia, i rappresentanti della società, in relazione all'aumento dell'importo del supplemento, hanno precisato che la comunicazione ad ATPCO del 21 agosto è quella definitiva: cfr. verbale di audizione di Volare Airlines ed Alpi Eagles, doc. IX.6.]

²⁹⁴ [Cfr. verbale di audizione di Volare Airlines ed Air Europe, doc. IX.6.]

²⁹⁵ [Cfr. verbale di accertamento ispettivo presso la sede di Air Dolomiti LARE, doc. IIF.0.]

²⁹⁶ [A tale proposito, i rappresentanti della società hanno asserito che l'adozione di misure tariffarie non in linea con quelle dei principali concorrenti avrebbe comportato, tra l'altro, maggiori costi necessari per informarne i consumatori: cfr. doc. IIF.0.]

²⁹⁷ [Cfr. verbale di accertamento ispettivo presso la sede di Gandalf, doc. VIB.0.]

²⁹⁸ [Cfr. verbale di accertamento ispettivo presso la sede di Gandalf, doc. VIB.0.]

²⁹⁹ [Cfr. verbale di accertamento ispettivo presso la sede di Azzurra, doc. VIE.0.]

La società Federico II ha rilevato che l'aumento del costo del carburante ha inciso in misura particolarmente significativa sulla compagnia, in ragione delle sue dimensioni relativamente ridotte in termini di posti offerti. Benché la copertura integrale dei maggiori costi legati al carburante richiedesse un *surcharge* di ammontare più consistente, Federico II ha ritenuto di seguire le decisioni assunte dagli altri vettori, per non compromettere la propria competitività³⁰⁰.

Anche Lufthansa ha dichiarato di aver stabilito di applicare il supplemento carburante per adeguarsi ai prezzi applicati da Alitalia sulle tratte nazionali. La decisione è stata assunta dagli uffici centrali della compagnia in Francoforte, che ne erano stati informati dalla rete di vendita operante sul territorio italiano. Anche il caricamento del supplemento nei sistemi telematici di prenotazione sarebbe dunque avvenuto a livello centrale³⁰¹.

d) Lo scambio di informazioni

i) L'introduzione del fuel surcharge

204. Le imprese indagate hanno contestato che, dalle evidenze di scambi di informazioni illustrate nelle risultanze istruttorie, possa comunque desumersi l'esistenza di una pratica concertata, volta alla contestuale applicazione di un supplemento carburante di identico ammontare.

A tale proposito, la società Alitalia ha argomentato, in primo luogo, che l'introduzione del *fuel surcharge* rispondeva, per tutte le imprese coinvolte, a precise ragioni economiche: essa consentiva, infatti, un recupero almeno parziale dei maggiori oneri sostenuti a seguito dell'incremento del prezzo del carburante, attraverso uno strumento flessibile ed agevolmente giustificabile agli occhi della clientela; inoltre, il supplemento introdotto, ponendosi come un elemento separato nell'ambito della costruzione tariffaria, non alterava l'ordine di visualizzazione delle tariffe nei *fare display* dei CRS accessibili agli agenti³⁰².

205. I contatti intercorsi tra i vettori anteriormente alla introduzione del supplemento (privi comunque dei caratteri di sistematicità e continuità) non possono ascrivarsi, a parere di Alitalia, alla volontà di coordinare il rispettivo comportamento concorrenziale, ma si giustificano alla luce della necessità di garantire la corretta attuazione della misura da parte dei sistemi di distribuzione e di salvaguardare la continuità degli accordi di interlinea e di combinabilità³⁰³.

Con particolare riguardo alla corrispondenza *e-mail* scambiata con Meridiana ed all'*action plan* rinvenuto presso Meridiana, Alpi Eagles ed Air One, Alitalia osserva come tali documenti non dimostrino che essa stesse cercando il consenso dei suoi concorrenti prima di introdurre il *fuel surcharge*. Così, l'*action plan* avrebbe solo anticipato di alcuni giorni la diffusione di una informazione che, di lì a poco, sarebbe divenuta pubblica e conosciuta da tutti i vettori³⁰⁴.

Meridiana ha posto in luce che i contatti con Alitalia, comunque successivi alla decisione di Meridiana di introdurre un *fuel surcharge*, avrebbero avuto natura esclusivamente tecnica e non avrebbero comportato alcuna compressione dell'elevato grado di concorrenza tra i vettori, essendo volti esclusivamente a consentire la corretta distribuzione del supplemento sui sistemi di distribuzione ed il superamento delle perplessità manifestate dall'ENAC³⁰⁵.

206. La società Alpi Eagles ha eccepito la totale assenza di elementi idonei ad integrare uno scambio di informazioni, in quanto i supposti contatti tra i vettori sarebbero provati solo da documenti anonimi e comunque interni all'impresa che li avrebbe formati, mentre la comunicazione da parte di Alitalia dell'*action plan* relativo all'applicazione del *fuel surcharge*, cui Alpi Eagles non avrebbe dato riscontro, si configura quale mero atto unilaterale³⁰⁶.

207. Le informazioni scambiate, secondo Alitalia, non sarebbero comunque idonee ad incidere sul comportamento dei concorrenti, atteso che le dinamiche concorrenziali del mercato in questione si incentrano su variabili diverse dalla tariffa vera e propria, quale l'allocazione dei posti alle diverse classi tariffarie.

A tale proposito, Alpi Eagles ha osservato che un eventuale scambio di informazioni relativo al *fuel surcharge*-la cui incidenza percentuale sul prezzo totale del biglietto non appare particolarmente rilevante-non sarebbe comunque

³⁰⁰ [Cfr. verbale di accertamento ispettivo presso la sede di Federico II, doc. VID.0.]

³⁰¹ [Cfr. verbale di accertamento ispettivo presso la sede di Lufthansa, doc. VIC.0.]

³⁰² [Cfr. memorie conclusive di Alitalia e Alpi Eagles del 27 giugno 2002, docc. XV.17 e XV.15.]

³⁰³ [Cfr. verbale dell'audizione finale, dichiarazioni di Alitalia e Meridiana, doc. XV.24.]

³⁰⁴ [Cfr. memoria conclusiva di Alitalia del 27 giugno 2002, doc. XV.17.]

³⁰⁵ [Cfr. verbale dell'audizione finale, doc. XV.24.]

³⁰⁶ [Cfr. memoria conclusiva di Alpi Eagles del 27 giugno 2002, doc. XV.15.]

stato suscettibile di alterare il comportamento concorrenziale dei concorrenti, come dimostra l'andamento non sincrono delle tariffe praticate anche nel periodo di applicazione del supplemento³⁰⁷.

208. Con specifico riferimento ad un documento³⁰⁸, composto di quattro fogli manoscritti, rinvenuto presso la propria sede, Alitalia ha rilevato che il quarto foglio non avrebbe attinenza con gli altri, assieme ai quali sarebbe stato erroneamente catalogato³⁰⁹. Si ricorda che i primi tre fogli del documento in questione contengono annotazioni preparatorie di uno schema relativo alla applicazione del *fuel surcharge* sulla rete nazionale, mentre il quarto, redatto con la stessa calligrafia che contraddistingue secondo e terzo foglio, reca i cognomi dei responsabili del *pricing* di Meridiana, Air One, Alpi Eagles ed Air Europe, con i relativi numeri di fax. Accanto ai numeri è apposta, per le prime tre compagnie, l'annotazione "OK". Per Air Europe compare invece un punto interrogativo.

Tale argomentazione non è stata riproposta con la memoria conclusiva, né in sede di audizione finale.

209. In relazione al medesimo documento, la società Air One ha rilevato che non vi è prova che esso rimandi ad un autonomo atto volitivo, debitamente formato, della compagnia nel senso della adesione alle condizioni prospettate da Alitalia.

Inoltre, Air One nega che la documentazione raccolta valga a provare la propria partecipazione alla ipotizzata concertazione: la società, infatti, ha sottolineato di aver applicato gli aumenti tariffari controversi con notevole ritardo rispetto agli altri vettori-il che renderebbe implausibile il suo coinvolgimento nell'intesa³¹⁰.

ii) La modifica dell'importo del supplemento

210. La società Alitalia contesta, altresì, che il comunicato stampa diffuso in data 18 agosto possa essere equiparato ad uno scambio indiretto di informazioni con i concorrenti. Il comunicato in questione, infatti, sarebbe funzionale alla necessità di informare i consumatori del futuro aumento delle tariffe: si tratterebbe, dunque, di un annuncio unilaterale alla clientela.

La circostanza che il comunicato sia stato diffuso prima del caricamento della modifica tariffaria in ATPCO, al contrario di quanto accaduto in occasione della introduzione del supplemento, non derogherebbe alla prassi commerciale adottata dalla società Alitalia: il differimento del comunicato relativo alla prima applicazione del *surcharge* si sarebbe, invece, imposto alla luce delle difficoltà di attuazione della misura da parte dei CRS, riscontrate dal vettore.

211. Inoltre, la società Alitalia ha sottolineato con forza che la diffusione del comunicato stampa era idonea a vincolare, di per sé sola, il comportamento concorrenziale dell'impresa, che non avrebbe potuto rinunciare all'aumento dei prezzi annunciato a pena di una grave perdita di credibilità.

Anche Alpi Eagles ritiene che un'impresa che annuncia al pubblico un aumento dei prezzi si esponga al rischio di perdere la clientela: non è pertanto plausibile che essa possa successivamente decidere di non attuare l'aumento annunciato.

212. Le imprese coinvolte hanno ricordato che gli annunci di prezzi rivolti al pubblico sono considerati particolarmente vantaggiosi per i consumatori, nella misura in cui aumentano la loro capacità di scelta, consentendo loro di comparare i prezzi offerti sul mercato³¹¹. Nel caso di specie, il comunicato stampa-la cui formulazione a parere di Alitalia non può in alcun modo essere considerata ambigua³¹²-avrebbe consentito ai consumatori che avessero già programmato un viaggio di prenotare ed acquistare il relativo biglietto prima che venisse applicato il nuovo *fuel surcharge*.

213. In punto di diritto, Alitalia ha osservato che-come riconosciuto dalla giurisprudenza comunitaria-gli annunci preventivi di prezzo rivolti alla clientela non costituiscono una violazione della disciplina in materia di concorrenza, in

³⁰⁷ [Cfr. memoria conclusiva di Alpi Eagles del 27 giugno 2002, doc. XV.15.]

³⁰⁸ [Cfr. doc. IIA.44.]

³⁰⁹ [Cfr. doc. III.1 e verbale di audizione di Alitalia, doc. X.9.]

³¹⁰ [Cfr. verbale dell'audizione finale, doc. XV.24.]

³¹¹ [Cfr. memoria conclusiva di Alitalia del 27 giugno 2002, doc. XV.17. Secondo Alpi Eagles, il mercato del trasporto aereo "è caratterizzato dalla generale necessità dei consumatori di programmare in anticipo l'acquisto dei biglietti aerei. Pertanto, la pratica di diffondere tramite annunci alla clientela informazioni relative alle modifiche dei prezzi dei biglietti aerei è estremamente utile per gli acquirenti di questi beni..."; cfr. memoria conclusiva del 27 giugno 2002, doc. XV.15.]

³¹² [Nello stesso senso si è espressa Alpi Eagles, secondo cui la limpidezza della formulazione del comunicato stampa emerge dallo stesso articolo pubblicato sul Sole 24 Ore: memoria conclusiva del 27 giugno 2002, doc. XV.15.]

quanto “nel momento in cui vi procede, la singola impresa non ha alcuna certezza circa il comportamento che sarà adottato dalle altre”³¹³.

214. Secondo Alpi Eagles, perché un annuncio di prezzi possa essere considerato un'intesa, è necessario che vi siano dei documenti che provino direttamente la concertazione tra produttori.

La società nega che dall'appunto rinvenuto sulla scrivania di Coi, presso la propria sede³¹⁴, possa inferirsi l'esistenza di un contatto tra lo stesso Coi e Marzia Maisano, in Alitalia. Alpi Eagles sostiene, infatti, che il documento (formato subito prima della comunicazione a SITA relativa alla modifica dell'importo del *surcharge*) dimostri solo che il signor Coi avesse identificato nella signora Maisano il responsabile del *pricing* in Alitalia, ma non che intendesse chiamarla, né che l'abbia fatto³¹⁵.

Inoltre, dalla circostanza che Alpi Eagles abbia proceduto a comunicare ai sistemi di distribuzione la modifica dell'importo del supplemento prima di Alitalia, il vettore deduce la prova della piena indipendenza della propria decisione, in quanto non sarebbe ragionevole che, fra tutte le Compagnie aeree, Alitalia attendesse proprio Alpi Eagles prima di dar corso al proprio aumento tariffario.

215. Per quanto concerne la modifica dell'ammontare del supplemento, Meridiana sottolinea che il comunicato stampa diffuso da Alitalia non è stato preceduto né seguito da alcun contatto tra Alitalia e Meridiana. Inoltre, Alitalia ha preceduto Meridiana anche nella comunicazione dell'incremento tariffario ai sistemi telematici di distribuzione. Ne discende, secondo la Compagnia, che “Alitalia non risulta avere mai atteso la tacita adesione di Meridiana al fine di procedere con il proprio aumento tariffario; infatti, al momento della definitiva comunicazione di Alitalia ad ATPCO, Meridiana non aveva ancora assunto alcun comportamento non reversibile”³¹⁶. Per questa ragione, la posizione di Meridiana non potrebbe essere legittimamente distinta da quella dei vettori che, avendo proceduto a modificare l'importo del supplemento successivamente ad Alitalia, sono stati ritenuti estranei all'ipotizzata concertazione.

e) Altre argomentazioni

i) L'oggetto dell'intesa

216. La società Alpi Eagles ha contestato che l'ipotizzata intesa possa essere equiparata, quanto al suo oggetto, ad un accordo sui prezzi. Si tratterebbe, viceversa, di una fattispecie di minore gravità, vale a dire un aumento concertato dei prezzi, caratterizzato dalla sporadicità, dalla tendenziale marginalità e dalla circostanza che esso si innesta comunque su prezzi determinati in regime di libera concorrenza³¹⁷.

ii) Gli effetti dell'intesa e la consistenza della restrizione

217. In ultimo, la società Alitalia ha contestato che dall'applicazione contestuale di un supplemento carburante di identico ammontare possa essere concretamente fatto discendere un effetto percepibile di restrizione della concorrenza.

In primo luogo, i rappresentanti della società Alitalia hanno rilevato che il *fuel surcharge* non è che una limitata componente del prezzo praticato ai consumatori. La contemporanea applicazione da parte di alcuni vettori di un supplemento di identico importo pertanto non sarebbe idonea a restringere la concorrenza tra i diversi operatori, in quanto il confronto concorrenziale continuerebbe comunque ad operare in relazione al livello complessivo delle tariffe. Dalla stessa circostanza che alcuni vettori si siano lecitamente allineati al supplemento deciso da Alitalia deve desumersi che il *fuel surcharge* non costituisca una leva concorrenziale tale da consentire l'erosione dell'altrui quota di mercato: poiché anche nel periodo di applicazione del supplemento tra tutti i vettori è proseguito un serrato confronto concorrenziale sulla tariffa-base, nessun operatore avrebbe potuto ritenere di acquisire quote di mercato rinunciando all'applicazione del *surcharge*.

218. In secondo luogo, al fine della valutazione degli effetti dell'ipotizzata concertazione, Alitalia ritiene dirimente stabilire se l'importo del *surcharge* applicato sia o meno più elevato rispetto a quello che si sarebbe imposto sul mercato in assenza della concertazione.

³¹³ [Corte di Giustizia, sentenza 31 marzo 1993, cause C-89/85 et al., A. Ahlstrom Osakeyhtiö et al./Commissione, para. 64; cfr. anche, sul punto, la memoria conclusiva di Alpi Eagles, doc. XV.15.]

³¹⁴ [Si tratta del documento VIA.31, nel quale si legge tra l'altro: “AZ dal 1/9 fuel surcharge da 10 a 24.000 O/W nazionali chiedere Marzia ... OK applicazione dal 1/9/00 nuovo livello fuel s/c - sig.ra Marzia/AZ - 22/8/99 h. 9:10”.]

³¹⁵ [Cfr. memoria conclusiva di Alpi Eagles del 27 giugno 2002, doc. XV.15.]

³¹⁶ [Così Meridiana, memoria del 27 giugno 2002, doc. XV.16: “Prima di queste date [il 22 e 23 agosto, quando Alitalia e Meridiana hanno proceduto alla comunicazione della modifica dell'importo del supplemento rispettivamente ad ATPCO e SITA] le determinazioni di entrambe le Compagnie rivestivano il carattere di revocabilità e come tali non potevano costituire un chiaro indice per un comportamento futuro”.]

³¹⁷ [Cfr. memoria conclusiva di Alpi Eagles del 27 giugno 2002, doc. XV.15.]

La società sostiene che non sia possibile dimostrare come, in assenza dell'ipotizzata concertazione, il livello dei prezzi sarebbe stato inferiore a quello effettivamente riscontrato: infatti, risulta dall'istruttoria che il supplemento ha consentito di coprire solo una parte dell'aggravio dei costi collegati all'andamento del prezzo del carburante.

Di qui, secondo Alitalia, la assoluta marginalità dell'ipotizzata restrizione concorrenziale.

