

MISURE TEMPORANEE DI RIPARTIZIONE DEL TRAFFICO AEREO TRA GLI AEROPORTI DI LINATE E MALPENSA

Roma, 20 ottobre 1998

Presidente del Consiglio dei Ministri
On.le Romano PRODI

Ministro dei Trasporti e della Navigazione
On.le Claudio BURLANDO

L'Autorità intende segnalare ai sensi dell'articolo 21 della legge 10 ottobre 1990 n. 287, le disposizioni contenute nel Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione del 9 ottobre 1998, che modifica ed integra quanto previsto dai precedenti decreti del 5 luglio 1996 e del 23 ottobre 1997, in merito al trasferimento del traffico aereo dall'aeroporto di Linate all'aeroporto di Malpensa.

Tale decreto prevede che dall'inizio della prossima stagione di traffico i vettori operanti a Linate possano mantenere in tale aeroporto il 34% delle frequenze giornaliere effettuate nella precedente stagione, trasferendo all'aeroporto di Malpensa i voli residui. Tale disposizione ha natura transitoria, ossia fino al completamento delle opere infrastrutturali indicate nello stesso decreto. Successivamente a tale data, come disposto dal D.M. del 5 luglio 1996, dall'aeroporto di Linate potranno essere effettuati soltanto i voli tra Milano ed altre città che abbiano registrato nell'anno precedente un volume annuo di passeggeri di almeno 2 milioni di passeggeri ovvero una media di 1.750.000 passeggeri nell'ultimo triennio. In conseguenza dei consolidati flussi di traffico da e verso Linate, questo implicherebbe la permanenza sullo scalo milanese della sola tratta Milano-Roma.

L'Autorità prende atto che il decreto del 9 ottobre 1998 del Governo italiano intende adempiere ai rilievi contenuti nella decisione della Commissione Europea del 16 settembre 1998 e mira a rendere compatibile la ripartizione del traffico aeroportuale milanese con le disposizioni comunitarie concernenti la non discriminazione tra vettori aerei e la proporzionalità delle restrizioni agli scambi intracomunitari.

L'Autorità tuttavia osserva che il suddetto decreto è idoneo a determinare rilevanti effetti anticoncorrenziali sulla rotta Linate-Roma, che costituisce il più importante mercato di trasporto aereo all'interno del territorio nazionale, oltre che una delle principali rotte europee per volume di traffico. Se infatti la Commissione non ha contestato l'aderenza del decreto ai principi comunitari di non discriminazione e proporzionalità in materia di scambi intracomunitari, l'esistenza di una notevole distorsione della concorrenza di rilevanza nazionale legittima un intervento dell'Autorità.

Va anzitutto rilevato che gli aeroporti di Linate e Malpensa non fanno parte di un unico mercato, in considerazione della diversa distanza dal centro cittadino, della maggiore durata necessaria per il trasporto e del diverso costo per il passeggero (cfr. decisione del 25 luglio 1994, proc. A/58, *Assoutenti/Alitalia*); tale situazione è destinata a permanere fino a quando non saranno ultimati i lavori infrastrutturali per i collegamenti stradali e ferroviari dell'aeroporto di Malpensa con il centro di Milano.

Sulla rotta Linate-Roma, come è noto, operano l'Alitalia e da qualche anno la Air One, il cui ingresso ha contribuito ad una diminuzione significativa delle tariffe (tra il 15% ed il 30%). Attualmente, come risulta dalla tabella 1, Alitalia opera 56 frequenze giornaliere andata o ritorno (su un totale di 258 voli da e per Linate), contro le 28 di Air One (su un totale di 56 voli giornalieri su Linate). In seguito al decreto, Alitalia potrà effettuare 88 voli ed Air One 18.

Tabella 1 - Frequenze giornaliere da Linate

	Prima del decreto		Dopo il decreto
	Totale	Linate-Roma	
Alitalia	258	56	88
Air One	56	28	18

Poiché il decreto lascia libere le compagnie di scegliere la destinazione dei voli rimasti a Linate, non può essere escluso che tutte le frequenze vengano destinate alla Linate-Roma. Nella tabella 2, si riportano le quote di Alitalia ed Air One nella situazione precedente al decreto (colonna 1); nella colonna 2 si riporta la situazione nell'ipotesi in cui Alitalia scelga di mantenere inalterato il numero delle frequenze attuali; nella colonna 3 si riporta la situazione nell'ipotesi in cui Alitalia destini tutte le frequenze disponibili alla Linate-Roma.

