

17 aprile 2012 12:20

ITALIA: Linate-Fiumicino. Monopolio Alitalia-Air One. Antitrust

La concentrazione Alitalia-AirOne ha creato nel 2008 una situazione di monopolio sulla rotta Linate-Fiumicino che ancora persiste e che dovrà essere rimossa entro il 28 ottobre prossimo. La società avrà tre mesi di tempo per presentare all'Antitrust le misure utili a tal fine. Lo ha deliberato l'Autorità al termine dell'istruttoria avviata, nel novembre scorso, sulla base alla procedura speciale prevista dal decreto legge 28 agosto 2008 n. 134, che sospendeva i poteri autorizzatori dell'Autorità sulla concentrazione.

Secondo l'Antitrust, sulla rotta in questione Alitalia-CAI non subisce alcuna pressione concorrenziale da parte di altri vettori aerei, in ragione dell'impossibilità ad ottenere slot su Linate, imputabile alle specificità regolamentari e amministrative dello scalo.

Il servizio di trasporto ferroviario ad alta velocità che, dalla fine del 2009, collega Roma e Milano in meno di tre ore, pur avendo costituito una novità di assoluto rilievo, non risulta ancora idoneo a disciplinare sufficientemente i comportamenti di Alitalia-CAI, né in termini di spostamento di una parte sostanziale della domanda dal servizio di trasporto aereo a quello ferroviario, né di effettiva riduzione del prezzo tale da produrre benefici per il passeggero. Lo spostamento della domanda dall'aereo verso il trasporto ferroviario ad alta velocità risulta, peraltro, decisamente più contenuto nelle fasce orarie più remunerative del mattino e della sera, che consentono viaggi andata e ritorno nella medesima giornata. Infatti, per i passeggeri che tendono a privilegiare queste fasce orarie, il treno appare ancora oggi presentare un grado contenuto di sostituibilità con l'aereo e, pertanto, essere solo parzialmente in grado di disciplinare il potere di mercato di Alitalia-CAI.

Secondo l'Antitrust, per rimuovere il potere di mercato di Alitalia-CAI sulla Linate-Fiumicino, appare necessaria la presenza di un effettivo vincolo concorrenziale che non può che essere rappresentato dalla presenza di un altro vettore aereo in grado di contendere ad Alitalia-CAI i passeggeri che utilizzano i voli della prima mattinata e della tarda serata. Per poter rappresentare un'alternativa credibile all'incumbent, il nuovo vettore dovrebbe poter disporre di un numero di slot sufficiente a garantire la dimensione minima efficiente dell'offerta e un'articolazione delle frequenze idonea a garantire un'offerta adeguata nelle fasce orarie a più alta domanda.

Per quanto concerne le altre rotte nazionali da/per Roma e le tratte Napoli-Torino e Napoli-Venezia, l'Antitrust ha invece rilevato che la posizione di mercato di Alitalia-CAI, determinatasi a seguito dell'operazione del 2008, risultava indubbiamente rafforzata ma pienamente contendibile. A riprova di ciò, nel triennio successivo all'operazione di concentrazione, si è registrato l'ingresso di nuovi vettori e il rafforzamento di quelli già attivi.

Infine, relativamente alle rotte da/per Milano verso Bari, Brindisi, Napoli, Palermo e Lamezia Terme, dove la maggior parte della clientela non effettua il viaggio di andata e ritorno in giornata, la posizione di Alitalia-CAI ha risentito non solo della concorrenza effettuata dai vettori che servivano le rotte in questione da Linate, ma anche di quella esercitata dagli operatori attivi da/per Malpensa. In quest'ottica, rileva soprattutto la pressione concorrenziale esercitata da EasyJet, Meridiana e Windjet.