

Comunicazione ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3975/87 del Consiglio, del 14 dicembre 1987, in merito al caso COMP/A.38.284/D2

Société Air France/Alitalia Linee Italiane SpA

(2003/C 297/04)

I. STATO DEL PROCEDIMENTO

1. Il 13 novembre 2001 Air France e Alitalia hanno notificato alla Commissione un accordo di cooperazione, chiedendo un'attestazione negativa ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3975/87⁽¹⁾, oppure un'esenzione ai sensi dell'articolo 5 dello stesso regolamento.

2. Conformemente all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3975/87, l'8 maggio 2002⁽²⁾ la Commissione ha pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* il contenuto essenziale della domanda, nonché una sintesi delle ragioni addotte dalle parti a sostegno della domanda di esenzione ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato.

3. In applicazione dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3975/87, il 1° luglio 2002 la Commissione ha informato le parti di avere seri dubbi quanto all'applicabilità dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato.

4. La Commissione riconosce che nel complesso l'accordo contribuisce al progresso tecnico ed economico, grazie ai progressi in termini di collegamenti, di risparmi sui costi e di sinergie realizzati dalle parti. Tuttavia, l'accordo solleva riserve sotto il profilo della concorrenza per quanto riguarda le principali rotte tra la Francia e l'Italia (Parigi-Roma, Parigi-Milano, Parigi-Venezia, Parigi-Firenze, Parigi-Bologna, Parigi-Napoli e Milano-Lione).

5. Di conseguenza, i servizi della Commissione hanno avviato consultazioni con le parti, al fine di definire misure correttive appropriate ed efficaci che consentano di sciogliere le riserve. Per essere efficaci, le misure correttive devono consentire di rimuovere le attuali barriere che impediscono ai concorrenti di entrare sul mercato e, in tal modo, di favorire l'instaurarsi di servizi concorrenziali sulle rotte interessate, senza i quali i passeggeri avrebbero una scelta limitata, o inesistente, e potrebbero trovarsi a dover pagare prezzi più elevati.

6. In esito alle consultazioni, le parti hanno proposto alcuni impegni che vengono illustrati nel prosieguo. I servizi della Commissione sono stati informati dell'esistenza di un certo numero di concorrenti interessati ad entrare sui mercati interessati o a rafforzarvi la propria presenza. Per questi motivi, la Commissione invita i terzi interessati a trasmettere le loro osservazioni sulle misure correttive proposte, e in particolare sulla loro efficacia.

⁽¹⁾ Regolamento (CEE) n. 3975/87 del Consiglio, del 14 dicembre 1987, relativo alle modalità di applicazione delle regole di concorrenza alle imprese di trasporti aerei (GU L 374 del 31.12.1987, pag. 1).

⁽²⁾ GU C 111 dell'8.5.2002, pag. 7.

II. IMPEGNI PROPOSTI

7. Société Air France («Air France» o «AF») e Alitalia Linee Italiane SpA («Alitalia» o «AZ»), (di seguito «le parti»), propongono, con il presente atto, gli impegni illustrati di seguito, intesi a sciogliere le riserve sotto il profilo della concorrenza formulate dalla Commissione europea nel corso del procedimento sul caso COMP/38.284 relativo all'accordo di cooperazione tra le parti, riguardante in particolare il trasporto aereo su alcune rotte tra la Francia e l'Italia.

1. Aspetti generali e definizioni

8. I presenti impegni sono allegati alla decisione di esenzione della Commissione di cui formano parte integrante.

9. I presenti impegni sono vincolanti per le parti, le loro controllate, i loro successori e aventi causa. Le parti si impegnano inoltre a far sì che le loro controllate, i loro successori e aventi causa vi si conformino.

10. Ai fini dei presenti impegni, ognuna delle seguenti coppie di città è considerata una «rotta interessata»:

— Parigi-Milano;

— Parigi-Roma;

— Parigi-Venezia;

— Parigi-Bologna;

— Lione-Milano;

— Parigi-Napoli;

— Parigi-Firenze.

11. Ai fini dei presenti impegni:

— con Parigi si indicano gli aeroporti di Paris-Charles-de-Gaulle e Paris-Orly;

— con Milano si indicano gli aeroporti di Milano-Linate e Milano-Malpensa;

— con Roma si indicano gli aeroporti di Roma-Fiumicino e Roma-Ciampino.

12. Ai fini dei presenti impegni, l'espressione «nuovo operatore» indica ogni compagnia aerea indipendente dalle parti e ad esse non collegata che intenda avviare un nuovo servizio senza scalo sulle rotte interessate o incrementare il numero di frequenze da essa operate sulle rotte interessate dopo l'entrata in vigore dell'esenzione.