219. Anche i rappresentanti di Volare Airlines hanno rilevato che, nel settore del trasporto aereo, il fenomeno dell'allineamento tariffario, c.d. *matching*, costituisce una prassi commerciale consolidata. La vera concorrenza, dunque, si esplicherebbe principalmente nell'allocatione dei posti alle varie classi tariffarie, piuttosto che sulla determinazione dei livelli delle tariffe. In quest'ottica, l'importanza del *fuel surcharge* dovrebbe essere ridimensionata nella valutazione della consistenza dell'ipotizzata infrazione.

220. Meridiana rileva, infine, che la ricostruzione della pratica concertata sarebbe irrazionale, nella misura in cui ipotizza che le Compagnie coinvolte avrebbero elaborato due distinte strategie concertative nelle due fasi. In realtà, secondo Meridiana, i vettori non avrebbero avuto alcun interesse economico ad accordarsi su un elemento tutto sommato marginale del prezzo piuttosto che sull'intera tariffa. A riprova di ciò, la società evidenzia che nessun vettore neppure quelli considerati estranei all'intesa-abbia proceduto ad aumenti di prezzo inferiori a quelli dei concorrenti, nel tentativo di erodere quote di mercato e che, in ogni caso, l'incidenza del *surcharge* rispetto al prezzo non supera il 3-5% del costo del biglietto.

VI. VALUTAZIONE GIURIDICA

a) Profili preliminari

i) Premessa

221. La normativa concorrenziale in materia di intese è volta ad assicurare che ogni operatore economico determini autonomamente la condotta che intende seguire sul mercato. La circostanza che l'articolo 2 della legge n. 287/90, sulla scorta dell'articolo 81 del Trattato UE, preveda oltre alla nozione di 'accordo' quella di 'pratica concordata', risponde all'esigenza di ricomprendere tra i comportamenti vietati dalla norma ogni forma di coordinamento dell'attività delle imprese che si concretano in una consapevole collaborazione tra gli operatori economici, in danno della concorrenza³¹⁸.

222. Secondo il consolidato orientamento della Corte di Giustizia, la nozione di pratica concordata corrisponde ad una forma di coordinamento delle attività delle imprese che, senza spingersi fino all'attuazione di un vero e proprio accordo, sostituisce scientemente ai rischi della concorrenza una cooperazione pratica tra di loro³¹⁹.

L'esistenza di una pratica concordata si può desumere dal coordinamento che si concreta nella condotta delle imprese che ad essa partecipano³²⁰: nella pratica concordata vi è un comportamento parallelo di una pluralità di imprese, frutto di una tacita volontà comune, vale a dire di una concertazione che, pur non formalizzata in un accordo, emerge dalla univocità dei comportamenti concreti³²¹.

223. Per conseguenza, la nozione di pratica concordata implica, oltre ad una concertazione, un comportamento sul mercato che dia seguito a tale concertazione ed un nesso causale tra questi due elementi³²².

Così, il parallelismo di comportamenti adottati da una pluralità di operatori economici non potrà costituire prova di una violazione della normativa sulle intese qualora esso possa risultare dalla capacità delle imprese di reagire intelligentemente ed autonomamente al comportamento noto o presunto di un concorrente³²³.

³¹⁸ [Cfr. sul punto Corte di Giustizia, sentenza del 14 giugno 1972 C-48/69 *Imperial Chemical Industries Ltd./Commissione*, para. 64.]

³¹⁹ [Si vedano, inter plurima, Corte di Giustizia, sentenze dell'8 luglio 1999 C-199/92 *Huls/Commissione* e C-49/92 *Commissione/Anic Partecipazioni SpA*, sentenza del 31 marzo 1993 C-89/85 et al. *A. Ahlstrom Osakeyhtiö et al./Commissione*, sentenza del 14 luglio 1981 C-172/80 *Zuechner*, sentenza del 16 dicembre 1975 C-40/73 et al. *Suiker Unie et al./Commissione*.]

³²⁰ [Corte di Giustizia, sentenza *Imperial Chemical Industries Ltd./Commissione*, para. 65.]

³²¹ [Così il Consiglio di Stato, sentenza n. 4118/01 del 26 luglio 2001 *Istituti Vigilanza Sardegna*; sentenza n. 1671/01 del 20 marzo 2001 *Fornitura pezzi di ricambio caldaie a gas. Il parallelismo dei comportamenti non è escluso, tuttavia, da una certa differenziazione delle condotte poste in essere dagli operatori: cfr. Consiglio di Stato, sentenza n. 1699 del 22 marzo 2001 *Tim Omnitel Tariffe Fisso-Mobile* e sentenza *Fornitura pezzi di ricambio caldaie a gas*, da ultimo citata.]*

³²² [Corte di Giustizia, sentenza *Huls/Commissione* para. 161.]

³²³ [Secondo la Corte di Giustizia, "il parallelismo di comportamenti può essere considerato prova di una concertazione soltanto qualora la concertazione ne costituisca l'unica spiegazione plausibile": sentenza *A. Ahlstrom Osakeyhtiö et al./Commissione* para. 71.]

Tuttavia, la predetta esigenza che le imprese determinino autonomamente la politica che intendono seguire sul mercato “vieta rigorosamente che fra gli operatori abbiano luogo contatti diretti o indiretti aventi lo scopo o l’effetto di influire sul comportamento tenuto sul mercato da un concorrente attuale o potenziale, ovvero di rivelare a un concorrente il comportamento che l’interessato ha deciso o intende tenere egli stesso sul mercato”³²⁴.

224. Qualora sussistano evidenze di tali contatti, diretti o indiretti, intercorsi tra le imprese, che possano costituire ragionevoli indizi di una pratica anticoncorrenziale, deve presumersi che dette imprese tengano conto delle informazioni scambiate con i loro concorrenti per determinare il proprio comportamento sul mercato³²⁵; in tal caso, grava sulle imprese indagate l’onere probatorio di una diversa spiegazione lecita delle loro condotte³²⁶.

ii) L’iter valutativo

225. Alla luce delle enunciate premesse, si è proceduto ad esaminare il comportamento tenuto dalle parti in occasione dell’introduzione del supplemento *fuel surcharge* e della modifica del suo importo.

Dalle risultanze istruttorie è emerso un significativo allineamento delle condotte degli operatori attivi sulle rotte aeree nazionali sia in occasione della prima applicazione del supplemento, che con riferimento alla modifica del suo ammontare.

226. Si sono, quindi, valutate le evidenze raccolte in ordine all’esistenza di scambi diretti di informazioni tra le imprese interessate riguardo all’applicazione del *fuel surcharge*.

La documentazione acquisita in atti dimostra che tra Alitalia, Meridiana, Air One ed Alpi Eagles, sono state scambiate direttamente informazioni relative alla decisione di introdurre il supplemento tariffario, all’ammontare di tale supplemento ed alle modalità di applicazione.

Tali intensi scambi di informazioni sensibili, seguiti dall’osservato parallelismo dei comportamenti, costituiscono sicura evidenza di una concertazione tra i menzionati operatori, nell’ambito della quale Alitalia risulta aver svolto un ruolo centrale di promozione e coordinamento, riconosciuto dagli altri partecipanti.

227. Nell’ambito del medesimo contesto concertativo già instauratosi poco prima, in occasione dell’introduzione del *fuel surcharge*, Alitalia ha diffuso, nel mese di agosto 2000, un comunicato stampa, con il quale annunciava la propria intenzione di procedere ad una modifica dell’importo del supplemento.

La pratica con cui le imprese annuncino preventivamente gli aumenti di prezzo, cui esse intendano procedere, deve considerarsi equiparabile ad uno scambio indiretto di informazioni nella misura in cui essa consenta alle altre imprese di osservare le reciproche reazioni sui vari mercati e di adattarvi³²⁷. Qualora gli annunci di prezzo destinati alla clientela sollecitino l’adesione, anche solo per fatti concludenti, di altri operatori, alla quale l’effettiva applicazione dell’aumento risulta in definitiva subordinata, essi appaiono idonei a ridurre, per le varie imprese, la reciproca incertezza circa il loro comportamento futuro, e dunque il rischio normalmente inerente a qualsiasi modifica unilaterale del comportamento degli operatori sul mercato.

228. Nel caso di specie, il comunicato stampa diffuso da Alitalia e la documentazione raccolta in atti evidenziano che tra Alitalia, Air Europe, Volare Airlines, Alpi Eagles, Air One e Meridiana hanno avuto luogo contatti diretti e indiretti, mediante cui coordinare il rispettivo comportamento concorrenziale. In particolare, attraverso il comunicato, si precisava l’importo del supplemento ritenuto idoneo a fronte dell’ulteriore aumento del costo del carburante, informandone le altre compagnie partecipanti all’intesa, che procedevano ad incrementi equivalenti.

229. Le imprese hanno ricondotto l’osservato parallelismo alla necessità di reagire all’incremento del prezzo del carburante fatto registrare nel corso degli anni 1999 e 2000. In realtà, il *fuel surcharge*, di importo identico per tutti gli operatori e tutte le rotte, non riflette l’aggravio dei costi del carburante avio, che si ripercuote presumibilmente in misura differenziata sui diversi vettori e sulle tratte di diversa lunghezza servite da ciascun vettore.

Né può trovare accoglimento l’ulteriore argomentazione delle parti, secondo cui l’allineamento delle condizioni di prezzo applicate potrebbe ricondursi all’operatività, nel settore in questione, di un meccanismo di *price leadership*. Infatti, in mercati caratterizzati da condizioni strutturali che determinano la *leadership* di prezzo di uno dei soggetti ivi operanti, l’adeguamento delle condizioni di prezzo a quelle praticate dall’operatore in posizione di preminenza si produce automaticamente, senza necessità di preve consultazioni tra le imprese. Pertanto, non può ascrivere all’operatività di un meccanismo di *price leadership* il parallelismo delle strategie di prezzo che sia preceduto e determinato da uno scambio di informazioni sensibili tra gli operatori.

³²⁴ [Corte di Giustizia, sentenza *Suiker Unie*, para. 174; da ultimo, sentenza *Huls/Commissione* para. 160, citata.]

³²⁵ [*Ibidem* para. 162.]

³²⁶ [Tra le altre, Consiglio di Stato, sentenza *Istituti Vigilanza Sardegna*, cit.]

³²⁷ [Corte di Giustizia, sentenza *Imperial Chemical Industries Ltd./Commissione*, para. 100, appena citata.]

230. In forza delle argomentazioni sopra esposte, deve concludersi che l'introduzione di un supplemento carburante di analogo ammontare sulle rotte aeree nazionali da parte di Alitalia, Meridiana, Air One ed Alpi Eagles e la modifica dell'ammontare del supplemento da parte di Alitalia, Meridiana, Air Europe, Volare Airlines, Air One ed Alpi Eagles, abbiano integrato una pratica concordata complessa, articolata in due fasi, in contrasto con l'articolo 2 della legge n. 287/90.

Tale pratica concertata è realizzata attraverso un consistente flusso di scambi diretti di informazioni tra Alitalia, Meridiana, Air One ed Alpi Eagles, sul quale si innesta in occasione della modifica dell'importo del *fuel surcharge* il descritto meccanismo collusivo che, attraverso la diffusione di un annuncio preventivo di prezzi da parte di Alitalia e la sua accettazione per fatti concludenti da parte degli altri vettori coinvolti (non solo quelli precedentemente menzionati, ma anche Volare Airlines ed Air Europe), ha realizzato il coordinamento della rispettiva politica tariffaria in relazione al *fuel surcharge*.

Contrariamente a quanto sostenuto da Alitalia³²⁸, tale intesa ha riguardato un aspetto essenziale della concorrenza tra vettori, quale l'individuazione di un elemento che costituisce una componente integrante della tariffa aerea; né sembra corretto ritenere che le scelte competitive delle compagnie aeree possano totalmente prescindere dalla fissazione dei livelli tariffari³²⁹. L'applicazione contestuale del supplemento carburante ha consentito agli operatori di cristallizzare la situazione di mercato: attraverso l'introduzione di un *fuel surcharge* di identico importo, i vettori hanno raggiunto l'obiettivo di mantenere invariato il reciproco posizionamento tariffario e la situazione concorrenziale precedente l'aggravio dei costi.

231. In assenza di evidenze relative a scambi di informazioni sensibili, il comportamento delle altre imprese che hanno introdotto il supplemento carburante e ne hanno modificato l'importo solo dopo i maggiori operatori³³⁰ non risulta invece incompatibile con una scelta autonoma nel senso dell'adeguamento alla constatata evoluzione del mercato.

b) Il parallelismo di comportamenti

i) L'introduzione del supplemento

232. Con riferimento all'introduzione del supplemento carburante nel giugno del 2000, le risultanze istruttorie evidenziano un significativo parallelismo delle condotte di alcune delle imprese, parti del presente procedimento.

Nella tabella che segue, si riassumono, per ciascuno degli operatori coinvolti, le date di caricamento nei sistemi telematici di distribuzione delle tariffe e le date di applicazione del *fuel surcharge* (*first travel date*: la data del primo viaggio per il quale il supplemento risulta applicabile).

Il caricamento dell'aumento tariffario nei sistemi costituisce il primo essenziale adempimento propedeutico all'applicazione del supplemento: in assenza di informazioni puntuali in ordine al momento in cui ciascuna impresa si è determinata all'introduzione del *fuel surcharge*, l'esistenza di un parallelismo di comportamenti può dunque essere valutata in relazione a tale parametro. Si ricorda che nessuno dei vettori aerei interessati ha differito la vendibilità delle nuove tariffe (*first ticket date*) rispetto al momento della visibilità nei CRS.

Tabella X: Date di caricamento nei sistemi telematici e di prima applicazione del supplemento fuel surcharge

	Comunicazione ATPCO/SITA	<i>First travel date</i>
Alitalia	8/6	15/6
Meridiana	13/6	19/6
Air Europe	12/6	15/6
Volare Airlines	14/6	19/6
Air One	15/6	19/6
Alpi Eagles	8/6	15/6
Air Dolomiti LARE	16/6 (CRS)	15/6
Gandalf	19/6	20/6
Lufthansa	16/6	20/6

³²⁸ [Cfr. verbale di audizione di Alitalia, doc. X.9.]

³²⁹ [Cfr. sul punto il provvedimento dell'Autorità n. 10115 del 15 novembre 2001, caso A/306 Veraldi/Alitalia.]

³³⁰ [Con riguardo all'introduzione del surcharge, si tratta dei vettori Air Europe, Volare Airlines, Gandalf, Deutsche Lufthansa, Air Dolomiti LARE; per quanto concerne invece la modifica del suo importo, si tratta delle compagnie Gandalf, Air Dolomiti LARE, Azzurra, Federico II. Per gli altri vettori coinvolti nell'istruttoria non si riscontra un significativo parallelismo dei comportamenti (Azzurra e Federico II nella prima fase, Deutsche Lufthansa e National Jet Italia nella seconda) o addirittura non risultano aver operato sulle tratte nazionali nel periodo rilevante (National Jet Italia nella prima fase; British Airways ed Air Dolomiti in entrambe): cfr. il paragrafo seguente.]

Federico II	8/8	9/8
Azzurra	3/7	4/7

Fonte: elaborazione dati forniti dalle parti

233. Dalla tabella che precede risulta un marcato allineamento dei comportamenti di alcuni vettori in relazione all'introduzione del *fuel surcharge*: in particolare, tra l'8 ed il 19 giugno 2000 le compagnie Alitalia, Meridiana, Air Europe, Volare Airlines, Air One, Alpi Eagles, Air Dolomiti LARE, Gandalf e Lufthansa hanno comunicato alle società che gestiscono i sistemi telematici di distribuzione tariffaria l'introduzione di un supplemento di diecimila lire, da applicarsi su tutte le tratte domestiche. Per tutti i vettori in questione, la data di applicazione del supplemento è stata compresa tra il 15 ed il 20 giugno 2000.

Le società Azzurra Air e Federico II hanno dato corso all'incremento tariffario con alcune settimane di ritardo rispetto alle altre compagnie. Rispetto a tali vettori non emerge un significativo parallelismo di comportamenti e può dunque ritenersi, in assenza di evidenze documentali che attestino il loro coinvolgimento in una concertazione, che almeno per quanto concerne la fase di prima applicazione del *fuel surcharge*-esse risultino estranee all'ipotizzata intesa.

Air Dolomiti Spa non esercita direttamente il servizio di trasporto aereo su alcuna rotta nazionale, né collabora in alcun modo alla determinazione delle tariffe praticate da Air Dolomiti Linee Aeree Regionali Europee Spa
Nel mese di giugno del 2000, National Jet Italia Spa non operava ancora su alcuna rotta nazionale.

ii) L'incremento del supplemento

234. Anche con riferimento alla variazione dell'ammontare del supplemento carburante nell'agosto del 2000, le risultanze istruttorie evidenziano un significativo parallelismo delle condotte di alcune imprese.

Nella tabella che segue, si riassumono, per ciascuno degli operatori coinvolti, le date di applicazione dell'incremento del *fuel surcharge* (*first travel date*) da diecimila a ventiquattromila lire per tratta e le date di caricamento nei sistemi telematici di distribuzione delle tariffe.

Tabella Y: Date di caricamento nei sistemi telematici e di applicazione dell'incremento del fuel surcharge

	Comunicazione ATPCO/SITA	First travel date
Alitalia	22/8	1/9
Meridiana	23/8	1/9
Air Europe	21/8	1/9
Volare Airlines	21/8	1/9
Air One	24/8	4/9
Alpi Eagles	22/8	1/9
Air Dolomiti LARE	25-28/8 (CRS)	1/9
Gandalf	23/8	1/9
Lufthansa	6/11	6/11
Federico II	24/8	1/9
Azzurra	23/8	3/9
National Jet Italia	14/9	1/10

Fonte: elaborazione dati forniti dalle parti

235. Preliminarmente, occorre rilevare che-come emerge dalle risultanze istruttorie-la società National Jet Italia esercita il servizio di trasporto aereo sulle tratte nazionali quale *franchisee* di British Airways. [omissis]³³¹. Pertanto, rispetto alla società British Airways non può essere avanzata alcuna contestazione in relazione alla fattispecie in esame.