Tabella 2 - Offerta di voli giornalieri Linate-Roma

	Colonna 1	Colonna 2	Colonna 3
	Prima del decreto	Dopo il decreto	
		(*)	(**)
Alitalia	56	56	88
Air One	28	18	18
Totale	84	74	106
quote %			
Alitalia	67%	76%	83%
Air One	33%	24%	17%
Totale	100%	100%	100%

(*) Alitalia ed Air One concentrano tutta l'offerta disponibile su Linate per la Milano-Roma.

(**) Air One concentra su Linate tutta l'offerta per la Milano-Roma, mentre Alitalia la lascia invariata rispetto alla situazione precedente al decreto.

In definitiva, Alitalia ha la possibilità di incrementare il proprio numero di voli fino ad un massimo del 50%, mentre Air One deve comunque diminuirli almeno del 35%.

Sulla rotta Linate-Roma il nuovo decreto determina un rafforzamento della posizione dominante di Alitalia, che mantiene la possibilità di scegliere discrezionalmente di quanto variare ed eventualmente aumentare la sua offerta, laddove il suo concorrente è addirittura costretto a diminuirli. La posizione dominante di Alitalia risulta ulteriormente consolidata dalla totale assenza di concorrenza potenziale. Sulla Linate-Roma, infatti, le possibilità di entrata sono totalmente precluse, poiché in base al decreto tutti i nuovi voli da e per Milano dovrebbero operare da Malpensa. Va poi aggiunto che il decreto imporrebbe un aggravio dei costi alle compagnie minori, costrette a suddividere l'operativo su più scali. Tale aggravio, per chi opera sulla rotta Linate-Roma, risulta ancor più ingiustificato, in considerazione del fatto che, alla scadenza del periodo transitorio, ossia dopo il completamento delle opere infrastrutturali, l'offerta dei collegamenti Milano-Roma verrà nuovamente concentrata su Linate, con una conseguente duplicazione dei costi di trasferimento.

Il decreto introduce quindi una regolamentazione asimmetrica pesantemente sbilanciata a favore dell'impresa in posizione dominante, contribuendo al rafforzamento di Alitalia a scapito del suo attuale unico concorrente ed impedendo l'ingresso di altri operatori sul mercato.

Considerata la frequenza con cui viene utilizzata la rotta Milano-Roma, la norma è inoltre in grado di generare rilevanti danni ai consumatori, nonostante la sua natura transitoria.

E' infine verosimile che gli effetti della norma (ossia l'indebolimento dell'unico concorrente e la sua possibile uscita dal mercato) possano protrarsi oltre la scadenza del decreto. Ciò appare palesemente in contrasto con il processo di liberalizzazione delle rotte nazionali ed europee avviato da alcuni anni.

L'Autorità, pur condividendo pienamente l'intento del Governo di dotare il Paese di una nuova e funzionale infrastruttura aeroportuale e riconoscendone gli effetti positivi per la concorrenza nel lungo termine, auspica che il decreto in esame venga modificato.

L'Autorità ritiene necessario evitare che le previsioni del decreto abbiano l'effetto di rafforzare la posizione dominante di Alitalia. Per ripristinare sulla rotta Linate-Roma quel grado di concorrenza che ha già determinato evidenti benefici per i consumatori è pertanto indispensabile la rimozione di tutti quei vincoli che limitano l'offerta sia dei vettori che hanno iniziato i collegamenti su tale rotta dopo la scadenza del periodo transitorio previsto dall'articolo 5 del Regolamento CEE n. 2408/92, sia dei vettori che intendono iniziarli. L'aumento delle frequenze che ne potrà derivare dovrebbe trovare come unico limite la capacità massima prevista dal decreto (*circa 6 milioni di passeggeri su base annua fino a quando non saranno completate le infrastrutture di collegamento con l'aeroporto di Malpensa*).

Sempre in via transitoria, e nella stessa prospettiva, potrebbe altresì essere consentito ai vettori così individuati di operare su altre tratte nazionali. Ciò eviterebbe che il vettore in posizione dominante risulti - di fatto - l'unico a poter operare su tali tratte e garantirebbe una maggiore tutela dei consumatori, in una fase di difficili ed inadeguati collegamenti tra il centro di Milano e lo scalo di Malpensa.

L'Autorità pertanto auspica la sollecita adozione delle necessarie misure correttive al decreto citato, affinché i benefici per i consumatori nazionali derivanti dall'avvenuta liberalizzazione delle rotte nazionali, nonché dall'imminente incremento della capacità aeroportuale milanese, non vengano vanificati dalle restrizioni alla concorrenza qui segnalate.

IL PRESIDENTE
Giuseppe Tesaurò

* * *