Il servizio senza scalo include anche i servizi con scalo intermedio, operati con un unico aeromobile, che abbiano inizio e/o termine in Francia, in Italia o in un paese terzo e di cui almeno una tappa senza scalo venga effettuata tra Francia e Italia.

13. Ai fini dei presenti impegni, una compagnia aerea è considerata dipendente dalle parti e ad esse collegata quando in particolare:

- il controllo effettivo ⁽¹⁾ della compagnia aerea è esercitato esclusivamente o congiuntamente dalle parti; o
- la compagnia aerea è un vettore associato appartenente allo stesso gruppo di una delle parti; o
- è un membro dell'alleanza SkyTeam; o
- su almeno una delle rotte interessate la compagnia aerea collabora con le parti nella prestazione di servizi di trasporto aereo di passeggeri, salvo il caso in cui tale collaborazione si limiti ad accordi relativi alla manutenzione, alle forniture, all'utilizzo delle sale d'attesa e ad altre attività secondarie, conclusi alle normali condizioni di mercato.

2. Concessione di slot di decollo e di atterraggio

14. Qualora un nuovo operatore intenda avviare un nuovo servizio senza scalo su una o più delle rotte interessate (di seguito «rotte del nuovo operatore»), le parti mettono a disposizione gli slot alle condizioni indicate nella sezione 2.

2.1. Numero massimo di slot che le parti sono tenute a concedere

15. Le parti sono tenute a mettere a disposizione di un nuovo operatore il numero di bande orarie di decollo e di atterraggio (slot) necessari a consentire:

- per voli tra Parigi e Milano: o i) fino a sei (6) frequenze giornaliere, nel caso in cui tali frequenze siano operate da più di un nuovo operatore, o ii) fino a cinque (5) frequenze giornaliere, nel caso in cui tali frequenze siano operate da un unico nuovo operatore;
- per voli tra Parigi e Roma: fino a cinque (5) frequenze giornaliere;

⁽¹⁾ Secondo la definizione di cui all'articolo 2, lettera g), del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei.

— per voli tra Parigi e Venezia: fino a tre (3) frequenze giornaliere;

— per voli tra Parigi e Bologna: fino a due (2) frequenze giornaliere;

— per voli tra Parigi e Napoli: fino a una (1) frequenza giornaliera;

— per voli tra Lione e Milano: fino a due (2) frequenze giornaliere;

— per voli tra Parigi e Firenze: fino a due (2) frequenze giornaliere.

2.2. Condizioni applicabili a tutti gli impegni della sezione 2.1

16. L'obbligo di mettere a disposizione gli slot di cui alla sezione 2.1 sorge soltanto nelle circostanze indicate nella presente sezione 2.2.

17. Tutti gli slot di cui alla sezione 2.1, messi a disposizione in applicazione dei presenti impegni, devono essere utilizzati sulle rotte interessate per le quali sono stati messi a disposizione.

2.2.1. Frequenze operate da concorrenti

18. Tutte le frequenze operate sulle rotte interessate da compagnie aeree indipendenti dalle parti e ad esse non collegate («frequenze concorrenti») sono conteggiate nel numero di slot che le parti sono tenute a concedere in conformità della sezione 2.1.

19. La Commissione può in qualsiasi momento esaminare se le compagnie aeree operanti sulle rotte interessate siano indipendenti dalle parti e ad esse non collegate. Le frequenze operate sulle rotte interessate da compagnie aeree dipendenti dalle parti e ad esse collegate non sono conteggiate nel numero di slot che le parti sono tenute a concedere in conformità della sezione 2.1.

20. Qualora il numero di frequenze concorrenti su una rotta interessata diminuisca (ad esempio, perché un concorrente: i) cessa di operare sulla rotta, ii) riduce il numero di frequenze operate sulla rotta, o iii) non può più essere considerato indipendente dalle parti o ad esse non collegato), il numero di slot che eventualmente le parti hanno l'obbligo di mettere a disposizione aumenta in misura corrispondente, fatte salve le limitazioni di cui alla sezione 2.1.

21. Qualora il numero di frequenze concorrenti su una rotta interessata aumenti a seguito dell'avvio di nuovi servizi concorrenti (perché un concorrente: i) accresce il numero di frequenze che già opera su una rotta interessata, o ii) fa il suo ingresso sul mercato), il numero di slot che eventualmente le parti hanno l'obbligo di mettere a disposizione diminuisce in misura corrispondente.