236. Dalla tabella che precede risulta un marcato allineamento dei comportamenti di alcuni vettori: in particolare, tra il 21 ed il 28 agosto 2000, le società Alitalia, Meridiana, Air Europe, Volare Airlines, Air One, Alpi Eagles, Air Dolomiti LARE, Gandalf, Federico II e Azzurra, hanno comunicato ai sistemi telematici di distribuzione delle tariffe la variazione dell'importo del *fuel surcharge*. Per tutti i vettori menzionati, la data di prima applicazione del nuovo supplemento carburante di ventiquattromila lire è stata compresa tra l'1 ed il 4 settembre 2000.

Per contro, le società Lufthansa e National Jet Italia hanno proceduto alla variazione dell'importo del supplemento in data posteriore. Rispetto a tali vettori viene dunque a mancare il presupposto del parallelismo dei comportamenti che, qualora sostenuto da altri indizi, avrebbe potuto condurre ad ipotizzare la loro partecipazione ad una intesa restrittiva.

³³¹ [Cfr. docc. VIF.0 e IX.5.]

c) La concertazione

i) I contatti tra i vettori in occasione dell'introduzione del supplemento

237. Dalle risultanze istruttorie emerge che, in occasione dell'introduzione del *fuel surcharge*, tra alcuni dei vettori coinvolti nel presente procedimento sono intercorsi dei contatti diretti, volti alla concertazione delle rispettive politiche commerciali. In particolare, Alitalia, Meridiana, Alpi Eagles ed Air One si sono scambiate informazioni in ordine alle modalità tecniche attraverso le quali realizzare un aumento dei prezzi ed all'importo di tale incremento, verificando la reciproca disponibilità a comportarsi parallelamente sul mercato.

Per tali vettori, pertanto, la decisione di applicare contestualmente un supplemento carburante di identico importo sul complesso delle rotte nazionali servite deve essere ricondotta ad una pratica concertata, in contrasto con l'articolo 2 della legge n. 287/90.

a) Alitalia e Meridiana

238. I primi riscontri relativi a contatti diretti intercorsi tra le compagnie Alitalia e Meridiana si collocano temporalmente in una fase anteriore alla introduzione del *fuel surcharge*. Già dalla *e-mail* inviata in data 23 maggio 2000 da Ohly, *pricing analyst* di Meridiana, al Direttore Marketing, al Direttore Vendite ed al Direttore Commerciale della stessa compagnia³³², può agevolmente dedursi l'esistenza di un pregresso scambio di informazioni sensibili tra gli esponenti dei due vettori.

In particolare, Ohly scrive di essere stato contattato da un dipendente di Alitalia, qualificato come incaricato della realizzazione del *fuel increase*, che lo avrebbe messo al corrente, tra l'altro, della preferenza di Alitalia per un *fuel surcharge* invece di un incremento tariffario e dell'intenzione del vettore di bandiera di stabilire in diecimila lire per tratta l'ammontare di tale supplemento. Nello stesso documento, Ohly esplicita che Alitalia avrebbe ricercato l'adesione di Meridiana ed auspica il coinvolgimento delle compagnie Air One, Volare Airlines, Air Europe e Alpi Eagles. Infine, Ohly sollecita per il giorno seguente la risposta da fornire all'incaricato di Alitalia.

Con una *e-mail* del 24 maggio 2000, Niedda, Direttore Vendite di Meridiana, comunicava ad Ohly la propria favorevole accoglienza alla proposta di Alitalia, "*decisamente la soluzione ideale in quanto più difendibile qualora il 'caro petrolio' dovesse in qualche modo attenuarsi*"³³³.

239. Infine, occorre ricordare che presso la sede di Meridiana è stata rinvenuta, oltre ad una copia della comunicazione di Alitalia all'ENAC, anche una bozza preliminare della predetta comunicazione, la cui presenza negli uffici di Meridiana appare un ulteriore indizio di previa concertazione tra le due compagnie³³⁴.

D'altro canto, l'esistenza di scambi di informazioni tra Meridiana ed Alitalia è stata confermata dagli stessi rappresentanti di Meridiana, i quali hanno dichiarato che "*su tutto il sistema di applicazione del fuel surcharge dal punto di vista tecnico, abbiamo avuto scambi con i vari GDS e con Alitalia per individuare le modalità tecniche necessarie. Questo scambio ha riguardato anche le modalità di redazione del filing per l'ENAC*"³³⁵.

240. La documentazione rinvenuta mostra come i due maggiori vettori aerei nazionali procedessero di pari passo a saggiare presso i GDS le varie possibilità di introdurre ed articolare nei sistemi telematici di prenotazione il supplemento tariffario e come si tenessero reciprocamente al corrente delle risposte da ciascuno ottenute.

b) Alitalia e gli altri vettori

241. Presso la sede di Alitalia è stato rinvenuto un documento intitolato "*action plan applicazione fuel surcharge*"³³⁶, che riepiloga gli elementi fondamentali dell'incremento tariffario previsto da Alitalia, quali l'importo (10.000 lire per tratta origine/destinazione domestica), la decorrenza (15 giugno) e le modalità di applicazione del supplemento; un altro documento rinvenuto presso la sede di Alitalia reca invece l'"*andamento del prezzo del Jet Kero nel West Medit.*"³³⁷.

242. Tale documento, redatto dalla Direzione *Revenue Management*, è stato ritrovato presso la sede di Meridiana, espressamente indirizzato all'attenzione di Mazzoli, responsabile del *pricing* della compagnia, citato per

³³² [Cfr. doc. IIB.35.]

³³³ [Cfr. doc. IIB.35.]

³³⁴ [Cfr. doc. IIB.14.]

³³⁵ [Cfr. verbale di audizione di Meridiana, doc. VIII.6.]

³³⁶ [Cfr. doc. IIA.40.]

³³⁷ [Cfr. doc. IIA.39.]

nome. La copia del documento rinvenuta presso Meridiana risulta trasmessa via fax in data 29 maggio 2000 alle ore 17:18, unitamente ad un allegato relativo all’*“andamento del prezzo del Jet Kero nel West Medit.”*³³⁸.

Il medesimo documento è stato ritrovato anche presso la sede di Air One, espressamente indirizzato a De Roni, responsabile del *pricing* della compagnia. La copia del documento rinvenuta presso Air One risulta trasmessa via fax in data 29 maggio 2000 alle ore 17:23, insieme al citato allegato recante *“andamento del prezzo del Jet Kero nel West Medit.”*³³⁹.

Ancora lo stesso documento è stato rinvenuto presso la sede di Alpi Eagles, questa volta indirizzato a Bevilacqua, all’epoca Direttore Commerciale della compagnia. Al documento era allegato il medesimo schema riguardante l’*“andamento del prezzo del Jet Kero nel West Medit.”*³⁴⁰. La copia del documento rinvenuta presso Alpi Eagles risulta trasmessa via fax in data 29 maggio 2000 alle ore 17:27.

Il contenuto e la grafica di tutti i documenti citati sono assolutamente identici a quelli del menzionato documento rinvenuto presso la Direzione *Revenue Management* di Alitalia, e da questa fatto circolare internamente.

L’*action plan applicazione fuel surcharge* non è stato invece rinvenuto nella sede di Air Europe.

243. Presso la Direzione *Revenue Management* di Alitalia è stato acquisito un documento, composto di quattro fogli manoscritti³⁴¹. I primi tre contengono annotazioni preparatorie di uno schema relativo alla *“applicazione fuel surcharge rete nazionale”* e *“provento aggiuntivo per AZ”*³⁴², mentre il quarto, redatto con la stessa calligrafia che contraddistingue il secondo e il terzo foglio, reca i cognomi dei responsabili del *pricing* di Meridiana, Air One, Alpi Eagles ed Air Europe, con i relativi numeri di fax: si tratta, rispettivamente, di Mazzoli, De Roni, Perniceni e Prencipe, Coi e Bevilacqua.

Accanto ai numeri è apposta, per le prime tre compagnie, l’annotazione *“OK”*. Per Air Europe compare, invece, un punto interrogativo.

244. A tale proposito, Alitalia ha rilevato che il citato quarto foglio non abbia attinenza con gli altri, assieme ai quali sarebbe stato erroneamente fascicolato³⁴³.

L’argomentazione non appare meritevole di accoglimento. Infatti si rileva, in primo luogo, che la stessa Alitalia quale non ha eccepito in sede di ispezione la classificazione asseritamente non corretta del documento in questione riconosce che tale foglio era custodito insieme agli altri in un faldone riguardante in generale le modifiche alle tariffe per i voli nazionali³⁴⁴. Inoltre, le medesime indicazioni in esso riportate si rinvengono in altro documento, qui di seguito descritto, che si riferisce *esplicitamente* alla introduzione del supplemento carburante.

245. In calce ad una *e-mail* interna del 6 giugno 2000³⁴⁵, riguardante l’inserimento del *“fuel surcharge nei sistemi e nei CRS”*, ricevuta da Zeni, Direttore *Revenue management* di Alitalia, compare infatti, annotata a mano, l’indicazione degli identificativi di Alpi Eagles (con numero telefonico e nominativo dell’addetto al *pricing* Giampaolo Coi), Air One, Meridiana ed Air Europe.

Accanto alle sigle di ciascuna delle prime tre compagnie si legge l’annotazione *“OK”*. Per Air Europe si legge invece *“da chiamare”*.

c) Conclusioni

246. Dalla documentazione sopra descritta si evince che Alitalia, come anche suggerito da Meridiana nella *e-mail* del 23 maggio, ha coinvolto altri operatori del trasporto aereo nella introduzione contestuale del supplemento carburante.

In data 29 maggio, infatti, Alitalia ha trasmesso a Meridiana, Air One ed Alpi Eagles il suo *Action Plan* per l’applicazione del *fuel surcharge*. Tale comunicazione è stata effettuata dieci giorni prima che Alitalia desse attuazione al previsto incremento.

La circostanza che il medesimo documento sia stato rinvenuto presso le sedi delle menzionate compagnie non trova spiegazioni alternative alla sua trasmissione via fax da parte di Alitalia³⁴⁶. Non è plausibile, infatti, che i vettori

³³⁸ [Cfr. *docc.IIB.1 e IIB.17.*]

³³⁹ [Cfr. *doc. IIE.6.*]

³⁴⁰ [Cfr. *doc. VIA.36.*]

³⁴¹ [Cfr. *doc. IIA.44.*]

³⁴² [Cfr. *doc. IIA.4.*]

³⁴³ [Cfr. *doc.III.1 e verbale di audizione di Alitalia, doc. X.9.*]

³⁴⁴ [Cfr. *ancora doc. X.9.*]

³⁴⁵ [Cfr. *doc. IIA.38.*]

³⁴⁶ [Lo stesso Zeni, responsabile della Direzione *Revenue Management* di Alitalia, ha d’altronde dichiarato che il documento in questione è stato predisposto dalla propria Direzione: cfr. *verbale di audizione di Alitalia, doc. X.9.*]

coinvolti abbiano proceduto indipendentemente gli uni dagli altri alla redazione di un documento assolutamente coincidente per contenuto e grafica a quello acquisito in originale presso la sede di Alitalia.

D'altro canto, la compagnia Alpi Eagles ha esplicitamente riconosciuto la provenienza del fax del 29 maggio, dichiarando: *“Il dottor Bevilacqua, allora Direttore Generale di Alpi Eagles, ha ricevuto un fax da Alitalia, nel quale si trasmettevano delle informazioni abbastanza precise. Si tratta del documento acquisito nel corso dell'ispezione, catalogato come doc. VIA.36.”*³⁴⁷.

247. In seguito, Alitalia ha avuto modo di riscontrare le reazioni positive degli altri vettori alla propria proposta di introdurre un supplemento tariffario di diecimila lire per tratta nazionale. In questo senso devono interpretarsi, infatti, le indicazioni manoscritte rintracciate sui documenti sopra menzionati³⁴⁸ ed in particolare l'indicazione *“OK”* apposta accanto agli identificativi delle compagnie Alpi Eagles, Meridiana ed Air One.

Tali indicazioni, almeno per uno dei due documenti³⁴⁹, sono certamente posteriori all'invio alle compagnie concorrenti dell'*action plan* per l'introduzione del *fuel surcharge*.

Solo successivamente alla verifica dell'assenso degli altri vettori contattati, Alitalia ha proceduto, in data 8 giugno 2000, alla applicazione del supplemento, mediante la comunicazione ad ATPCO³⁵⁰.

248. A sostegno di questa ricostruzione, può citarsi anche l'appunto manoscritto allegato alla copia dell'*action plan* di Alitalia rinvenuta presso la sede di Alpi Eagles, nel quale si legge: *“Alitalia-x trasparenza-concordato aumentare prezzi nazionali 'fuel surcharge' ITL 10.000 lorde x tratta-attivare dal 5-12 June-Mrs. Marzia/AZ”*³⁵¹.

249. La posizione del vettore Air Europe deve invece essere tenuta distinta. Infatti, per un verso, non sono state acquisite evidenze relative alla eventuale trasmissione anche a questa compagnia dell'*action plan* di Alitalia. Per altro verso, nei documenti rinvenuti presso la sede di Alitalia, Air Europe è citata sempre con formule dubitative che se si prestano ad essere interpretate nel senso di un tentativo di coinvolgimento anche di questo vettore da parte di Alitalia non consentono, tuttavia, di concludere univocamente che esso abbia partecipato a questa prima fase della pratica concertata.

Analoga valutazione deve esprimersi per il vettore Volare Airlines, controllato dagli stessi soggetti che esercitano il controllo su Air Europe, e per il quale non è stata rinvenuta documentazione attestante scambi di informazioni con i concorrenti.

250. Le fitte consultazioni intercorse tra i vettori hanno instaurato, dal mese di giugno del 2000, un complesso meccanismo concertativo, nell'ambito del quale Alitalia ha svolto un ruolo centrale di promozione e coordinamento, riconosciute dagli altri partecipanti. Alitalia si è attivata, infatti, al fine di coinvolgere gli altri operatori ed ha trasmesso loro informazioni al fine di giungere alla introduzione concordata del supplemento.

251. Le argomentazioni addotte dalla società Alitalia, secondo cui le comunicazioni sopra descritte non erano volte a verificare il consenso degli altri vettori ma solo a garantire la continuità dei vigenti rapporti di interlinea, non possono trovare accoglimento.

In primo luogo, infatti, dalla documentazione raccolta in istruttoria si evince inequivocamente che Alitalia-prima di applicare il *fuel surcharge*-abbia accertato la disponibilità dei propri concorrenti ad introdurre un analogo aumento tariffario. Così, nella *e-mail* del 23 maggio, inviata da Ohly a Mazzoli (Meridiana), il primo, riferendo dei contatti già intercorsi con il dipendente di Alitalia incaricato di realizzare il *fuel increase*, commenta: *“cercano ovviamente il nostro appoggio”*³⁵².

³⁴⁷ [Cfr. verbale di audizione di Alpi Eagles, doc. XI.5.]

³⁴⁸ [Si tratta dei documenti IIA.38 e IIA.44.]

³⁴⁹ [Il documento IIA.38 è infatti costituito dalla stampa di una *e-mail* del 6 giugno 2000, sulla quale si trovano le citate indicazioni manoscritte.]

³⁵⁰ [Cfr. docc. IIA.8, IIA.50 e IIA.52; cfr. inoltre doc. XI.6, allegato 2.]

³⁵¹ [Cfr. doc. VIA.36. Ulteriore conferma dei contatti intercorsi tra Alitalia ed Alpi Eagles in vista dell'introduzione del supplemento è offerta da altri appunti manoscritti rinvenuti sulla scrivania del Sig. Coi (cfr. doc. VIA.30). In tale documento, probabilmente redatto prima della distribuzione del supplemento nei sistemi telematici iniziata da entrambe le compagnie l'8 giugno 2000, si rinvergono il nome ed i recapiti telefonici di Marzia Maisano, Pricing Analyst di Alitalia, con l'indicazione *“x fuel surcharge”*. Si veda anche il doc. VIA.32, descritto in risultanze istruttorie, c), iii), b).]

³⁵² [Cfr. doc. IIB.35. Per questo, non può condividersi l'assunto di Alitalia, secondo cui *“non è stato rinvenuto alcun documento da cui emerga che Alitalia avrebbe cercato di ottenere il consenso degli altri vettori in ordine all'inserimento del fuel surcharge”*: verbale di audizione finale, doc. XV.24. La circostanza, pure addotta da alcune delle parti, secondo cui tali contatti ed il coinvolgimento di altri operatori si rendessero necessari al fine di superare le perplessità manifestate dall'ENAC in ordine alla introduzione del supplemento (motivate - si ricorda - dal timore di pressioni inflazionistiche), non cambia, evidentemente, la valutazione concorrenziale della fattispecie.]

In secondo luogo, deve osservarsi che né l'*action plan* relativo all'applicazione del *fuel surcharge*, né le *e-mail* che attestano i contatti tra i vettori, menzionano l'esigenza di salvaguardare e adattare gli esistenti accordi di interlinea e combinabilità. A tale proposito, si ricorda che gli accordi bilaterali di interlinea, non coperti dal Regolamento di esenzione, non consentono in alcun caso ai vettori di accordarsi sulla determinazione della tariffa applicabile, ma riguardano semplicemente il criterio di riparto dei proventi³⁵³. L'esistenza di accordi di questo genere, pertanto, non può giustificare la consultazione intercorsa tra i vettori e documentata nelle risultanze istruttorie. Essa risulta aver avuto, infatti, un oggetto assai più ampio, estendendosi alla fissazione dell'importo del supplemento e comunque prescindendo dalla individuazione delle tariffe eventualmente interlineabili.

252. In conclusione, come si evince dalla documentazione acquisita in atti, l'intesa in questione, intercorsa tra Alitalia, Meridiana, Alpi Eagles ed Air One, ha avuto ad oggetto, in primo luogo, la decisione della misura dell'incremento tariffario, fissato in questa fase a diecimila lire.

La concertazione ha quindi riguardato la modalità fondamentale di realizzazione dell'aumento dei prezzi, consistente nell'introduzione di un supplemento di importo fisso, identico per tutte le tratte nazionali servite.

Al riguardo, si osserva che la scelta di applicare un *surcharge* evidenziato separatamente rispetto alla tariffa appare funzionale, in quest'ottica, alla esigenza di assicurare la stabilità del cartello, in quanto rende più agevole la scoperta delle eventuali deviazioni. L'introduzione di una regola tariffaria distinta, resa applicabile rispetto al complesso delle rotte nazionali, semplifica significativamente i rilevanti oneri di controllo che qualunque intesa relativa solo ad una componente dei prezzi praticati impone alle imprese aderenti.

Inoltre, l'applicazione di un supplemento di importo invariabile accresce ulteriormente la già marcata trasparenza dei prezzi tra i produttori, rendendo dunque più agevole, in un contesto di mercato relativamente concentrato, l'instaurazione di un meccanismo di adeguamento spontaneo dei vettori che pure non risultano aver partecipato all'intesa.

253. Tale ultima circostanza, d'altro canto, è implicitamente ammessa dalla stessa Alitalia: interrogati in ordine alle ragioni che avevano indotto la società a preferire l'introduzione del *fuel surcharge* all'incremento percentuale delle tariffe realizzato nel gennaio 2000 per reagire all'aumento dei prezzi del carburante avio, i rappresentanti di Alitalia hanno infatti dichiarato che il meccanismo prescelto rendeva più riconoscibile la variazione tariffaria ai fini dell'eventuale *matching* da parte degli operatori concorrenti, al quale la compagnia ha interesse al fine di poter mantenere la variazione tariffaria³⁵⁴.

254. Infine, l'ampia concertazione intercorsa tra le parti ha avuto ad oggetto anche le modalità tecniche di attuazione di tale decisione, consistenti in particolare nel caricamento del supplemento nei sistemi telematici di distribuzione tariffaria, nonché la sua decorrenza.

ii) I contatti tra i vettori in occasione dell'incremento del supplemento

a) L'annuncio preventivo dell'incremento tariffario da parte di Alitalia

255. In un documento del 16 agosto 2000 rinvenuto presso Alitalia è descritto il piano delle attività funzionali alla introduzione di un incremento del *fuel surcharge* da applicarsi a partire dal 1° settembre, con relativo scadenziario³⁵⁵.

La prima attività prevista, attribuita alla responsabilità del Direttore *Revenue management* Zeni ed ai suoi collaboratori Maisano e Pacifici, vi è così descritta: "*Definizione importo e modalità surcharge (contatti o/c)*" [other carriers]. Da tale indicazione si evince, dunque, l'intenzione di Alitalia, anche in occasione della variazione dell'importo del supplemento carburante, di contattare i propri concorrenti al fine di assicurarsene preventivamente il consenso³⁵⁶.

³⁵³ [Cfr. verbale di audizione finale, doc. XV.24.]

³⁵⁴ [Cfr. verbale di audizione di Alitalia, doc. X.9. Alitalia ha riscontrato invece che, nel caso di incremento percentuale delle tariffe, il *matching* risulta più articolato: non tutti i concorrenti avevano infatti seguito l'incremento di prezzo deciso da Alitalia nel mese di gennaio 2000: cfr. ancora doc. X.9.]

³⁵⁵ [Cfr. doc. IIA.12: "action plan possibile new fuel surcharge con ipotetica data di applicazione 01SEP00".]

³⁵⁶ [D'altro canto, la circostanza che tra la decisione di procedere all'aumento tariffario e la sua concreta attuazione vi siano stati contatti tra Alitalia ed i concorrenti è confermata dalle dichiarazioni rese dai rappresentanti della stessa Alitalia, secondo cui: "una volta presa la decisione, ci sono effettivamente stati dei contatti con i concorrenti, più spesso attivati da parte di questi ultimi, che volevano sapere come Alitalia intendeva procedere. Naturalmente vi è un interesse da parte di Alitalia ad essere seguita dai suoi concorrenti in caso di aumenti tariffari. Alitalia aveva dunque tutto l'interesse a dare alle altre compagnie tutte le informazioni che le venivano richieste sulle modalità di applicazione del supplemento, nella speranza che anche loro, autonomamente, seguissero"; cfr. verbale di audizione di Alitalia, doc. X.9.]

Infatti, benché il meccanismo concertativo già instaurato rendesse superflui ulteriori scambi di informazioni relativi alle modalità pratiche di realizzazione dell'ulteriore aumento dei prezzi ed il ruolo coordinatore di Alitalia fosse ormai definito, rimaneva ancora necessario individuare il nuovo livello del supplemento verso il quale far convergere le politiche tariffarie degli operatori, a fronte del successo della prima fase della concertazione e dell'ulteriore incremento del costo del carburante.

256. Il 18 agosto Alitalia diffondeva un comunicato stampa con il quale annunciava, in relazione all'aumento del costo del carburante, l'applicazione, dal 1° settembre, di un aumento tariffario medio del 3% sui biglietti internazionali e di un *fuel surcharge* commissionabile di 14.000 lire a tratta sulle tariffe nazionali, comprese quelle promozionali.

257. In linea di principio, gli annunci preventivi di prezzo rivolti ai consumatori non costituiscono, di per sé soli, una violazione della disciplina della concorrenza, in quanto inidonei a ridurre le incertezze di chi vi procede in ordine al futuro comportamento dei propri concorrenti³⁵⁷.

Tuttavia, non si può escludere a priori che talune imprese ricorrono a pubblici scambi di informazioni in merito al loro comportamento futuro³⁵⁸.

258. Gli scambi pubblici di informazioni, realizzati attraverso dichiarazioni ovvero comportamenti concludenti, devono essere considerati con particolare sospetto, qualora permettano ai concorrenti di crearsi un periodo di negoziazione, attraverso il quale raggiungere, con successive mosse e contromosse, un equilibrio anticoncorrenziale.

Pertanto, qualora gli annunci di prezzo destinati ai consumatori appaiano intesi a permettere alle imprese di osservare le reciproche reazioni e di adattarvisi, verificando l'adesione, anche solo per fatti concludenti, degli altri operatori, essi possono essere considerati alla stregua di indizi di una concertazione.

259. Al fine di valutare la diffusione del comunicato stampa quale elemento di una concertazione sui prezzi, è dunque necessario considerare se Alitalia fosse già vincolata nelle sue determinazioni imprenditoriali da tale comunicazione. In tale ipotesi, infatti, non residuerebbe lo *spatium deliberandi* per tener conto degli eventuali segnali e delle decisioni dei concorrenti.

Nel caso di specie, il comunicato stampa di Alitalia non può essere equiparato ad un comportamento non reversibile. In primo luogo, infatti, la formulazione del comunicato si presta ad alcune ambiguità: in particolare, la circostanza che in esso non si chiarisca univocamente se il nuovo supplemento si aggiungesse al *fuel surcharge* di diecimila lire o fosse piuttosto destinato a sostituirlo³⁵⁹, lasciava sostanzialmente tali opzioni nella piena disponibilità dell'operatore.

A ciò si aggiunga che la comunicazione al pubblico di una variazione di prezzo è idonea a vincolare sostanzialmente le scelte di impresa solo qualora venga annunciata una riduzione dei prezzi o una operazione promozionale. In queste ipotesi, infatti, il ritiro del ribasso annunciato potrebbe comportare per l'impresa una caduta di immagine presso la propria clientela, suscettibile di indurre l'operatore a mantenere ferma la riduzione, eventualmente sostenendo delle perdite, anche quando i concorrenti non seguissero la sua linea di condotta. Per contro, nell'ipotesi in cui, come nel caso di specie, l'annuncio riguardi un aumento dei prezzi, il suo ritiro non comporterebbe alcun riflesso negativo sull'impresa.

In questo senso, d'altronde, si è espressa la società Meridiana, rilevando che “*prima di queste date [il 22 e 23 agosto, quando Alitalia e Meridiana hanno proceduto alla comunicazione della modifica dell'importo del supplemento rispettivamente ad ATPCO e SITA] le determinazioni di entrambe le Compagnie rivestivano il carattere di revocabilità e come tali non potevano costituire un chiaro indice per un comportamento futuro*”³⁶⁰.

260. Nel caso di specie, le parti sostengono che gli annunci preventivi dei prezzi rispondano ad una necessità razionale del mercato, in quanto i consumatori hanno bisogno di programmare con largo anticipo l'acquisto di biglietti aerei, e che in questo senso deponga una consolidata prassi commerciale.

Nessuna di queste argomentazioni merita di essere condivisa. In primo luogo, le parti confondono strumentalmente la necessità che i consumatori conoscano, nel momento in cui si determinano all'acquisto, il prezzo di un servizio di trasporto aereo da effettuarsi in data futura (si tratta in questo caso di prezzi *attuali*-cioè già applicati-di

³⁵⁷ [Così la Corte di Giustizia, sentenza del 31 marzo 1993 C-89/85 et al. A. Ahlstrom Osakeyhtiö et al./Commissione. E' stato tuttavia precisato che “il fatto che un'impresa dichiari unilateralmente quali saranno i suoi futuri prezzi sul mercato non costituisce una prova sufficiente dell'esistenza di una violazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato, a meno che non venga dimostrato che tale dichiarazione si inserisce nel contesto di una collaborazione tra imprese” Tribunale di primo grado, sentenza del 14 maggio 1978, causa T-317/94, Weig/Commissione, punto 110 [sottolineatura aggiunta].]

³⁵⁸ [Così l'Avvocato Generale Darmon, nelle sue conclusioni relative al caso A. Ahlstrom Osakeyhtiö et al./Commissione, sopra citato.]

³⁵⁹ [Cfr. docc. I.1 e I.3. Non è dubbio, invece, che i concorrenti di Alitalia fossero posti in condizione di conoscere con esattezza le intenzioni della compagnia: cfr. verbale di audizione di Meridiana, doc. VIII.6.]

³⁶⁰ [Cfr. memoria conclusiva di Meridiana del 27 giugno 2002, doc. XV.16.]

un servizio da prestarsi in avvenire) con la pretesa ed inesistente esigenza di informare la clientela di prezzi *futuri*-cioè non ancora applicabili, in quanto non ancora immessi nei sistemi di distribuzione.

In realtà, la circostanza che i consumatori finali accedano, mediante il circuito agenziale, alle sole proposte tariffarie già distribuite dai sistemi telematici, e non conoscano invece i prezzi prima del loro caricamento nei CRS, non ostacola in alcun modo la loro capacità di programmare con tempestività ed efficacia l'acquisto di biglietti aerei.

261. Occorre sottolineare, inoltre, che in occasione del primo incremento tariffario legato all'aumento del prezzo del carburante avio, nel mese di gennaio del 2000, Alitalia non aveva ritenuto di diffondere alcun comunicato alla stampa. Nel mese di giugno dello stesso anno, il comunicato stampa con il quale si annunciava la introduzione del *fuel surcharge* era stato diffuso solo successivamente alla effettiva attuazione dell'aumento tariffario, vale a dire dopo la relativa comunicazione ad ATPCO. Nel successivo mese di agosto, viceversa, il comunicato stampa di Alitalia ha preceduto di quattro giorni l'attuazione da parte del vettore dell'incremento del *surcharge*³⁶¹.

Non può dunque in alcun modo sostenersi, come tenta di fare Alitalia, che esista una consolidata prassi commerciale nel senso degli annunci preventivi di prezzo nel mercato in questione, né che sia il *timing* del comunicato stampa di giugno, piuttosto che quello di agosto, a doversi considerare anomalo.

262. La società Alitalia ha contestato che il proprio comunicato stampa fosse strumentalmente inteso a verificare le reazioni dei concorrenti all'aumento dei prezzi, osservando che esso consentiva ai consumatori "*di acquistare o prenotare il biglietto prima dell'entrata in vigore dell'aumento*"³⁶².

A ben vedere, però, proprio questa linea argomentativa conferma la strumentalità dell'annuncio di prezzo di Alitalia. In primo luogo, infatti, occorre rilevare che dal testo del comunicato stampa non traspare in alcun modo tale preteso obiettivo. Invero, non si vede come i consumatori che avessero programmato un viaggio per una data successiva al primo settembre, cui veniva annunciata "*dal 1° settembre ... l'applicazione di un fuel surcharge di 14.000 per tratta*" potessero comprendere di quanto tempo essi disponessero per acquistare il biglietto prima dell'entrata in vigore dell'aumento.

I destinatari, ad esempio, avrebbero potuto ritenere che l'aumento fosse stato già applicato per i voli a partire dalla data indicata-come sarebbe appunto avvenuto qualora la diffusione del comunicato avesse seguito la comunicazione ad ATPCO-non residuando dunque alcun intervallo utile per l'arbitraggio.

In alternativa, la formulazione del comunicato avrebbe potuto indurre i consumatori a ritenere di aver tempo fino al 1° settembre, scoprendo solo al momento di recarsi in agenzia che l'aumento era stato in realtà applicato già nove giorni prima.

In realtà, solo *ex post* è dato sapere che l'intervallo utile per l'acquisto del biglietto prima della introduzione della maggiorazione tariffaria è stato pari a quattro giorni essendo intervenuta la comunicazione ad ATPCO in data 22 agosto 2000. Questo intervallo di tempo, sconosciuto al consumatore e comunque palesemente incongruo per i fini adottati da Alitalia, si sovrapponeva al fine settimana successivo al Ferragosto, nel quale appare arduo sostenere che i consumatori potessero agevolmente avere accesso al canale agenziale.

263. La diffusione di tale comunicato stampa deve dunque essere valutata alla luce del contesto concertativo che aveva già condotto due mesi prima alla introduzione del *fuel surcharge*. Attraverso questo strumento, Alitalia comunicava ai concorrenti la propria intenzione di procedere ad una modifica dell'importo del supplemento, collegato all'aumento dei costi del carburante avio.

A fronte della previa definizione delle modalità attraverso le quali realizzare l'aumento di prezzo connesso all'incremento dei costi del carburante (il *fuel surcharge*) e delle specifiche tecniche di caricamento sui sistemi telematici, Alitalia proponeva, dunque, la modifica dell'importo del supplemento già introdotto, attendendo le reazioni degli altri vettori.

Il lasso temporale intercorso tra il comunicato di Alitalia e l'effettiva applicazione dell'aumento da parte della stessa società, se pure relativamente ridotto, consentiva agli altri operatori presenti sul mercato di valutare l'opportunità di adeguarsi e di segnalare direttamente o indirettamente ad Alitalia le proprie determinazioni.

b) La posizione di Volare Airlines ed Air Europe

264. Circa le motivazioni che hanno indotto Volare Airlines ed Air Europe ad aumentare l'importo del supplemento carburante nell'agosto 2000, portandolo a ventiquattromila lire per tratta, i rappresentanti delle due compagnie hanno dichiarato di aver "*seguito il leader di mercato, al pari degli altri operatori*"³⁶³.

³⁶¹ [Il comunicato stampa è stato infatti diffuso in data 18 agosto 2000: cfr. doc. III.23. Si ricordi, inoltre, che in relazione al primo incremento tariffario collegato all'aumento del prezzo del carburante, realizzato nel mese di gennaio 2000, Alitalia non aveva diramato alcun comunicato stampa.]

³⁶² [Cfr. verbale dell'audizione finale del 2 luglio 2002, doc.XV.24.]

³⁶³ [Cfr. verbale di audizione di Air Europe e Volare Airlines del 13 giugno 2001, doc. IX.6.]

In particolare, i rappresentanti di Air Europe hanno precisato che “*il primo segnale è stata la visibilità nei CRS dell’incremento del fuel surcharge introdotto da Alitalia*”, mentre i rappresentanti di Volare Airlines hanno chiarito di avere comunque “*atteso che il market leader procedesse all’aumento*”, osservando che tuttavia, in occasione dell’incremento del *fuel surcharge*, il *benchmark* della compagnia potrebbe essere stato il comportamento di Meridiana, concorrente di Volare Airlines sulle rotte da e per la Sardegna³⁶⁴.

265. In realtà, come emerge dalla tabella Y sopra riportata, Air Europe e Volare Airlines hanno proceduto all’aumento dell’importo del *fuel surcharge*, inoltrando la relativa comunicazione ad ATPCO in data 21 agosto 2000. Il corrispondente *filing* di Alitalia ad ATPCO reca la data del 22 agosto. La comunicazione di Meridiana a SITA risale invece al 23 agosto.

A tale proposito, giova ricordare che-secondo quanto dichiarato dai vettori interpellati-le variazioni tariffarie sono normalmente visibili nel *display* di ATPCO entro dodici ore dalla relativa comunicazione. I tempi di distribuzione ai CRS delle nuove regole tariffarie variano secondo i diversi sistemi. In generale, tuttavia, le variazioni sono visibili sui CRS entro 48 ore dalla comunicazione ad ATPCO o SITA. In particolare, Meridiana ha collocato temporalmente la visibilità nei CRS dell’incremento dell’ammontare del *fuel surcharge*, al 24 o al 25 agosto³⁶⁵.