22. Qualora un concorrente avvii frequenze concorrenti su una delle rotte interessate senza utilizzare gli slot messi a disposizione dalle parti, e qualora, di conseguenza, il numero totale di frequenze concorrenti operate sulla rotta superi il numero di frequenze specificate nella sezione 2.1:

- i) il numero di slot che le parti hanno l'obbligo di mettere a disposizione diminuisce in misura corrispondente; e
- ii) gli slot precedentemente ceduti dalle parti e che superano il numero di slot che le parti hanno l'obbligo di mettere a disposizione vengono ritirati solo dopo che le nuove frequenze concorrenti siano state operate per due stagioni IATA consecutive.

23. Fatte salve le condizioni specificate sopra, le parti non sono tenute a mettere a disposizione di un nuovo operatore slot su una delle rotte interessate qualora in conseguenza di ciò le parti si troverebbero ad operare meno del 60 % delle frequenze o delle capacità su detta rotta interessata, misurate al momento della presentazione della richiesta da parte del nuovo operatore.

24. Qualora, conformemente agli ultimi due paragrafi, sia tenuto a restituire slot alle parti, il nuovo operatore è libero di scegliere quale slot restituire.

2.2.2. Slot non disponibili tramite la procedura standard di assegnazione degli slot

25. Almeno sei (6) settimane prima della conferenza IATA sulla programmazione degli orari relativa alla stagione di programmazione nel corso della quale intende iniziare il servizio o aumentare il numero di servizi, il nuovo operatore comunica alle parti la sua intenzione di richiedere slot conformemente agli impegni. Un nuovo operatore potrà ottenere slot conformemente agli impegni di cui alla presente sezione 2 solo se sarà in grado di dimostrare che tutti gli sforzi compiuti in buona fede per ottenere slot sulla rotta del nuovo operatore attraverso la normale procedura di assegnazione degli slot prima dell'inizio della relativa stagione di programmazione IATA («procedura standard di assegnazione degli slot») sono rimasti senza esito.

26. A questo scopo, il nuovo operatore presenta la richiesta di slot alla successiva conferenza IATA sulla programmazione degli orari, seguendo la normale procedura di assegnazione

degli slot, e assicura la piena trasparenza nell'utilizzo degli slot negli aeroporti interessati («open book policy») per l'intero periodo intercorrente tra la presentazione della richiesta di slot per operare servizi su una delle rotte interessate e la fine del rispettivo periodo di programmazione IATA, ivi compresa la fase di assegnazione finale degli slot da parte del coordinatore, successivamente allo Slot Return Date (termine per la restituzione degli slot) ⁽¹⁾.

27. Si ritiene che il nuovo operatore non abbia compiuto in buona fede tutti i possibili sforzi se: i) pur avendo ottenuto, tramite la procedura standard di assegnazione, slot che si discostano meno di quarantacinque (45) minuti dall'orario richiesto, non li abbia accettati e/o se ii) avendo ottenuto, tramite la procedura standard di assegnazione, slot che si discostano più di quarantacinque (45) minuti dall'orario richiesto, non abbia dato alle parti la possibilità di scambiare tali slot con slot che si discostano meno di quarantacinque (45) minuti rispetto all'orario richiesto.

28. Le parti cedono slot che si discostano meno di quarantacinque (45) minuti dall'orario richiesto dal nuovo operatore, qualora dispongano di slot in tale fascia oraria. Qualora non ne dispongano, le parti propongono al nuovo operatore gli slot che più si avvicinano alla fascia oraria da esso richiesta.

2.2.3. Obbligo di presentare la richiesta di slot per ogni successiva stagione

29. Il nuovo operatore è tenuto a presentare una richiesta di slot al coordinatore degli slot e alle parti per ogni stagione consecutiva di programmazione IATA.

30. Qualora il nuovo operatore abbia ottenuto slot dalle parti conformemente ai presenti impegni per una determinata stagione IATA e richieda allo stesso tempo tutti o alcuni degli slot per la successiva stagione, le parti mettono a disposizione slot il più possibile attigui agli slot concessi nella precedente stagione, e che in ogni caso non si discostino più di 45 minuti dalla fascia oraria richiesta, purché i) le parti siano sempre soggette all'obbligo di cedere slot conformemente alle sezioni 2.1 e 2.2.1 e detengano ancora slot nella fascia oraria richiesta e ii) il nuovo operatore abbia soddisfatto le condizioni e abbia seguito le procedure descritte sopra.