266. Per conseguenza, Air Europe e Volare Airlines-contrariamente a quanto da esse affermato-non hanno avuto la possibilità di verificare l’effettivo incremento dell’importo del supplemento carburante da parte di Alitalia e Meridiana né attraverso il sistema ATPCO, né tantomeno mediante i CRS.

La variazione dell’importo del *fuel surcharge* operata dalle due compagnie del gruppo Zoccai può essere configurata come una accettazione per fatti concludenti dell’aumento dei prezzi proposto da Alitalia con il comunicato stampa del 18 agosto, quasi riproducendo-in sostanza-lo schema tipico del contratto per adesione.

Invero, Alitalia ha proceduto, per parte sua, alla comunicazione ad ATPCO in data 22 agosto; a tale data, era già visibile sul *display* ATPCO la variazione tariffaria introdotta il giorno precedente da Air Europe e Volare Airlines³⁶⁶.

267. La scansione degli avvenimenti che hanno condotto all’attuazione dell’incremento tariffario da parte delle due compagnie da ultimo citate è, dunque, radicalmente incompatibile con un meccanismo di *price leadership*. In realtà, attraverso la propria comunicazione ad ATPCO, Air Europe e Volare Airlines hanno segnalato esplicitamente ad Alitalia il proprio gradimento dell’aumento tariffario da questa prospettato. Pertanto, Alitalia ha potuto procedervi senza essere esposta al rischio concorrenziale che avrebbe dovuto sostenere qualora avesse autonomamente applicato il medesimo aumento in assenza di un annuncio preventivo³⁶⁷.

Il meccanismo descritto, nella misura in cui consente alle imprese partecipanti di allineare i propri comportamenti concorrenziali avvalendosi di scambi indiretti di informazioni in ordine ai prezzi praticati, costituisce una pratica concordata in contrasto con l’articolo 2 della legge n. 287/90. Da tali elementi si deduce la fattiva partecipazione di Air Europe e Volare Airlines al meccanismo di concertazione.

c) La posizione di Alpi Eagles

268. Nel corso del procedimento, Alpi Eagles ha affermato di aver uniformato la propria strategia in materia tariffaria, in ordine al supplemento carburante, a quella praticata da Alitalia.

Alpi Eagles sostiene che, anche in occasione dell’aumento dell’importo del supplemento, essa avrebbe previamente verificato il comportamento di Alitalia al fine di adeguarvisi. Questa verifica sarebbe stata effettuata non solo mediante la consultazione dei sistemi telematici di distribuzione delle tariffe, ma anche mediante riscontri dal canale agenziale.

³⁶⁴ [Cfr. verbale di audizione di Air Europe e Volare Airlines del 13 giugno 2001, doc. IX.6.]

³⁶⁵ [Cfr. verbale di audizione di Alitalia X.9; verbale di audizione di Air Europe e Volare Airlines, doc. IX.6; verbale di audizione di Meridiana VIII.6.]

³⁶⁶ [Come dimostrato dai docc. IIC.20 e IID.24, che colloca la visibilità sui CRS della variazione tariffaria da parte di Air Europe e Volare Airlines al più tardi alle ore 10.16 del 22 agosto. Si ricorda che la visibilità sul fare display di ATPCO è stata senza dubbio anteriore: risulta dunque palesemente infondata in fatto l’obiezione di Air Europe e Volare Airlines, secondo cui “nelle risultanze non si fornisce la prova che Alitalia, nel momento in cui ha proceduto al caricamento della modifica dell’importo del fuel surcharge, potesse aver cognizione dell’analogia condotta di Volare Airlines e Air Europe”; cfr. verbale di audizione finale, doc. XV.24.]

³⁶⁷ [Si ricorda, inoltre, che Volare Airlines risulta aver diramato un comunicato stampa in data 21 agosto, con il quale la compagnia annunciava che “in relazione all’aumento del costo del carburante e in linea con quanto già operato da altri vettori nazionali, ... dal 1 settembre 2000 saranno incrementate le tariffe nazionali a tratta: gli aumenti saranno di lit. 14.000 per gli adulti ...” [sottolineatura aggiunta]. Anche indipendentemente dalla verifica del comportamento della compagnia tramite i CRS, Alitalia era dunque posta in grado di conoscere le intenzioni di Volare Airlines prima di procedere all’aumento annunciato: cfr. docc. IID.25 e IX.16.]

269. Come sopra indicato, la data della comunicazione di Alpi Eagles a SITA, con la quale si introduceva il supplemento di 24.000 lire, è il 22 agosto. Una prima comunicazione è stata inviata alle ore 9.35³⁶⁸. In seguito, alle ore 10.01, è stata inoltrata una comunicazione di rettifica³⁶⁹.

Questa collocazione temporale è incompatibile con le spiegazioni offerte dalla compagnia. Infatti, la comunicazione di Alitalia ad ATPCO, effettuata anch'essa in data 22 agosto, non era comunque ancora visibile nel *display* ATPCO. Ad ogni modo, come risulta dalla documentazione fatta pervenire dalla società, Alpi Eagles non ha accesso ad ATPCO³⁷⁰: essa avrebbe dovuto, pertanto, attendere la distribuzione ai CRS per essere in grado di verificare tramite i sistemi telematici la variazione tariffaria operata da Alitalia.

L'eventuale ricorso al canale agenziale non avrebbe comunque consentito ad Alpi Eagles di avere anticipatamente contezza della variazione dell'importo del supplemento. Alitalia, infatti, ha comunicato agli agenti la modifica dell'ammontare del supplemento solo in data 23 agosto, quindi successivamente alla comunicazione di Alpi Eagles a SITA³⁷¹.

270. Occorre inoltre ricordare che, in data 22 agosto, Alpi Eagles aveva provveduto a comunicare la modifica dell'importo del supplemento carburante all'ENAC ed agli agenti di viaggio³⁷². Sussisteva dunque la possibilità per Alitalia di accertarsi-anche in assenza di contatti diretti³⁷³-che anche Alpi Eagles avesse proceduto all'aumento annunciato, prima di attuarlo essa stessa.

271. D'altro canto, dalle risultanze istruttorie emergono elementi che suggeriscono l'esistenza di scambi di informazioni anche diretti tra Alitalia ed Alpi Eagles, in relazione alla variazione dell'importo del supplemento carburante.

In particolare, in un documento rinvenuto presso la sede di Alpi Eagles in un fascicolo denominato '*fuel*' sulla scrivania di Coi, dipendente di tale società, si legge, per quanto riguarda l'aumento del *fuel surcharge* nazionale: "AZ dal 1/9 *fuel* da 10 a 24.000 O/W Nazionali-chiedere Marzia [Alitalia]"; per ultimo "OK applicazione dal 1/9/00 nuovo livello *fuel* s/c-Sig.ra Marzia/AZ-Roma-22/8/00 h. 9:10"³⁷⁴.

Questi appunti autorizzano a ritenere che ci siano stati contatti tra Maisano e Coi, responsabili del *pricing* delle due compagnie, intervenuti prima che ciascuna di esse procedesse ad applicare il nuovo importo del *fuel surcharge*. La ricostruzione alternativa del significato del documento proposta dalla società Alpi Eagles, secondo cui l'indicazione del nominativo della Maisano provverebbe unicamente la mera identificazione da parte di Coi della responsabile del *pricing* di Alitalia, ma non l'esistenza di contatti, appare poco credibile alla luce del testo dell'appunto.

La comunicazione di Alitalia ad ATPCO risulta effettuata via fax alle ore 15.41 del 22 agosto³⁷⁵, laddove il contatto tra Maisano e Coi, documentato dagli appunti citati, sembra aver avuto luogo nella mattina del 22 agosto. Tali contatti, volti a definire una comune strategia quanto alla variazione dell'importo del *fuel surcharge*, hanno consentito il riscontrato allineamento dei comportamenti dei vettori.

272. Pertanto, può ragionevolmente concludersi che al momento in cui Alitalia ha proceduto alla comunicazione ad ATPCO-con la quale il *fuel surcharge* veniva portato a 24.000 lire per tratta-non residuava alcuna incertezza in relazione al comportamento tenuto da Alpi Eagles.

La circostanza che, in relazione alla fase dell'incremento dell'importo del supplemento, sia stata rinvenuta una evidenza documentale meno ricca dei contatti intervenuti tra Alitalia ed Alpi Eagles non vale ad inficiare le conclusioni raggiunte: in primo luogo, deve infatti rilevarsi che-avendo Alitalia proceduto ad un annuncio preventivo di prezzo-risultava ormai individuato il livello verso il quale essa sollecitava la convergenza degli operatori del settore, divenendo superflue ulteriori comunicazioni sul punto. In secondo luogo, tutte le compagnie erano ormai al corrente delle modalità di attuazione dell'incremento tramite i sistemi telematici di distribuzione delle tariffe, cosicché non è stato necessario procedere ad alcuna consultazione in materia.

273. Infine, essendo Alpi Eagles partecipe-come si è visto-della concertazione avvenuta poco prima, nel precedente mese di giugno, e relativa all'introduzione del supplemento, è logico supporre che all'instaurazione di condotte parallele si sia potuti giungere in questa seconda fase pur in assenza di contatti continui. Infatti, la variazione

³⁶⁸ [Cfr. doc. VIA. 16, fogli 18 e 19.]

³⁶⁹ [Cfr. doc. VIA. 16, fogli 16 e 17.]

³⁷⁰ [Cfr. doc. XI.8.]

³⁷¹ [Cfr. doc. VIA.0, allegato 1.]

³⁷² [Cfr. risultanze istruttorie, tabella C1. La notifica all'ENAC risulta effettuata alle ore 11 circa.]

³⁷³ [Come dichiarato dai rappresentanti di Alitalia, "una volta deciso e comunicato all'ENAC l'incremento tariffario, questo non è più segreto, in quanto il mercato ne viene a conoscenza": cfr. verbale di audizione di Alitalia, doc. X.9. L'esistenza di contatti diretti tra Alitalia ed Alpi Eagles è comunque attestata dalla documentazione di seguito descritta.]

³⁷⁴ [Cfr. doc. VIA.31.]

³⁷⁵ [Cfr. doc. XI.6, allegato 10.]

dell'importo del *fuel surcharge* rappresenta un mero sviluppo della fattispecie concertativa già operante a partire dal mese di giugno 2000.

Peraltro, la rilevanza degli elementi di prova della concertazione risulta comunque amplificata dalla circostanza ampiamente documentata dalle risultanze istruttorie che il mercato in esame si caratterizza per una continua consultazione tra gli operatori, che sembra andare ben al di là di quanto strettamente necessario per consentire il corretto svolgimento dell'attività di trasporto aereo, in particolare nei campi della cooperazione tecnica e degli accordi di *interlining*.

d) La posizione di Meridiana

274. Considerazioni in larga misura analoghe a quelle svolte con riguardo ad Alpi Eagles valgono a spiegare anche la posizione di Meridiana.

Dalle risultanze istruttorie emerge che la decisione di modificare l'importo del *fuel surcharge*, portandolo a 24.000 lire per tratta, è stata assunta dal Comitato Esecutivo di Meridiana in una riunione del 21 agosto³⁷⁶, dunque un giorno prima della corrispondente comunicazione di Alitalia ad ATPCO.

I rappresentanti della società hanno tuttavia chiarito di aver appreso dell'applicazione del supplemento da parte di Alitalia dalla stampa "*in via definitiva*", ma di essere già al corrente delle intenzioni di Alitalia in merito, "*in virtù dei contatti di tipo tecnico intercorsi con tale vettore e con i CRS*"³⁷⁷.

275. Una ulteriore evidenza di contatti preliminari tra i due vettori in ordine alla variazione dell'importo del supplemento si ricava da una *e-mail* del 22 agosto, con la quale Ohly, *pricing manager* di Meridiana, sollecitava una sua collaboratrice a procedere alla distribuzione dell'incremento tariffario, precisando che Alitalia aveva già provveduto ad inviare la relativa comunicazione ad ATPCO per le partenze dal 1° settembre³⁷⁸. L'autore della *e-mail* in questione non ha saputo precisare come fosse venuto a conoscenza della circostanza in essa richiamata³⁷⁹. L'ipotesi avanzata dal Direttore Affari Generali di Meridiana, secondo cui la compagnia ne sarebbe stata informata dal proprio ufficio per i rapporti con il Ministero³⁸⁰, a seguito del *filing* di Alitalia all'ENAC, è contraddetta dalla documentazione acquisita, dalla quale risulta che Alitalia procedette alla relativa comunicazione all'ENAC solo in data 23 agosto³⁸¹.

A tale proposito, occorre ricordare che la comunicazione di Alitalia ad ATPCO risulta effettuata nel pomeriggio del 22 agosto e che come dichiarato dalla stessa Alitalia le variazioni tariffarie comunicate ad ATPCO sono normalmente visibili entro le 12 ore successive ("*se la comunicazione è fatta in serata, la variazione è visibile nella mattinata successiva; se la comunicazione è fatta nella mattinata, la variazione può apparire anche a fine giornata*")³⁸², mentre la *e-mail* di Ohly, sopra citata, risulta inviata alle ore 19.36 del 22 agosto.

Peraltro, benché Meridiana abbia concluso un contratto con ATPCO, che consente l'accesso al *display* ATPCO tramite *e-connect*, i rappresentanti della società hanno chiarito che essa non si è mai avvalsa di tale servizio³⁸³.

276. In conclusione, l'osservato parallelismo dei comportamenti tra Alitalia e Meridiana trova la propria giustificazione nella partecipazione del vettore alla concertazione che aveva condotto alla introduzione del *fuel surcharge*, che rendeva non necessario procedere ad una articolata consultazione al fine di realizzare il coordinamento dei comportamenti concorrenziali.

Tra i due vettori sono comunque intercorsi ulteriori contatti e scambi di informazioni, che hanno eliminato ogni residua incertezza in relazione ai reciproci comportamenti.

277. Alla luce delle considerazioni che precedono, non può risultare decisiva al fine di escludere la concertazione la circostanza che Meridiana abbia effettivamente dato seguito alla decisione assunta il 21 agosto dal proprio Comitato esecutivo, solo il 23 agosto, data della relativa comunicazione a SITA. In presenza di elementi di prova gravi e concordanti che depongano nel senso di una concertazione, infatti, il differimento dell'attuazione dell'aumento tariffario non è sufficiente ad accreditare Meridiana quale mero *price taker*, in quanto tale differimento può risultare funzionale alla elusione della normativa *antitrust*.

³⁷⁶ [Cfr. doc. IIB.39; la circostanza è stata confermata in sede di audizione dai rappresentanti della società Meridiana. Cfr. verbale di audizione di Meridiana doc.VIII.6.]

³⁷⁷ [Cfr. verbale di audizione di Meridiana doc.VIII.6.]

³⁷⁸ [Cfr. doc. IIB.27.]

³⁷⁹ [Cfr. verbale di audizione di Meridiana doc.VIII.6.]

³⁸⁰ [Cfr. verbale di audizione di Meridiana doc.VIII.6.]

³⁸¹ [Cfr. doc. III.13.]

³⁸² [Cfr. verbale di audizione di Alitalia doc.X.9.]

³⁸³ [Cfr. verbale di audizione di Meridiana doc.VIII.6.]

278. D'altro canto, le risultanze acquisite hanno evidenziato sul punto che Meridiana cerca consapevolmente di dissimulare l'applicazione di tariffe concertate con i concorrenti, ricorrendo al differimento della data di attuazione delle variazioni tariffarie concordate.

In tal senso depongono evidenze documentali relative a consultazioni intercorse tra Meridiana ed Alpi Eagles in ordine alle tariffe da applicare su alcuni collegamenti operati in *code sharing* dalle due compagnie³⁸⁴. All'invio da parte di Bevilacqua (Alpi Eagles) del "*prospetto definitivo delle nuove tariffe*" per tali collegamenti, in relazione al quale si sollecitavano i commenti ed il relativo prospetto di Meridiana, Ohly (Meridiana) rispondeva inviando il "*file aggiornato della comparazione tariffaria*" e precisando: "*Troverà i nostri livelli previsti in concomitanza del vostro incremento Per motivi antitrust attenderemo la vostra uscita nei CRS prima di adeguarci. La pregherei di farmi avvisare quando le Vostre modifiche saranno passate da Sabre agli altri CRS*" [sottolineatura aggiunta].

e) La posizione di Air One

279. Per la società Air One, la variazione dell'importo del *fuel surcharge* simultaneamente ad Alitalia nel corso dell'agosto 2000 configura lo sviluppo della fattispecie concertativa già operante dalla fase di introduzione del supplemento. Anche rispetto a tale soggetto, infatti, il comunicato stampa di Alitalia ha funzionato quale segnale del livello del supplemento verso il quale far convergere le rispettive politiche tariffarie.

280. Infatti, come si è argomentato, lo scambio di informazioni intercorso tra i vettori in occasione della introduzione del supplemento aveva in sostanza eliminato ogni incertezza relativa alle modalità di attuazione dell'incremento di prezzi connesso al rincaro del carburante avio. Al momento della variazione dell'ammontare del supplemento, anche Air One ha prontamente recepito il segnale lanciato da Alitalia attraverso il citato comunicato stampa del 18 agosto.

281. Occorre inoltre considerare che, quando ha proceduto alla modifica dell'ammontare del supplemento carburante intervenuta il 24 agosto, Air One era in grado di determinare agevolmente che l'incremento di prezzo adottato dagli altri vettori coinvolti risultasse dall'attuazione di un concerto anticoncorrenziale.

Infatti, il vettore, in quanto partecipe della concertazione sfociata nell'introduzione del *fuel surcharge*, poteva riconoscere nel comunicato diffuso da Alitalia, seguito dalla conferma degli altri vettori coinvolti e dalla modifica dell'importo del supplemento da parte della stessa Alitalia avvenuta il 22 agosto, il dispiegarsi di un meccanismo anticoncorrenziale volto alla rideterminazione concertata dell'ammontare del *surcharge*.

282. Qualora una impresa abbia saputo o avrebbe potuto sapere che, agendo in un certo modo, essa si inseriva in un concerto anticoncorrenziale, secondo l'orientamento condiviso dalla giurisprudenza comunitaria³⁸⁵, il suo comportamento dovrà essere considerato manifestazione della sua adesione a tale intesa.

d) La valutazione delle spiegazioni alternative

283. Deve infine confutarsi il rilievo, svolto sia da Alitalia che da Alpi Eagles, secondo cui le informazioni scambiate tra le parti sarebbero state insuscettibili di modificarne il comportamento concorrenziale.

Poiché a seguito dei contatti descritti si è instaurata una uniformità delle condotte degli operatori, si ritiene che le parti intendano per questa via contestare l'esistenza di un nesso di causalità tra il parallelismo dei comportamenti e lo scambio di informazioni che l'ha preceduto.

Si ricorda che, secondo la giurisprudenza comunitaria, l'esigenza che le imprese determinino autonomamente la politica che intendono seguire sul mercato "*vieta rigorosamente che fra gli operatori abbiano luogo contatti diretti o indiretti aventi lo scopo o l'effetto di influire sul comportamento tenuto sul mercato da un concorrente attuale o*

³⁸⁴ [Si veda il doc. VIA.10, che contiene una corrispondenza e-mail del 3-4 luglio 2000 tra C. Ohly (Meridiana) e A. Bevilacqua (Alpi Eagles).]

³⁸⁵ [Cfr. tra le altre, Tribunale di Primo Grado, Cause riunite T-25/95 et al. Cementiers CBR SA/Commissione, sentenza del 15 marzo 2000, para. 4109ss. Si veda, sul punto, anche Corte di Giustizia, Cause riunite 240-242, 261, 262, 268 e 269/82, Stichting Sigarettenundustrie et al./Commissione, sentenza del 10 dicembre 1985, nonché la sentenza dell'8 luglio 1999, C-49/92 Commissione/Anic Partecipazioni SpA, nella quale la Corte di Giustizia ha ritenuto che un'impresa avesse partecipato ad un'infrazione unica e complessa nonostante fosse provata la sua materiale partecipazione solo ad alcune fasi di essa. In particolare, la Corte ha osservato che - di fronte al legame che unisce comportamenti concertati miranti ad un unico obiettivo in una situazione economica ben precisa, laddove sarebbe artificioso frazionare tali comportamenti (imponendosi piuttosto una qualificazione dei fatti alla stregua di infrazione unica concretatasi gradualmente) - la semplice circostanza che risulti raggiunta la prova solo in relazione alla partecipazione ad alcune fasi non basta ad escludere la responsabilità per il complesso dell'infrazione; "ove si accerti infatti che l'impresa era a conoscenza dei comportamenti illeciti delle altre imprese coinvolte o che poteva ragionevolmente prevederli", essa è responsabile anche dei comportamenti attuati dalle altre imprese, in quanto tutte partecipanti alla medesima infrazione unica e complessa.]

potenziale, ovvero di rivelare a un concorrente il comportamento che l'interessato ha deciso o intende tenere egli stesso sul mercato" [sottolineatura aggiunta]³⁸⁶.

Secondo tale consolidato indirizzo giurisprudenziale, qualora sussistano evidenze di contatti, diretti o indiretti, intercorsi tra le imprese, dai quali possa ragionevolmente desumersi la sussistenza di una pratica anticoncorrenziale, "si deve presumere, salvo prova contraria che spetta agli operatori interessati fornire, che le imprese partecipanti alla concertazione e che restano attive sul mercato tengano conto delle informazioni scambiate con i loro concorrenti per determinare il proprio comportamento su tale mercato"³⁸⁷ [sottolineatura aggiunta].

Pertanto, premesso che in presenza di scambi di informazioni l'onere di fornire una spiegazione alternativa lecita del proprio comportamento grava sulle parti, alla luce delle considerazioni che seguono deve ritenersi che tale onere probatorio non sia stato assolto.

i) Le analogie della struttura dei costi

284. Interrogate in ordine alle motivazioni che a loro parere avrebbero condotto all'applicazione contestuale da parte di tutti gli operatori coinvolti di un supplemento carburante di analogo ammontare per ciascuna delle tratte servite, alcune società hanno rappresentato che "presumibilmente, la ragione per cui tutti gli operatori nazionali hanno adottato contemporaneamente comportamenti analoghi dipende dalla circostanza che l'aumento del costo dei carburanti incide in pari misura e nello stesso tempo su tutti gli operatori"³⁸⁸.

285. Questa argomentazione non può essere condivisa. Per un verso, infatti, essa postula la piena corrispondenza delle strutture dei costi degli operatori esercenti i servizi di trasporto aereo sulle rotte nazionali³⁸⁹.

Per altro verso, non spiega la scelta di applicare un incremento tariffario del medesimo ammontare per tutte le tratte nazionali servite da ciascun vettore, che potrebbe giustificarsi soltanto se *ceteris paribus* il consumo di carburante non variasse in funzione della distanza ortodromica tra ciascuna coppia di scali serviti: in realtà, come riconoscono le parti stesse - anche se il consumo di carburante cresce in misura meno che proporzionale al crescere della distanza coperta³⁹⁰ - non è dubbio che esso vari al variare di tale distanza.

286. Ne consegue che l'incremento tariffario uniforme in valore assoluto applicato dalle società indagate non riflette l'aggravio dei costi del carburante avio da esse sostenuti. Questa circostanza, d'altro canto, è esplicitamente ammessa da alcuni degli operatori coinvolti nel presente procedimento, i quali hanno ricordato che il *fuel surcharge* consentiva una copertura solo parziale dei maggiori costi sostenuti a seguito dell'aumento del prezzo del carburante³⁹¹. In particolare, i rappresentanti della società Gandalf hanno riconosciuto come "sia alquanto irrazionale dal punto di vista economico applicare l'aumento prescindendo da un calcolo effettivo del costo del carburante per ogni rotta"³⁹².

ii) La price leadership di Alitalia

287. Le imprese indagate hanno pure ricondotto l'osservato parallelismo delle strategie tariffarie all'operatività, nel mercato considerato, di un meccanismo di *price leadership*. Così, ad esempio, Alpi Eagles ha precisato di non essere in grado di condizionare le logiche di prezzo del mercato interessato, nel quale si manifesta una naturale tendenza ad adeguare le proprie condizioni commerciali ai segnali dall'operatore *leader*³⁹³.

288. Anche questa argomentazione è priva di pregio. A tale proposito, basti osservare che l'operatività di un meccanismo di *price leadership* è per sua natura incompatibile con la necessità di scambiare informazioni sensibili: nella *price leadership*, infatti, l'adeguamento delle condizioni di prezzo a quelle praticate dall'operatore in posizione di preminenza si produce automaticamente, senza necessità di previe consultazioni tra le imprese.

³⁸⁶ [Corte di Giustizia, sentenza Suiker Unie, para. 174; da ultimo, sentenza Huls/Commissione para. 160.]

³⁸⁷ [Così, da ultimo, Tribunale di Primo Grado, sentenza del 20 marzo 2002, T-9/99 HFB et al./Commissione, para. 216; Corte di Giustizia, sentenza Imperial Chemical Industries Ltd./Commissione para. 162. Cfr. anche la sentenza Huls/Commissione, para. 162 e Commissione/Anic, para. 121, citate. Quanto all'orientamento del giudice nazionale, si veda - tra le altre pronunce del Consiglio di Stato - la sentenza Istituti Vigilanza Sardegna, citata.]

³⁸⁸ [Così, ad esempio, i rappresentanti della società Air Europe: cfr. doc. IIC.0.]

³⁸⁹ [Si veda, sul punto, la documentazione prodotta dalla società Alitalia in sede di audizione finale, relativa all'analisi comparata dei costi di produzione unitari per posto offerto di varie compagnie (sia pure operanti a livello europeo), che mostra una ampia diversificazione di tale parametro: cfr. doc. XV.24.]

³⁹⁰ [Cfr. verbale di ispezione presso la sede della società Alitalia, doc. IIA.0.]

³⁹¹ [Si veda sul punto, a titolo esemplificativo, il verbale di audizione di Air One, doc. XI.4.]

³⁹² [Cfr. verbale di accertamento ispettivo presso la sede di Gandalf, doc. VIB.0.]

³⁹³ [Cfr. verbale di audizione di Alpi Eagles, doc. XI.5.]

Così, secondo l'insegnamento della giurisprudenza comunitaria, non può parlarsi di una qualsiasi forma di *price leadership* di un operatore economico quando sia stato sufficientemente provato che tale operatore abbia partecipato insieme ad altri ad una concertazione riguardante i prezzi³⁹⁴.

289. Per conseguenza, in relazione alla introduzione del supplemento carburante, l'esistenza della descritta pratica concertata non può essere revocata in dubbio solo in considerazione del fatto che Meridiana, Air One ed Alpi Eagles abbiano proceduto alla relativa comunicazione ai sistemi telematici di distribuzione successivamente ad Alitalia. Infatti, le compagnie aeree sono consapevoli della illiceità sotto il profilo concorrenziale della concertazione tariffaria e cercano di sottrarsi allo scrutinio *antitrust*, accreditandosi come meri *price takers*, differendo l'attuazione dell'aumento tariffario concertato fino a quando la capofila Alitalia non vi abbia provveduto.

In un appunto manoscritto di Mazzoli, che riflette il contenuto di una riunione interna di Meridiana del 9 giugno 2000, si legge del resto: "*Definito che attendiamo filing da AZ*"; "*Procediamo a filing il 12/6/2000 o il 13/6/2000*"³⁹⁵.

290. Le medesime ragioni impongono la reiezione della tesi delle parti con riferimento allo sviluppo dell'originario fenomeno concertativo, realizzatosi in occasione della modifica dell'importo del supplemento carburante.

Come si è detto, infatti, la pratica concertata relativa all'incremento dell'importo del *surcharge* posta in essere da Alpi Eagles, Meridiana, Air One ed Alitalia, la quale ha diffuso il descritto comunicato stampa, deve essere ricondotta alla loro partecipazione già alla prima fase della concertazione.

Inoltre, le modalità con cui Volare Airlines, Air Europe, Alpi Eagles e Meridiana hanno proceduto all'incremento dell'importo del *surcharge*, risultano incompatibili con la pretesa *leadership* di prezzo di Alitalia e devono piuttosto spiegarsi alla luce dei contatti diretti ed indiretti occorsi tra i vettori, finalizzati alla concertazione.

e) La posizione degli altri vettori

291. Per quanto riguarda la introduzione del supplemento carburante, l'applicazione contestuale del *surcharge* da parte dei vettori Air Europe, Volare Airlines, Gandalf, Lufthansa ed Air Dolomiti LARE, in assenza di scambi di informazioni sensibili che consentano di ipotizzare una concertazione, appare suscettibile di una spiegazione alternativa lecita³⁹⁶.

Le menzionate compagnie, infatti, hanno introdotto il *fuel surcharge*, tramite la comunicazione ai sistemi telematici di distribuzione, rispettivamente in data 12, 14, 16, 19 e 16 giugno 2000. L'intervallo di tempo intercorrente tra queste date e l'8 giugno, data in cui Alitalia ed Alpi Eagles avevano già proceduto alla comunicazione ai sistemi telematici, non appare incompatibile con una spiegazione dei comportamenti osservati in termini di autonomo adeguamento alla evoluzione della situazione di mercato.

292. Le medesime considerazioni inducono a ritenere che il comportamento dei vettori Air Dolomiti LARE, Gandalf, Federico II ed Azzurra Air, in occasione della modifica dell'importo del *surcharge* nel mese di agosto del 2000, non sia insuscettibile di essere spiegato alla luce di scelte imprenditoriali autonome e razionali³⁹⁷.

Si rileva, in particolare, che Gandalf ed Azzurra Air hanno proceduto alla comunicazione con la quale si portava il supplemento carburante a 24.000 lire in data 23 agosto; Federico II il 24 agosto; Air Dolomiti LARE il 25 agosto. Tutti i vettori hanno, dunque, avuto la possibilità di verificare il comportamento dei maggiori operatori accedendo al *display* ATPCO o attraverso i CRS, che hanno iniziato a distribuire la variazione tariffaria introdotta da Alitalia già il 23 agosto³⁹⁸.

293. Alcune delle società coinvolte nel presente procedimento hanno creduto di ravvisare una contraddizione tra la contestazione rivolta ai soggetti che si sono scambiati informazioni ed il riconoscimento della legittimità delle condotte dei vettori che ad essi si sono contestualmente allineati nell'applicazione del *surcharge*. In particolare, secondo Alitalia, la favorevole considerazione del comportamento di tali vettori imporrebbe di inquadrare anche la condotta

³⁹⁴ [Cosi' il Tribunale di Primo Grado, sentenza del 10 marzo 1992, T-14/89 Montedipe/Commissione, para. 135.]

³⁹⁵ [Cfr. doc. IIB.15. Devono pertanto respingersi le argomentazioni svolte da Meridiana (cfr. doc. VIII.6), intese ad accreditarsi come mero *price taker* per il solo fatto di avere atteso l'effettiva distribuzione dell'incremento tariffario da parte di Alitalia prima di procedere nel medesimo senso, laddove invece la compagnia, come sopra ampiamente dimostrato, ha coordinato con Alitalia il proprio comportamento fin dalla fase di analisi dell'introduzione del supplemento carburante.]

³⁹⁶ [Si ricorda che, in occasione della introduzione del supplemento carburante, non si è riscontrato un significativo parallelismo dei comportamenti dei vettori Azzurra e Federico II, che hanno proceduto all'applicazione del *surcharge* con alcune settimane di ritardo rispetto alle altre compagnie. British Airways, Air Dolomiti e National Jet Italia non operavano nel giugno 2000 su alcuna rotta nazionale.]

³⁹⁷ [La modifica dell'ammontare del supplemento da parte di Deutsche Lufthansa e di National Jet Italia è intervenuta con diverse settimane di ritardo rispetto agli altri vettori. British Airways e Air Dolomiti non operavano alcuna tratta nazionale: cfr. supra.]

³⁹⁸ [Cfr. doc. XI.6, allegato 13.]

delle altre compagnie nell'ambito del lecito parallelismo delle condotte, che si riscontra in taluni mercati oligopolistici, senza che possa acquisire rilevanza l'eventuale ininfluente scambio di informazioni tra i vettori.

Questa tesi non può essere condivisa. Dalla verifica *ex post* che alcuni vettori abbiano scelto di allinearsi alle decisioni tariffarie di un gruppo di compagnie, che rappresentano circa il 90% del mercato, non può infatti in alcun modo farsi discendere come tenta di fare Alitalia che in assenza di concertazione tutti i vettori si sarebbero senz'altro uniformati ai comportamenti della sola Alitalia, né che la stessa Alitalia potesse averne la certezza *ex ante*, poiché solo in tal caso lo scambio di informazioni sarebbe stato effettivamente inutile e quindi insuscettibile di incidere sul comportamento concorrenziale dei vettori coinvolti.

f) Conclusioni

294. Alla luce delle considerazioni svolte, i comportamenti descritti devono essere qualificati come un'unica fattispecie anticoncorrenziale complessa, nella forma di una pratica concordata.

Nella prima fase Alitalia, Alpi Eagles, Meridiana ed Air One hanno concertato l'introduzione del *fuel surcharge*.

Nella seconda fase, Alitalia, Meridiana, Alpi Eagles, Air One, Volare Airlines ed Air Europe hanno concertato la modifica dell'importo del supplemento carburante.

295. Con riguardo a tale seconda fase, accanto alle compagnie già coinvolte nella concertazione che ha condotto alla introduzione del supplemento carburante, in ordine alle quali lo scambio indiretto di informazioni realizzato attraverso il comunicato stampa, si innesta su un flusso consistente di consultazioni dirette, devono essere ritenute partecipi anche Volare Airlines ed Air Europe.

296. Dalle risultanze descritte non emergono, invece, elementi sufficienti per provare che gli altri vettori attivi sulle rotte nazionali coinvolti nell'istruttoria, Air Dolomiti LARE, Gandalf, Deutsche Lufthansa, Federico II, Azzurra e National Jet Italia, abbiano partecipato alle infrazioni contestate.

g) La consistenza e la stabilità dell'intesa

297. Ai fini della valutazione della consistenza dell'intesa descritta, ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 287/90, occorre innanzitutto considerare che le imprese coinvolte in ciascuna fase detengono quote estremamente significative sul mercato interessato dalla restrizione concorrenziale. In particolare, la società Alitalia detiene, per quanto concerne l'anno 2000, una quota stimabile in circa il 56,8%, calcolata in relazione ai passeggeri trasportati sulle rotte nazionali.