2.2.4. Capacità minima

31. Sulle rotte Parigi-Milano e Parigi-Roma, gli slot dei nuovi operatori vengono utilizzati esclusivamente per operare servizi con aeromobili aventi una capacità pari o superiore a quarantasei (46) posti. Tale condizione non si applica nel caso in cui un nuovo operatore abbia avviato il servizio prima della data di entrata in vigore della decisione di esenzione della Commissione.

⁽¹⁾ La Slot Return Date è il termine entro il quale devono essere restituiti gli slot non richiesti, di cui alla definizione contenuta nell'appendice 2 dei Worldwide Scheduling Guidelines della IATA (7ma edizione, in vigore a decorrere dal 1° dicembre 2002).

2.2.5. Utilizzo efficiente del portafoglio slot del nuovo operatore

32. Qualora operi già un servizio per, da o via uno degli aeroporti su una delle rotte interessate («servizio già operante») e riduca le frequenze relative a tale servizio o cessi di operarlo, il nuovo operatore è tenuto ad utilizzare gli slot precedentemente destinati al servizio già operante per il servizio sulla rotta del nuovo operatore, nel caso in cui gli slot non si discostino più di quarantacinque (45) minuti dagli slot concessi dalle parti. Egli restituisce alle parti un numero di slot del nuovo operatore pari al numero di slot destinati in precedenza al servizio già operante.

2.2.6. Non utilizzo degli slot concessi dalle parti

33. Qualora il nuovo operatore, che abbia ottenuto slot conformemente alla presente sezione 2, decida di non avviare il servizio sulla rotta interessata o di operare un numero inferiore di frequenze, o di cessare le operazioni sulla rotta interessata, egli è tenuto a informarne per iscritto le parti e a restituire immediatamente loro gli slot non utilizzati.

34. In tali casi, le parti restano soggette all'obbligo di mettere a disposizione di nuovi operatori tali slot o un uguale numero di altri slot, conformemente alla precedente sezione 2.1, fatte salve le disposizioni della sezione 2.2.1.

35. Ai fini della presente sezione 2.2.6, si ritiene che un nuovo operatore abbia cessato di operare su una rotta interessata qualora non abbia utilizzato almeno l'80 % degli slot di cui dispone nella stagione di programmazione per la quale sono stati assegnati per la rotta in oggetto, a meno che il mancato utilizzo degli slot non sia giustificato da uno dei motivi di cui all'articolo 10, paragrafo 5, del regolamento (CEE) n. 95/93 o di ogni altro regolamento che lo modifichi o lo sostituisca. Qualora si ritenga che il nuovo operatore abbia cessato di operare sulla rotta interessata conformemente al presente paragrafo, le parti possono rifiutarsi di cedere slot al predetto nuovo operatore per la successiva stagione IATA sulla rotta interessata in oggetto.

36. Qualora un nuovo operatore, che abbia ottenuto slot conformemente alla presente sezione, decida di non avviare i servizi sulla rotta interessata in due (2) stagioni IATA consecutive, le parti possono rifiutarsi di cedere slot al predetto nuovo operatore per le due (2) successive stagioni IATA sulla rotta interessata in oggetto.

37. Qualora il nuovo operatore informi le parti in un momento troppo avanzato della stagione di programmazione, così che queste non possano, in ragione di quanto disposto dall'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 95/93, avvalersi degli slot restituiti o con effetto immediato, o successiva-

mente alla scadenza del termine previsto dall'articolo 10, paragrafo 4, di detto regolamento e prima dell'inizio effettivo della stagione di programmazione, le parti hanno il diritto di richiedere che il nuovo operatore trasferisca loro slot equivalenti a titolo di indennizzo in caso di perdita degli slot. Se, per qualsiasi motivo, il nuovo operatore non sia in grado di procedere a tale trasferimento, per recuperare e conservare gli slot non utilizzati, le parti possono giustificare il mancato utilizzo degli slot ceduti invocando le disposizioni dell'articolo 10, paragrafo 5, del regolamento (CEE) n. 95/93.

38. Per garantire che gli slot messi a disposizione dalle parti vengano utilizzati secondo modalità conformi ai presenti impegni, le parti concordano con il nuovo operatore un meccanismo che permetta alle parti di monitorare l'utilizzo degli slot. Le parti informano la Commissione del meccanismo convenuto.

2.2.7. La cessione degli slot è a titolo gratuito

39. Gli slot messi a disposizione dalle parti conformemente ai presenti impegni vengono offerti senza compensazione.

2.2.8. Cessione degli slot in via prioritaria

40. Tutti gli slot messi a disposizione conformemente ai presenti impegni vengono concessi dalle parti in via prioritaria al nuovo operatore la cui richiesta gli consentirebbe di operare il numero più elevato di frequenze compatibile con il numero di slot che, sulla rotta interessata in oggetto, le parti possono concedere conformemente agli impegni⁽¹⁾.