298. Nel caso di specie, non appare necessario accertare con precisione quali siano le quote detenute dai vettori coinvolti in ciascuna delle rotte sulle quali la restrizione ha prodotto i propri effetti. Infatti come si è detto i vettori coinvolti nel presente procedimento concorrono sia a livello di singola rotta che sul complesso delle rotte nazionali servite, per cui la consistenza dell'intesa contestata dovrà essere valutata con riguardo al rilievo della loro attività nel trasporto aereo sull'insieme delle rotte nazionali. A tale proposito, si osserva che la quota detenuta dai soggetti coinvolti nella prima fase della concertazione è pari all'87,3%, mentre quella ascrivibile ai soggetti partecipanti alla seconda fase della concertazione è pari a circa il 95%.

Ad ogni modo, si rileva che per la gran parte delle rotte interessate gli operatori ivi presenti detengono quote di mercato largamente maggioritarie³⁹⁹; tuttavia, anche per le rotte per le quali in ipotesi la quota di mercato degli operatori coinvolti dovesse apparire di dubbia significatività, bisogna tener conto della rilevante restrizione della concorrenza potenziale causata dalle descritte pratiche collusive in ciascuna delle rotte interessate⁴⁰⁰.

299. Gli effetti dell'intesa appaiono consistenti in ragione della significatività della componente di prezzo rappresentata dal *fuel surcharge*. In via preliminare, occorre rilevare che -secondo la giurisprudenza nazionale e comunitaria- "ricorrono gli estremi di pratiche collettive o concertate allorché elementi essenziali per la formazione dei prezzi vengano uniformati artificialmente in modo che i prezzi effettivi di vendita vengono fissati ad un livello diverso da quello naturale, determinato dal libero gioco della concorrenza"⁴⁰¹. Pertanto, l'uniformazione concertata di una componente che concorre al computo della tariffa, pur in assenza di una perfetta uniformità del prezzo effettivo, costituisce di per sé sola una restrizione della concorrenza rilevante ai fini dell'applicazione dell'articolo 2 della legge n. 287/90.

³⁹⁹ [Cfr. allegato C.]

⁴⁰⁰ [Ad ogni buon conto, si rileva che alla pratica anticoncorrenziale in questione non potrebbe applicarsi il paragrafo 7 della Comunicazione della Commissione 2001/C 368/07 (c.d. de minimis), trattandosi di intese orizzontali sui prezzi (cfr. paragrafo 11, 1, a, della citata Comunicazione).]

⁴⁰¹ [Così la Commissione nella decisione 80/257/CECA dell'8 febbraio 1980; cfr. anche Consiglio di Stato, sentenza n. 652/01 del 12 febbraio 2001, Vendomusica.]

300. L'aumento concertato dei prezzi, infine, ha significativamente alterato le dinamiche concorrenziali dei mercati interessati, riducendo in misura non marginale la concorrenza tra le imprese coinvolte. Per altro verso, esso si è tradotto in un pregiudizio significativo per i consumatori, che hanno dovuto sostenere una spesa più consistente per fruire dei servizi di trasporto aereo: l'incremento dei prezzi dovuto all'applicazione del *fuel surcharge* è stato assai rilevante in termini percentuali-pari fino al 20% circa per le tariffe più economiche, ossia per il segmento di domanda più sensibile al prezzo-ed è stato, quindi, suscettibile di condizionare in misura rilevante la concorrenza tra i vettori.

301. L'applicazione contestuale del supplemento carburante ha consentito agli operatori di cristallizzare la situazione di mercato, impedendo che essa si modificasse attraverso reazioni differenziate dei vettori all'incremento del costo del carburante avio: in altri termini, attraverso l'introduzione del *fuel surcharge*, i vettori conseguivano l'obiettivo di mantenere invariato il reciproco posizionamento tariffario e la situazione concorrenziale precedente tale aggravio dei costi.

Come hanno rappresentato Alitalia ed Alpi Eagles, l'applicazione di un supplemento di ammontare fisso, distinto dalla tariffa base, consentiva infatti di mantenere inalterato il posizionamento delle proposte tariffarie di ciascun vettore nella schermata dei CRS alla quale gli agenti accedono al momento della prenotazione del biglietto aereo⁴⁰².

302. Gli effetti dell'intesa accertata risultano significativamente consistenti anche con riguardo alla circostanza che l'applicazione concertata del *fuel surcharge* da parte dei vettori partecipi della collusione sia stata seguita da un corrispondente aumento del prezzo dei servizi di trasporto aereo da parte di altri vettori. Il superiore livello dei prezzi scaturito dalla concertazione ha, quindi, funzionato quale punto focale, verso il quale le normali dinamiche del mercato oligopolistico hanno indotto a convergere anche gli operatori che pure non avevano partecipato alla concertazione.

Per conseguenza, gli effetti prodotti dall'intesa vanno apprezzati in relazione alla quota di mercato detenuta non già dalle sole imprese partecipi della collusione, sopra indicata, ma alla quota, calcolata in relazione al numero di passeggeri trasportati sulle rotte nazionali, complessivamente detenuta sia da esse, sia da tutti gli operatori che si sono razionalmente e lecitamente uniformati al loro comportamento (Air Europe, Volare Airlines, Air Dolomiti LARE, Lufthansa e Gandalf nella prima fase, Gandalf, Air Dolomiti LARE, Azzurra e Federico II nella seconda fase), corrispondente al 96,1% nella prima fase ed al 96% nella seconda fase in relazione al numero dei passeggeri trasportati sulle rotte nazionali.

Infine, si rileva che la scelta di applicare un *surcharge* evidenziato separatamente rispetto alla tariffa appare funzionale alla esigenza di assicurare la stabilità del cartello, in quanto rende più agevole la scoperta delle eventuali deviazioni. L'introduzione di una regola tariffaria distinta, resa applicabile rispetto al complesso delle rotte nazionali, semplifica significativamente i rilevanti oneri di controllo che qualunque intesa relativa ad una componente dei prezzi praticati impone alle imprese aderenti.

h) Sulla sanzione: la gravità

303. L'articolo 15, comma 1, della legge n. 287/90 prevede che l'Autorità, nei casi di infrazioni gravi, tenuto conto della loro gravità e durata, disponga l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria.

Secondo quanto espressamente chiarito dalla Corte di Giustizia, *“per valutare la gravità di un'infrazione, si deve tener conto di un gran numero di fattori il cui carattere e la cui importanza variano a seconda del tipo di infrazione e delle circostanze particolari della stessa”*⁴⁰³.

304. In relazione alla natura della restrizione, sia in ambito nazionale che in ambito comunitario, le intese attraverso le quali soggetti imprenditoriali operanti al medesimo livello della filiera produttiva concertano le rispettive strategie di prezzo sono considerate tra le restrizioni più gravi della concorrenza, poiché ne ostacolano la capacità di garantire l'efficienza allocativa e di mantenere il livello dei prezzi il più basso possibile⁴⁰⁴.

305. La gravità della condotta anticoncorrenziale accertata nel caso di specie, sebbene ai fini della quantificazione della sanzione, va inoltre apprezzata in relazione agli effetti pregiudizievoli aggregati che essa produce

⁴⁰² [Cfr. verbale dell'audizione finale, doc. XV.24; i rappresentanti di Alitalia hanno dichiarato che a seguito dell'applicazione del supplemento “non si è registrata alcuna alterazione del mercato, atteso che tutti gli operatori nazionali hanno applicato in maniera uniforme il *fuel surcharge*, senza modificare il proprio piano tariffario”. Anche Alpi Eagles ha motivato la scelta di introdurre il *fuel surcharge* in relazione alla necessità di “mantenere la propria posizione sui display dei CRS”, vale a dire il proprio posizionamento tariffario in relazione ai vettori concorrenti su ciascuna rotta servita - cfr. doc. XV.15.]

⁴⁰³ [Cfr. sentenza del 7 giugno 1983, *Musique Diffusion Française*, C-1000-03/80, para. 120; si vedano anche Corte di Giustizia, sentenza del 15 luglio 1970 C-45/69 *Boehringer*, sentenza del 9 novembre 1983 C-322/81 *Michelin*.]

⁴⁰⁴ [Così la Corte di Giustizia, sentenza *Imperial Chemical Industries Ltd./Commissione*, para. 115: “la funzione della concorrenza, in materia di prezzi, è infatti quella di far sì che il livello di questi resti il più basso possibile ... al fine di giungere così ad una distribuzione ottimale delle attività, in funzione della produttività e della capacità di adattamento delle imprese”. Nello stesso senso, si veda la decisione dell'Autorità del 23 novembre 2000, adottata nel caso n. I 337 *Bracco-Byk Gulden Italia-Farmades-Nycomed Amersham Sorin-Schering*.]

sul mercato. La pratica concertata posta in essere da Alitalia, Meridiana, Alpi Eagles ed Air One dal giugno del 2000 e da Alitalia, Meridiana, Alpi Eagles, Air One, Volare Airlines ed Air Europe dall'agosto del 2000 ha condotto ad un incremento contestuale e di analogo ammontare dei prezzi di offerta dei servizi di trasporto aereo prestati dai menzionati vettori sulle tratte nazionali.

Nel caso di specie, gli aumenti di prezzo concertati sono stati posti in essere dai principali operatori del settore sul complesso del territorio nazionale, di fatto comportando per i consumatori una maggiore spesa (prima di 10.000 lire, poi di 24.000 lire a tratta) sicuramente rilevante in termini assoluti.

306. Come osservato dalla Commissione Europea relativamente ad una fattispecie che presenta una marcata analogia con il caso in questione⁴⁰⁵, in presenza di un aumento esogeno dei costi “ciascun esercente [deve] prendere una decisione commerciale scegliendo tra una serie di possibilità: aumentare i propri prezzi ..., rinunciare ad aumentare o addirittura diminuire i prezzi per tentare di sottrarre clienti ai propri rivali, ecc. Si [tratta] di una situazione in cui [entrano] in gioco tutte le normali considerazioni di politica commerciale che sono la regola in un libero mercato”.

Nel caso di specie, le parti-in presenza di uno *shock* dei costi dovuto al rincaro del carburante avio-ne hanno neutralizzato l'impatto potenziale sul mercato, preferendo concordare le proprie strategie, in danno della concorrenza.

La circostanza addotta da tutti gli operatori coinvolti, secondo cui l'applicazione del supplemento carburante era razionale e necessaria al fine di recuperare almeno in parte le ingenti perdite subite non vale a mutare la qualificazione concorrenziale della fattispecie e la sua gravità: infatti, non è dubbio che ciascun vettore coinvolto, agendo indipendentemente, avesse il diritto di introdurre maggiorazioni di prezzo eventualmente nella forma di un *surcharge* di importo fisso, se lo riteneva necessario; ma la situazione di generale sofferenza del settore non giustifica la condotta di quei soggetti che, concordando l'applicazione contestuale di un supplemento di identico ammontare, tentarono di eliminare i dubbi sulla condotta dei concorrenti.

Né la circostanza che altri operatori, non destinatari della presente decisione, si siano unilateralmente uniformati all'applicazione del supplemento può ritenersi idonea a provare che il *surcharge* non costituisca una apprezzabile leva concorrenziale: per contro, il fatto che l'aumento concordato dei prezzi abbia operato quale punto focale per alcuni dei vettori con quote di mercato minori, inducendone l'allineamento, aggrava anziché attenuarli-gli effetti dell'intesa.

j) La quantificazione della sanzione

307. In ordine alla quantificazione della sanzione, tenuto conto anche dei criteri dettati dall'articolo 11 della legge n. 689/81, va fatto riferimento alla gravità dell'infrazione, alla sua durata, all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o l'attenuazione delle conseguenze della violazione e alle sue condizioni economiche⁴⁰⁶.

308. Innanzitutto, la responsabilità degli operatori economici coinvolti in una infrazione dell'articolo 2 della legge n. 287/90 deve essere graduata in relazione al ruolo che ciascuno di essi ha rivestito nella fattispecie collusiva. Così, l'ordinamento guarda con particolare sfavore ai soggetti che attraverso il proprio comportamento hanno promosso l'intesa e l'hanno resa possibile, operante ed efficace.

Nel caso di specie, il ruolo di capofila del cartello è stato ricoperto da Alitalia. Come emerge dalle risultanze istruttorie, già in occasione della introduzione del supplemento carburante, Alitalia si è sforzata di coinvolgere gli altri operatori, attivandosi per contattarli e sondarne la disponibilità a procedere ad un aumento dei prezzi parallelo. Inoltre, Alitalia ha funzionato da tramite per la diffusione di informazioni relative al *quantum* del supplemento ed alle modalità tecniche per la diffusione delle nuove regole tariffarie attraverso i CRS.

Anche per quanto concerne la successiva variazione dell'ammontare del *fuel surcharge*, Alitalia ha svolto un ruolo centrale nella predisposizione del meccanismo collusivo, procedendo all'annuncio dell'incremento dei prezzi e sollecitando implicitamente ed esplicitamente l'adesione degli operatori concorrenti.

309. Per quanto concerne la durata della restrizione, essa risulta accertata a partire dal giugno del 2000⁴⁰⁷ e avuto riguardo alla natura ed alle modalità dell'intesa-può ritenersi globalmente venuta meno nella seconda metà di aprile del 2001, quando da ultime Alitalia, che ne è stata promotrice e coordinatrice, ed Alpi Eagles hanno smesso di applicare il supplemento tariffario oggetto della concertazione.

310. Occorre rilevare, stante l'oggettiva gravità dell'intesa accertata, che nel caso di specie la durata relativamente contenuta della stessa, pari a circa dieci mesi, ha una rilevanza limitata ai fini della quantificazione della sanzione.

⁴⁰⁵ [Cfr. Commissione Europea, decisione 97/84/CE del 30 ottobre 1996 Esercenti di traghetti.]

⁴⁰⁶ [Si veda sul punto la Comunicazione della Commissione sugli orientamenti per il calcolo delle ammende inflitte in applicazione dell'articolo 15, paragrafo 2, del regolamento n. 17 e dell'articolo 65, paragrafo 5 del Trattato CECA, in GUCE serie C del 14 gennaio 1998.]

⁴⁰⁷ [A partire dall'agosto del 2000 per Volare Airlines ed Air Europe.]

Ciò in quanto uno degli effetti della concertazione è stato l'individuazione di un livello di prezzi (o di aumento degli stessi) tale da minimizzare il rischio di comportamenti divergenti tra i partecipanti, livello che le imprese non avrebbero potuto conoscere in assenza di concertazione. Questo effetto, per così dire, "informativo" è irreversibile: ne dà atto la circostanza, esplicitamente richiamata dalla società Alpi Eagles⁴⁰⁸, che nel momento in cui le imprese coinvolte hanno cessato l'applicazione del *fuel surcharge*, disponendosi alla rideterminazione autonoma della propria struttura tariffaria, esse abbiano, in sostanza, traslato il supplemento sulle tariffe, sia pure con diverse metodologie ed in forma più o meno diretta⁴⁰⁹.

A condizioni di mercato date, infatti, ciascuna impresa, chiamata a ridefinire autonomamente il proprio livello dei prezzi, può agevolmente confermare l'aumento tariffario frutto dell'intesa, senza bisogno di una nuova concertazione, potendo ragionevolmente presumere che anche le concorrenti facciano altrettanto, in quanto l'importo dell'aumento era stato in precedenza definito di comune accordo.

311. Ai fini della quantificazione della sanzione rileva, d'altra parte, la circostanza che le compagnie abbiano con le rispettive condotte gradualmente attenuato le conseguenze dell'infrazione, prima della comunicazione delle risultanze istruttorie.

La misura della sanzione irrogata a ciascuna impresa deve essere graduata anche alla luce della cronologia di tali condotte.

312. Per quanto riguarda, infine, le condizioni economiche delle parti, si rileva in primo luogo la grave situazione di sofferenza del mercato al momento della introduzione del supplemento carburante, connessa al repentino e significativo incremento del costo del carburante avio e, in secondo luogo, la crisi strutturale che ha coinvolto l'intero settore del trasporto aereo a seguito degli attentati dell'11 settembre 2001, che ha pregiudicato severamente la situazione finanziaria di tutti gli operatori dell'industria.

Di tali circostanze oggettive, come pure del fatturato realizzato da ciascuna impresa nel corso dell'ultimo esercizio chiuso, deve tenersi conto nel determinare la sanzione da irrogare.

Tutto ciò premesso e considerato:

DELIBERA

a) che le società Alitalia Linee Aeree Italiane Spa, Meridiana Spa, Alpi Eagles Spa, Air Europe Spa, Volare Airlines Spa ed Air One Spa, concertando l'applicazione contestuale di un supplemento tariffario di identico importo, hanno posto in essere, in violazione dell'articolo 2, comma 2, della legge n. 287/90, un'intesa complessa, consistente in una pratica concordata che ha avuto ad oggetto e per effetto l'alterazione della concorrenza nella fornitura del servizio di trasporto aereo sulle rotte nazionali;

b) che, in ragione della gravità e durata dell'infrazione di cui al punto a) alle società Alitalia Linee Aeree Italiane Spa, Meridiana Spa, Alpi Eagles Spa, Air Europe Spa, Volare Airlines Spa ed Air One Spa vengano applicate le sanzioni amministrative pecuniarie nella misura indicata nella seguente tabella:

Società	Sanzioni (euro)
<i>Alitalia Spa</i>	1.582.052
<i>Meridiana Spa</i>	86.401
<i>Alpi Eagles Spa</i>	19.470
<i>Air One Spa</i>	35.161
<i>Air Europe Spa</i>	62.711
<i>Volare Airlines Spa</i>	52.687

Le sanzioni amministrative pecuniarie devono essere pagate entro il termine di novanta giorni dalla notificazione del presente provvedimento con versamento diretto al Concessionario del Servizio della Riscossione oppure mediante delega alla banca o alle Poste Italiane Spa, presentando il modello allegato al presente provvedimento, così come previsto dal Decreto Legislativo 9 luglio 1997, n. 237.

⁴⁰⁸ [Cfr. memoria conclusiva di Alpi Eagles del 27 giugno 2002, doc. XV.15: la società invoca la circostanza richiamata per contestare che ad Alpi Eagles possa essere ascritta una infrazione di durata maggiore rispetto ai concorrenti. Ritiene l'Autorità che l'argomentazione non meriti accoglimento, se non nella misura in cui attenua, per tutte le imprese coinvolte, la rilevanza della durata dell'infrazione ai fini della valutazione di gravità.]

⁴⁰⁹ [Cfr. Risultanze istruttorie, IV, e).]

Decorso il predetto termine, per il periodo di ritardo inferiore ad un semestre, devono essere corrisposti gli interessi di mora nella misura del tasso legale a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino alla data del pagamento. In caso di ulteriore ritardo nell'adempimento, ai sensi dell'articolo 27, comma 6, della legge n. 689/81, la somma dovuta per la sanzione irrogata è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino a quello in cui il ruolo è trasmesso al concessionario per la riscossione; in tal caso la maggiorazione assorbe gli interessi di mora maturati nel medesimo periodo.

Degli avvenuti pagamenti deve essere data immediata comunicazione all'Autorità, attraverso l'invio di copia del modello attestante il versamento effettuato.

Il presente provvedimento verrà notificato ai soggetti interessati e successivamente pubblicato ai sensi di legge.

Avverso il presente provvedimento può essere presentato ricorso al TAR del Lazio, ai sensi dell'articolo 33, comma 1, della legge n. 287/90, entro il termine di sessanta giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso.

IL SEGRETARIO GENERALE
Rita Ciccone

IL PRESIDENTE
Giuseppe Tesauro

ALLEGATO A

ROTTI SERVITE DA UN SOLO VETTORE E PAX LOCAL TRASPORTATI-anno 2000

Rotte	Pax
rotte servite da Alitalia	
FCO-AOI	<i>omissis</i>
FCO-BLQ	<i>omissis</i>
FCO-FLR	<i>omissis</i>
FCO-GOA	<i>omissis</i>
FCO-NAP	<i>omissis</i>
FCO-SUF	<i>omissis</i>
FCO-TRS	<i>omissis</i>
LIN-SUF	<i>omissis</i>
MLX-AOI	<i>omissis</i>
MLX-BDS*	<i>omissis</i>
MLX-BLQ	<i>omissis</i>
MLX-FCO*	<i>omissis</i>
MLX-FLR	<i>omissis</i>
MLX-GOA	<i>omissis</i>
MLX-PEG	<i>omissis</i>
MLX-PSA	<i>omissis</i>
MLX-REG*	<i>omissis</i>
MLX-SUF	<i>omissis</i>
MLX-TRS	<i>omissis</i>
MLX-VRN	<i>omissis</i>
GOA-NAP	<i>omissis</i>
GOA-TRS	<i>omissis</i>
SUF-TRN	<i>omissis</i>
TRN-CAG	**
CAG-PMO	**

* Benchè queste rotte da/per Malpensa siano servite dalla sola Alitalia, la quota di mercato del vettore non può considerarsi pari al 100%. Infatti, altri vettori (e in alcuni casi la stessa Alitalia) operano sulla medesima direttrice dall'aeroporto di Linate. I voli diretti da/per Linate e da/per Malpensa possono considerarsi sostituibili tra loro dal lato della domanda: cfr. provv. dell'Autorità n. 10115 A/306 *Veraldi/Alitalia* del 15 novembre 2001.

** Queste rotte sono servite con collegamenti c.d. “coterminalizzati”, ossia formati da due segmenti con lo stesso numero di volo. Alitalia è l’unico vettore presente su ciascuno dei due segmenti, ma concorre con altri operatori sul collegamento tra i due estremi del volo coterminalizzato (in questo caso Torino-Palermo).

Rotte	Pax
rotte servite da Meridiana	
OLB-BLQ	<i>omissis</i>
CAG-BLQ	<i>omissis</i>
OLB-PSA	<i>omissis</i>
CAG-PSA	<i>omissis</i>
CAG-NAP	<i>omissis</i>
CAG-VRN	<i>omissis</i>
OLB-CAG	<i>omissis</i>
CTA-BGY	<i>omissis</i>
CTA-PSA	<i>omissis</i>
CTA-GOA	<i>omissis</i>
PSA-PMO	<i>omissis</i>
PMO-GOA	<i>omissis</i>
PMO-BGY	<i>omissis</i>
VRN-CTA	<i>omissis</i>
VRN-NAP	<i>omissis</i>
VRN-PMO	<i>omissis</i>
FLR-PMO	<i>omissis</i>
FLR-CTA	<i>omissis</i>
FLR-CAG	<i>omissis</i>
FLR-OLB	<i>omissis</i>
rotte servite da Air Dolomiti LARE	
CAG-GOA	<i>omissis</i>
FCO-VBS	<i>omissis</i>
FCO-TTB	<i>omissis</i>
TRS-OLB	<i>omissis</i>
VBS-OLB	<i>omissis</i>
TRS-BGY	<i>omissis</i>
TTB-VRN	<i>omissis</i>

Rotte	Pax
rotte servite da Air One	
BGY-LMP	<i>omissis</i>
BGY-NAP	<i>omissis</i>
TRN-BRI	<i>omissis</i>
TRN-LMP	<i>omissis</i>
VCE-LMP	<i>omissis</i>
rotte servite da Gandalf	
PMF-FCO	<i>omissis</i>
TPS-FCO	<i>omissis</i>
BGY-EBA	<i>omissis</i>
TPS-PNL	<i>omissis</i>
PMF-EBA	<i>omissis</i>
PMF-AHO	<i>omissis</i>
rotte servite da Federico II	
FCO-FOG	<i>omissis</i>
MIL-FOG	<i>omissis</i>
BLQ-FOG	<i>omissis</i>
BLQ-BGY	<i>omissis</i>

PMO-FOG	<i>omissis</i>
PMF-FOG	<i>omissis</i>
PMF-NAP	<i>omissis</i>
CRV-NAP	<i>omissis</i>
PMF-LMP	<i>omissis</i>
PMF-CRV	<i>omissis</i>
rotte servite da Alpi Eagles	
VCE-CAG	<i>omissis</i>
VCE-SUF	<i>omissis</i>
rotte servite da Air Sicilia	
PMO-LMP	<i>omissis</i>
PMO-PNL	<i>omissis</i>
BLQ-LMP	<i>omissis</i>
VRN-LMP	<i>omissis</i>

Rotte	Pax
rotte servite da Air Vallée	
FCO-AOT	<i>omissis</i>
PMO-AOT	<i>omissis</i>
rotte servite da Italy First	
FCO-RMI	<i>omissis</i>
AHO-RMI	<i>omissis</i>
BLQ-RMI	***
rotte servite da Itair	
FCO-CUF	<i>omissis</i>
AHO-PSA	<i>omissis</i>
BLQ-PSA	<i>omissis</i>
NAP-PSA	<i>omissis</i>
BLQ-GOA	<i>omissis</i>
BLQ-BDS	<i>omissis</i>
BLQ-VRN	<i>omissis</i>
GOA-AHO	<i>omissis</i>
rotte servite da Eureka	
OLB-AOI	<i>omissis</i>
PSR-TRN	<i>omissis</i>
OLB-PSR	<i>omissis</i>

*** I passeggeri relativi a questa tratta sono inclusi nel computo di quelli trasportati sulla tratta AHO-RMI.

ALLEGATO B
ROTTTE SERVITE DA PIÙ VETTORI
PAX TRASPORTATI E QUOTE DI MERCATO
anno 2000

VETTORE	PAX	QUOTA%
FCO-AHO		
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
B8	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
FCO-BDS		
AZ	<i>omissis</i>	-
GJ	<i>omissis</i>	-
AZ +GJ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
AP	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
FCO-BRI		
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
AP	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
FCO-CAG		

AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
8D	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
FCO-CTA		
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
BA/VF	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
IG	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
LH	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
BM	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
FCO-PMO		
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
BA/VF	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
BM	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
FCO-REG		
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
AP	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
FCO-TRN		
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
AP	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
FCO-VCE		
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
AP	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
E8	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>

VETTORE	PAX	QUOTA%
FCO-PSA		
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
B8	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
FCO-OLB		
IG	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
AP	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
FCO-VRN		
IG	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
8D	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
FCO-BGY		
8D	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
ZS	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
FCO-CRV		
AP	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
2D	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
FCO-LMP		
AP	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
BM	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
FCO-PNL		
AP	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
BM	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>

VETTORE	PAX	QUOTA%
MIL-FCO		
LIN AZ	<i>omissis</i>	-
LIN AP	<i>omissis</i>	-
MLX AZ	<i>omissis</i>	-
LIN BM	<i>omissis</i>	
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
AP	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
BM	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
MIL-AHO		

LIN AZ	<i>omissis</i>	-
LIN G7	<i>omissis</i>	-
LIN 8D	<i>omissis</i>	-
MXP AZ	<i>omissis</i>	-
MXP IG	<i>omissis</i>	-
MXP 8D	<i>omissis</i>	-
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
G7	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
8D	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
IG	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
MIL-BDS		
LIN AZ	<i>omissis</i>	-
LIN AP	<i>omissis</i>	-
MXP AZ	<i>omissis</i>	-
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
AP	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
MIL-BRI		
LIN AZ	<i>omissis</i>	-
LIN AP	<i>omissis</i>	-
LIN PE	<i>omissis</i>	-
MXP AZ	<i>omissis</i>	-
MXP PE	<i>omissis</i>	-
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
AP	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
PE	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>

VETTORE	PAX	QUOTA%
MIL-CTA		
LIN AZ	<i>omissis</i>	-
LIN AP	<i>omissis</i>	-
LIN IG	<i>omissis</i>	-
LIN PE	<i>omissis</i>	-
LIN BM	<i>omissis</i>	-
MXP AZ	<i>omissis</i>	-
MXP IG	<i>omissis</i>	-
MXP PE	<i>omissis</i>	-
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
AP	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
IG	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
PE	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
BM	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
MIL-NAP		
LIN AZ	<i>omissis</i>	-
LIN GJ	<i>omissis</i>	-
LIN AP	<i>omissis</i>	-
LIN PE	<i>omissis</i>	-
MXP AZ	<i>omissis</i>	-
MXP PE	<i>omissis</i>	-
AZ+GJ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
AP	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
PE	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
MIL-PMO		
LIN AZ	<i>omissis</i>	-
LIN PE	<i>omissis</i>	-
LIN IG	<i>omissis</i>	-
LIN BM	<i>omissis</i>	-
MXP AZ	<i>omissis</i>	-

MXP PE	<i>omissis</i>	-
MXP IG	<i>omissis</i>	-
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
IG	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
PE	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
BM	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>

VETTORE	PAX	QUOTA%
MIL-REG		
LIN AZ	<i>omissis</i>	-
LIN AP	<i>omissis</i>	-
MXP AZ	<i>omissis</i>	-
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
AP	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
MIL-PMF		
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
2D	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
MIL-VCE		
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
F3	n.d.	<i>omissis</i>
MIL-OLB		
LIN 8D	<i>omissis</i>	-
LIN IG	<i>omissis</i>	-
MXP IG	<i>omissis</i>	-
IG	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
8D	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
AP	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
MIL-CAG		
LIN 8D	<i>omissis</i>	-
LIN G7	<i>omissis</i>	-
LIN IG	<i>omissis</i>	-
MXP IG	<i>omissis</i>	-
MXP 8D	<i>omissis</i>	-
IG	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
8D	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
G7	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
MIL-CRV		
AP	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
2D	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
MIL-LMP		
AP	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
BM	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
MIL-PSR		
AP	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
URE	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>

VETTORE	PAX	QUOTA%
BLQ-BRI		
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
2D	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
BLQ-NAP		
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
LH	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
E8	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
IG	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
BLQ-PMO		

AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
IG	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
BM	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
BLQ-CTA		
IG	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
BM	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
BRI-CTA		
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
2D	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
BRI-FLR		
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
2D	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
BRI-PMO		
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
2D	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
BRI-VCE		
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
2D	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
BRI-VRN		
AZ	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
EN	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
CAG-NAP		
IG	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
2D	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>

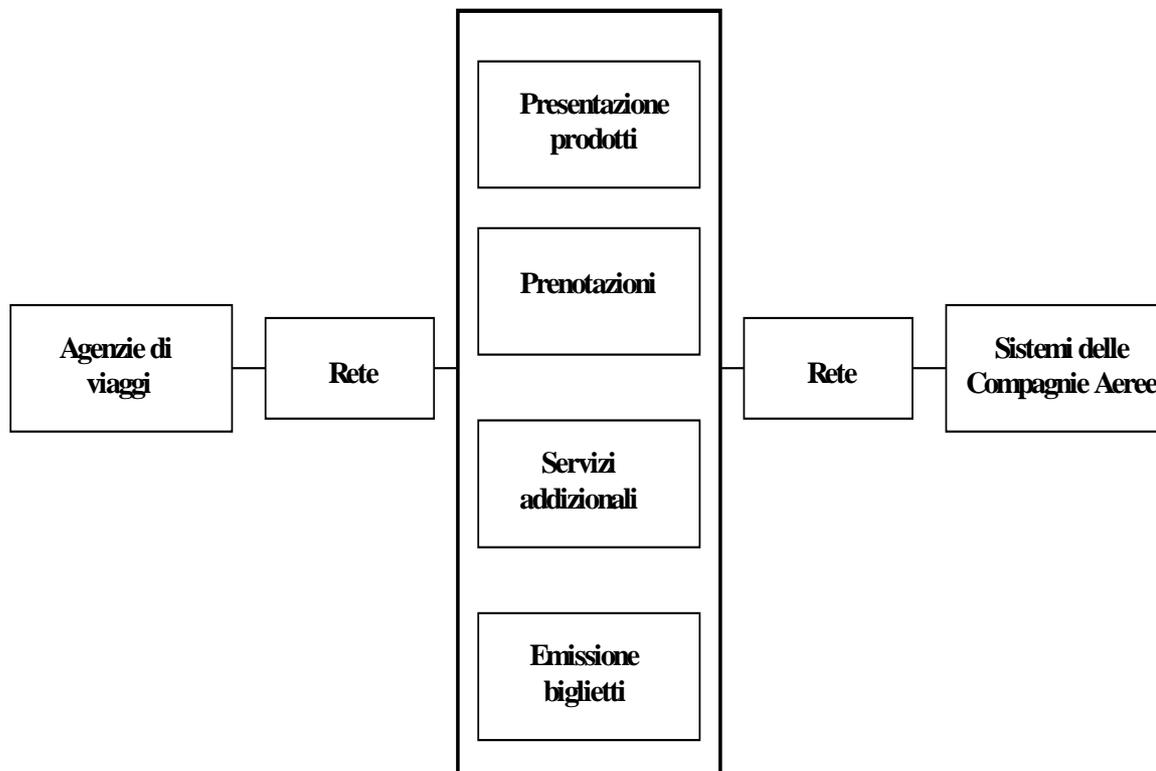
VETTORE	PAX	QUOTA%
TRN-PMO		
AZ	n.d.	<i>omissis*</i>
IG	<i>Omissis</i>	<i>omissis*</i>
TRN-CTA		
AZ	n.d.	<i>omissis*</i>
IG	<i>Omissis</i>	<i>omissis*</i>
TRN-NAP		
AZ	n.d.	<i>omissis*</i>
AP	<i>Omissis</i>	<i>omissis*</i>
NAP-CTA		
AZ	n.d.	<i>omissis*</i>
E8	<i>Omissis</i>	<i>omissis*</i>
NAP-PMO		
AZ	n.d.	<i>omissis*</i>
E8	<i>omissis</i>	<i>omissis*</i>
VCE-CTA		
AZ	n.d.	<i>omissis*</i>
E8	<i>Omissis</i>	<i>omissis*</i>
VCE-NAP		
AZ	n.d.	<i>omissis*</i>
E8	<i>Omissis</i>	<i>omissis*</i>
VCE-PMO		
AZ	n.d.	<i>omissis*</i>
E8	<i>Omissis</i>	<i>omissis*</i>
BGY-OLB		
IG	<i>Omissis</i>	<i>omissis</i>
8D	<i>Omissis</i>	<i>omissis</i>
G7	<i>Omissis</i>	<i>omissis</i>
BGY-AHO		
8D	<i>Omissis</i>	<i>omissis</i>
G7	<i>Omissis</i>	<i>omissis</i>
BGY-CAG		

8D	<i>Omissis</i>	<i>omissis</i>
IG	<i>Omissis</i>	<i>omissis</i>
BGY-FOG		
2D	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
G7	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>

* stime delle parti

VETTORE	PAX	QUOTA%
OLB-VCE		
8D	<i>Omissis</i>	<i>omissis</i>
AP	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
IG	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
OLB-VRN		
8D	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
IG	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
OLB-PMF		
2D	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
G7	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
OLB-NAP		
AP	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
IG	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
OLB-TRN		
AP	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
IG	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
BLQ-AHO		
IFS	n.d.	n.d.
B8	<i>omissis</i>	n.d.
VCE-AHO		
E8	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
B8	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
VRN-AHO		
EN	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
B8	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
TRN-AHO		
EN	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>
URE	<i>omissis</i>	<i>omissis</i>

I sistemi di distribuzione tariffaria



* * *