41. Ai sensi delle disposizioni della sezione 2.2.1, se il numero di slot ceduti è inferiore al numero massimo di slot che devono essere ceduti ai sensi della sezione 2.1, gli slot restanti vengono assegnati ad altri potenziali nuovi operatori alle stesse condizioni e fino ad esaurimento degli slot da cedere.

42. Gli slot vengono messi a disposizione del nuovo operatore selezionato dalle parti, previa approvazione della Commissione conformemente alla successiva sezione 2.2.9.

2.2.9. Selezione dei nuovi operatori

43. Un nuovo operatore che desideri ottenere slot dalle parti conformemente ai presenti impegni, comunica alle parti, entro il termine specificato nella sezione 2.2.2, la sua intenzione di richiedere gli slot alla successiva conferenza IATA sulla programmazione degli orari.

⁽¹⁾ Numero di slot già operati dal nuovo operatore sulla rotta in oggetto + numero di slot richiesti alle parti, limitato al numero massimo di slot che le parti devono ancora cedere ai sensi delle precedenti sezioni 2.1 e 2.2.1.

44. Contestualmente il nuovo operatore invia una copia della comunicazione alla Commissione, al seguente indirizzo:

Commissione europea
DG Concorrenza
Protocollo Antitrust
(caso COMP/A.38.284/D2)
B-1049 Bruxelles
Fax (32-2) 295 01 28

45. Qualora non riesca ad ottenere slot tramite la procedura standard di assegnazione degli slot in occasione della conferenza IATA sulla programmazione degli orari relativa alla stagione di programmazione nel corso della quale intende iniziare il servizio, un potenziale nuovo operatore richiede alle parti la concessione di slot entro e non oltre due (2) settimane dalla fine della conferenza sulla programmazione. Nel formulare la richiesta si terrà conto degli slot ottenuti alla conferenza sulla programmazione e che si discostano meno di 45 minuti dalla fascia oraria richiesta, e verrà data alle parti la possibilità di scambiare gli slot ottenuti dal nuovo operatore che si discostano più di 45 minuti dalla fascia oraria richiesta con slot delle parti che si discostano meno di 45 minuti dalla fascia oraria richiesta, conformemente alla sezione 2.2.2.

46. Contestualmente il nuovo operatore invia una copia della richiesta alla Commissione.

47. Entro e non oltre quattro (4) settimane dalla fine della conferenza IATA di programmazione degli orari per la stagione di programmazione nel corso della quale è previsto l'avvio del servizio, le parti, sulla base delle previsioni relative all'assegnazione degli slot per la successiva stagione, trasmettono alla Commissione una proposta di selezione del nuovo operatore sulla rotta interessata e una proposta relativa agli slot da concedere al nuovo operatore.

48. La Commissione decide se accogliere o no la proposta sulla base dei seguenti criteri:

- il nuovo operatore è un operatore indipendente dalle parti e ad esse non collegato conformemente al precedente punto 13, e
- il nuovo operatore è un concorrente esistente o potenziale credibile e avente le capacità, le risorse e la volontà di operare a lungo termine sulla rotta interessata come un concorrente credibile e attivo.

49. A questo scopo la Commissione potrebbe chiedere al nuovo operatore di presentare un piano dettagliato, contenente una presentazione generale della compagnia, compresa la sua storia, la sua forma giuridica, l'elenco e la descrizione dei suoi

azionisti, nonché le due più recenti relazioni finanziarie annuali sottoposte a revisione. Il piano dettagliato deve contenere informazioni sui progetti della compagnia per quanto riguarda lo sviluppo della sua rete, della sua flotta, ecc., nonché informazioni dettagliate sui progetti che intende realizzare riguardo alla rotta sulla quale intende operare. Nel piano dovrebbero essere specificate in dettaglio le operazioni previste sulla rotta su un periodo di tre anni (dimensioni dell'aeromobile, numero di frequenze operate, orari previsti dei voli) e i risultati finanziari attesi (traffico, ricavi, profitti attesi). La Commissione può anche chiedere una copia di tutti gli accordi di cooperazione conclusi dal nuovo operatore con altre compagnie aeree. I segreti commerciali e le informazioni riservate saranno conservate nel fascicolo riservato della Commissione e non saranno accessibili né ad altre imprese né al pubblico.

50. La proposta delle parti e la relativa approvazione della Commissione possono essere adeguate qualora si verifichino modifiche successive nella prevista assegnazione degli slot da parte del coordinatore degli slot tali da incidere sull'obbligo delle parti di cedere slot.

51. In caso di richieste concorrenti di più nuovi operatori, può essere scelto il nuovo operatore che presenti le capacità più elevate.

52. Qualora la Commissione non si opponga alla proposta delle parti entro sei (6) settimane dalla fine della conferenza IATA di programmazione degli orari, la proposta si considera accettata.

53. Qualora la Commissione non approvi la proposta presentata dalle parti, ed altri vettori abbiano richiesto slot alle parti, le parti propongono senza indugio alla Commissione altri vettori da selezionare come nuovi operatori.

54. Entro una (1) settimana dall'approvazione della Commissione della scelta del nuovo operatore per la rotta interessata, le parti trasmettono per iscritto la loro proposta di slot da concedere al nuovo operatore.

2.3. Distribuzione degli slot nell'aeroporto di Parigi CDG

55. Per assicurare che i clienti delle parti godano di tutti i vantaggi in termini di collegamenti, e fatte salve le disposizioni della sezione 2.1, gli slot concessi dalle parti all'aeroporto di Parigi CDG sono distribuiti come indicato di seguito.

56. Ai fini della presente sezione, per «orario di punta del mattino» si intendono i periodi giornalieri 1 e 2 e per «orario di punta della sera» i periodi giornalieri 4 e 5.

57. Il numero di slot concessi dalle parti all'aeroporto di Parigi CDG per ognuna delle rotte interessate Parigi-Milano e Parigi-Roma non supera due (2) paia di slot per l'«orario di punta del mattino» e due (2) paia di slot per l'«orario di punta della sera».

58. Per ognuna delle altre rotte interessate, il numero di slot concessi dalle parti all'aeroporto di Parigi CDG non supera un (1) paio di slot per l'«orario di punta del mattino» e un (1) paio di slot per l'«orario di punta della sera». Inoltre, per l'insieme di queste rotte, le parti non sono tenute a concedere in totale più di due (2) paia di slot nel periodo giornaliero 2.

Ora locale	Periodo giornaliero
6:00	1
7:00	
8:00	
9:00	2
10:00	
11:00	
12:00	3
13:00	
14:00	
15:00	4
16:00	
17:00	
18:00	5
19:00	
20:00	
21:00	6
22:00	
23:00	

2.4. La concessione di slot negli aeroporti di Parigi e di Milano

2.4.1. La concessione di slot negli aeroporti di Parigi

59. Essendo gli aeroporti parigini tra loro sostituibili, gli slot da mettere a disposizione conformemente ai presenti impegni negli aeroporti di Parigi CDG e ORY possono essere concessi, a discrezione delle parti, o a CDG o a ORY.

60. Tuttavia, le parti sono tenute, su richiesta specifica del nuovo operatore, a concedere slot all'aeroporto di ORY per le operazioni sulla rotta interessata qualora:

— alla data della concessione dell'esenzione non vi sia sull'aeroporto di CDG un'offerta concorrente paragonabile a quella esistente a ORY sulla rotta interessata;

— alla data della concessione dell'esenzione il nuovo operatore operi già servizi sulla rotta interessata da ORY e intenda attivare ulteriori frequenze sulla rotta interessata da tale aeroporto;

— il nuovo operatore opera tutti i suoi voli di linea per e da Parigi dall'aeroporto di ORY; e

— il nuovo operatore non riesce ad ottenere slot all'aeroporto di ORY tramite la procedura standard di assegnazione degli slot.

61. In tali casi le parti mettono a disposizione all'aeroporto di ORY fino ad un totale di quattro (4) paia di slot giornalieri.

62. Nel caso in cui siano soddisfatte tutte le summenzionate condizioni tranne la terza, il nuovo operatore potrebbe valutare la possibilità di trasferire all'aeroporto di CDG i servizi da esso operati sulla rotta interessata a partire da ORY. In tal caso può presentare, conformemente alla precedente sezione 2.2.2, una richiesta di slot all'aeroporto di CDG, la quale coprirà tutte le frequenze che intende operare sulla rotta interessata a partire da CDG, ivi comprese le frequenze trasferite da ORY.

2.4.2. La concessione di slot all'aeroporto di LIN

63. Le parti sono tenute, su richiesta specifica del nuovo operatore, a concedere slot all'aeroporto di LIN solo nel caso in cui il nuovo operatore operi servizi su una rotta interessata da LIN, e intenda attivare ulteriori frequenze sulla rotta da tale aeroporto. In tal caso, fatte salve le altre condizioni fissate nei presenti impegni, le parti mettono a disposizione slot entro i limiti e nel rispetto degli obblighi regolamentari vigenti all'aeroporto di LIN al momento della richiesta.

2.5. Slot messi a disposizione prima dell'adozione della decisione di esenzione

64. Le parti sono disposte ad anticipare volontariamente la concessione di slot ad un nuovo operatore su una rotta interessata per la stagione estiva IATA 2004. Qualora le parti abbiano messo a disposizione slot ad un potenziale nuovo operatore nel periodo precedente l'adozione della decisione di esenzione da parte della Commissione, tali slot vanno inclusi nel numero di slot che le parti sono tenute a concedere conformemente ai presenti impegni.

65. Un nuovo operatore che desideri ottenere slot dalle parti conformemente alla presente sezione è tenuto a trasmettere la sua richiesta alle parti entro il 15 gennaio 2004.

66. Contestualmente il nuovo operatore invia una copia della richiesta alla Commissione.

67. Le parti selezionano il nuovo operatore in base ai criteri di cui alle sezioni 2.2.8 e 2.2.9. Le parti trasmettono alla Commissione la loro proposta di selezione del nuovo operatore sulla rotta interessata.

68. Qualora la Commissione non si opponga alla proposta delle parti entro 2 settimane dal ricevimento della proposta, la proposta si considera accettata.

3. Impegni relativi all'interlining

3.1. Conclusione di accordi di interlining

69. Le parti si impegnano a concludere con un nuovo operatore, a richiesta di quest'ultimo, un accordo di interlining per le rotte operate dal nuovo operatore, nel caso in cui il nuovo operatore non abbia già concluso un tale accordo con le parti.

70. Per tali accordi di interlining valgono le seguenti limitazioni:

- si applicano esclusivamente per le tariffe della prima classe, della classe business e della classe turistica;
- la base di calcolo è costituita dalle tariffe pubblicate dalle parti per il volo di sola andata, nel caso venga emesso un biglietto di sola andata, ovvero dalla metà della tariffa pubblicata dalle parti per voli di andata e ritorno, nel caso venga emesso un biglietto di andata e ritorno;
- si applicano esclusivamente ai voli con origine e destinazione effettiva operati dal nuovo operatore;
- agli accordi di interlining si applicano le norme MITA e/o le normali condizioni commerciali;
- gli accordi di interlining danno al nuovo operatore o alle agenzie di viaggio la possibilità di offrire un volo di andata e ritorno nel quale una tratta venga operata dalle parti e l'altra dal nuovo operatore.

71. A condizione che vi sia disponibilità di posti nella relativa classe tariffaria, le parti sono tenute a trasportare un passeggero in possesso di biglietto emesso dal nuovo operatore per un volo su una rotta del nuovo operatore. Tuttavia, per prevenire abusi, le parti possono richiedere al nuovo operatore o al passeggero, se del caso, il pagamento della differenza (positiva) tra la tariffa applicata dalle parti e quella applicata dal nuovo operatore. Qualora la tariffa del nuovo operatore sia inferiore al valore del biglietto emesso dalle parti, queste ultime possono riservarsi di accettare il biglietto emesso dal nuovo operatore solo entro i limiti del controvalore corrispondente alla tariffa applicata dal nuovo operatore. Nel caso in cui le

tariffe delle parti siano inferiori al valore del biglietto emesso dal nuovo operatore, questi gode della medesima tutela.

72. Un accordo di interlining concluso ai sensi della presente sezione 3 per una determinata rotta di un nuovo operatore ha termine automaticamente, qualora il nuovo operatore cessi di operare la predetta rotta.

3.2. Accordi speciali di pro-rata

73. Le parti si impegnano a concludere con un nuovo operatore, su richiesta di quest'ultimo, un accordo speciale di pro-rata per voli che abbiano origine e destinazione effettiva in Francia e/o in Italia, a condizione che una parte del viaggio si compia su una delle rotte interessate. L'accordo viene concluso a condizioni analoghe a quelle concordate per la rotta interessata con vettori terzi non facenti parte dell'alleanza cui appartengono le parti ovvero appartenenti ad altre alleanze.

4. Programmi frequent flyer

74. Qualora un nuovo operatore non partecipi ad uno dei programmi frequent flyer delle parti ovvero non sia in grado di offrire un programma analogo, le parti si impegnano a consentire al nuovo operatore, su sua richiesta, di partecipare al loro programma frequent flyer comune per le rotte del nuovo operatore. L'accordo con il nuovo operatore viene concluso alle tariffe di mercato competitive per le rotte da esso operate.

75. Un accordo relativo ad una particolare rotta del nuovo operatore concluso ai sensi della presente sezione 4 ha termine automaticamente, qualora il nuovo operatore cessi di operare la predetta rotta.

5. Impegno a favorire i servizi intermodali di trasporto di passeggeri

76. Su richiesta di un'impresa di trasporto ferroviario o di trasporto di superficie di altro genere o di trasporto marittimo tra la Francia e l'Italia («partner intermodale»), le parti si impegnano a concludere un accordo sui servizi di trasporto intermodale, in base al quale forniranno servizi di trasporto aereo di passeggeri sulle rotte interessate come parte di un collegamento intermodale comprendente anche il trasporto via terra o via mare operato da un partner intermodale.

77. Tutti gli accordi intermodali conclusi conformemente alla presente sezione 5 sono conclusi sulla base dei principi del MITA (Multilateral Interline Traffic Agreement) (compreso l'accordo «Intermodal Interline Traffic Agreement — Passenger» e la «IATA Recommended Practice 1780e») e alle normali condizioni commerciali.

78. Le parti accettano la ripartizione pro-rata completa secondo i termini del MITA anche per le rotte sulle quali viene operato solo il servizio ferroviario. Qualora il partner intermodale richieda la comunicazione del numero di chilometri, della destinazione o della tariffa del volo in coincidenza, le parti presentano la relativa richiesta alla IATA secondo la normale procedura IATA.

79. Su richiesta di un potenziale partner intermodale, le parti si impegnano in buona fede a concludere un accordo a condizioni analoghe a quelle concesse ad altri partner intermodali, a condizione che vengano rispettati tutti i presupposti necessari, in particolare per quanto riguarda la sicurezza, la qualità del servizio, la copertura assicurativa e i limiti di responsabilità. Le condizioni di tale accordo prevalgono sugli obblighi generali previsti dalla presente sezione 5.

6. Regolazione degli aumenti delle frequenze

80. Le parti non attivano altre frequenze sulla rotta interessata per un periodo di almeno due intere stagioni IATA consecutive a partire dal momento in cui un nuovo operatore riceve gli slot dalle parti per le operazioni sulla rotta interessata, tranne che in casi eccezionali che richiedano l'attivazione di voli aggiuntivi per brevi periodi.

7. Durata dell'esenzione e degli impegni

81. Gli impegni proposti dalle parti prendono effetto dalla data di adozione da parte della Commissione della decisione di esenzione, conformemente all'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento (CEE) n. 3975/87.

82. Gli impegni hanno termine alla data di scadenza dell'esenzione concessa ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato CE.

83. Qualora la Commissione revochi l'esenzione concessa, ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, all'accordo di cooperazione, conformemente all'articolo 6 del regolamento (CEE) n. 3975/87 o ad una disposizione equivalente di un regolamento succes-

sivo, o qualora l'esenzione ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato CE venga annullata, o qualora le parti disdicano l'accordo di cooperazione notificato, tali impegni sono nulli a decorrere dalla data di revoca, dalla data di annullamento dell'esenzione o dalla data di disdetta dell'accordo. In tal caso, le parti hanno il diritto di recuperare o di chiedere la restituzione degli slot concessi sulla base dei presenti impegni a ciascuna compagnia aerea che, al momento della revoca, dell'annullamento dell'esenzione o della disdetta dell'accordo utilizza tali slot per operare servizi su rotte tra Francia e Italia. Le parti hanno inoltre il diritto di disdire qualsiasi accordo concluso sulla base dei presenti impegni avente ad oggetto l'interlining, la ripartizione, i programmi frequent flyer ovvero i servizi intermodali.

8. Clausola di riesame

84. Su richiesta delle parti, motivata da giusta causa, la Commissione può annullare, modificare o sostituire uno qualsiasi degli obblighi che incombono alle parti ai sensi dei presenti impegni.

III. CONCLUSIONI

85. Ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3975/87, la Commissione invita i terzi interessati a trasmettere le loro osservazioni in merito alla presente comunicazione, in particolare in merito agli impegni proposti, entro 45 giorni dalla data di pubblicazione, a:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza
c.a.: sig. Michel Lamalle o sig.ra Christine Tomboy
Caso COMP/A.38.284/D2
Unità COMP/D/2
Ufficio J-70 02/5
B-1049 Brussel
Rue de la Loi/Wetstraat 200
Fax (32-2) 296 98 12
E-mail: michel.lamalle@cec.eu.int o
christine.tomboy@cec.eu.int