

A551 - TRASPORTO FERROVIARIO AD ALTA VELOCITÀ E REGIONALE

Provvedimento n. 30610

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 18 aprile 2023;

SENTITA la Relatrice Professoressa Elisabetta Iossa;

VISTO l'articolo 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE);

VISTO il Regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio, del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 81 e 82 del Trattato CE (ora 101 e 102 TFUE);

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287 e, in particolare l'articolo 14-ter;

VISTO il D.P.R. 30 aprile 1998, n. 217;

VISTO il proprio provvedimento n. 30248 del 19 luglio 2022, con il quale è stata avviata un'istruttoria ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti di Trenitalia S.p.A. (di seguito, "Trenitalia") per accertare l'esistenza di violazioni dell'articolo 102 del TFUE, in relazione all'accesso alla vendita, da parte del concorrente Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (di seguito, "NTV"), dei biglietti dei collegamenti ferroviari del trasporto regionale (di seguito, "TR") e Intercity (di seguito, "IC") su cui Trenitalia opera in via esclusiva in combinazione con i propri biglietti di collegamenti ad alta velocità (di seguito, "AV");

VISTA la "Comunicazione sulle procedure di applicazione dell'articolo 14-ter della legge 10 ottobre 1990, n. 287", adottata nell'adunanza del 6 settembre 2012 e pubblicata sul Bollettino n. 35 del 17 settembre 2012;

VISTA la comunicazione del 3 novembre 2022, con la quale la società Trenitalia ha presentato impegni, ai sensi dell'articolo 14-ter della legge n. 287/90, secondo le modalità indicate nell'apposito "Formulario per la presentazione degli impegni ai sensi dell'articolo 14-ter della legge n. 287/90";

VISTA la propria delibera del 6 dicembre 2022, con la quale è stata disposta la pubblicazione, in data 9 dicembre 2022, degli impegni proposti da Trenitalia S.p.A. sul sito *Internet* dell'Autorità, al fine di consentire ai terzi interessati di esprimere le loro osservazioni;

VISTE le osservazioni dei terzi interessati pervenute nell'ambito del *market test* in ordine agli impegni pubblicati;

VISTE le modifiche accessorie agli impegni, presentate da Trenitalia in data 8 febbraio 2023 (cfr. **Al. 1** alla presente delibera contenente la versione consolidata degli impegni);

VISTA la propria comunicazione alla Commissione europea, ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 4, del Regolamento (CE) n. 1/2003;

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

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Trenitalia è la principale impresa ferroviaria operante in Italia, attiva in particolare nel trasporto ferroviario di passeggeri su rete ad alta velocità, su rete convenzionale a media-lunga percorrenza e nel trasporto pubblico locale a rilevanza regionale. Il capitale sociale di Trenitalia è interamente detenuto da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., *holding* dell'omonimo gruppo di cui fanno anche parte, tra le altre, le società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., impresa concessionaria per la gestione della rete ferroviaria nazionale, e Busitalia Sita Nord S.r.l., impresa attiva nel trasporto pubblico locale su gomma su tutto il territorio nazionale. Nel 2021 Trenitalia ha realizzato un fatturato di circa 4,5 miliardi di euro, di cui quasi 3,7 miliardi di euro derivanti da ricavi da traffico; di questi ultimi, circa 2,1 miliardi di euro derivano da corrispettivi dei contratti di servizio con lo Stato o con le Regioni.

2. NTV è l'unico operatore italiano, oltre a Trenitalia, attivo nell'offerta di servizi di trasporto ferroviario passeggeri AV. Il capitale sociale di NTV è interamente detenuto da investitori privati. Nel 2021 NTV ha realizzato un fatturato pari a circa 490 milioni di euro, di cui circa 400 derivanti da ricavi da traffico.

II. IL PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO

3. In data 22 marzo 2022, l'Autorità ha ricevuto una segnalazione da parte di NTV, dove si rappresentava che Trenitalia avrebbe attuato una strategia commerciale abusiva, volta a legare artificialmente i servizi di trasporto regionale e Intercity, gestiti da Trenitalia in regime di monopolio a fronte della corresponsione di corrispettivi pubblici, con i servizi di trasporto a mercato operati su rete AV, dove Trenitalia è in concorrenza con NTV. Ciò sarebbe avvenuto attraverso un'interfaccia di vendita - fisica e virtuale, diretta e indiretta - indistinta, unitaria ed esclusiva, non replicabile dai concorrenti, non abilitati a vendere titoli di viaggio per i collegamenti sussidiati.

4. Al fine di superare questo svantaggio competitivo, NTV avrebbe ripetutamente chiesto a Trenitalia di consentirle di replicare, sui propri canali di vendita, soluzioni di viaggio che integrino le tratte sussidiate. Trenitalia avrebbe dapprima assunto un atteggiamento ostruzionistico e dilatorio, dando seguito solo dopo diversi mesi alla prima richiesta di incontro di NTV del novembre 2021; successivamente, i due operatori ferroviari sono addivenuti alla sottoscrizione, in data 28 giugno 2022, di un contratto per la commercializzazione, sui canali di vendita di NTV, dei biglietti dei servizi ferroviari regionali soggetti a obbligo di servizio pubblico operati da Trenitalia in combinazione con i treni AV Italo (di seguito, "l'Accordo"). Tuttavia, in tale contratto Trenitalia avrebbe imposto specifiche clausole aventi ad oggetto *[l'accesso e il trattamento dei dati relativi ai biglietti del servizio TR da parte di NTV]**. Dette clausole, in base a quanto disciplinato nel contratto, erano derogabili nel primo periodo di entrata in vigore dello stesso, per un massimo *[omissis]*. Le suddette previsioni contrattuali, a detta del segnalante molto più restrittive di quelle adottate da Trenitalia nei confronti di altri soggetti come le agenzie di viaggio e le OLTA (*on line travel agencies*), risulterebbero di dubbia fattibilità tecnica e, in ogni caso, aumenterebbero in modo significativo i costi a carico di NTV nonché le tempistiche di implementazione della soluzione. Ciò comprometterebbe l'effettiva operatività dell'accordo tra le Parti, posto che NTV, allo scadere della fase transitoria prevista dal contratto, rischierebbe di incorrere in significative penali in caso di inosservanza delle descritte previsioni contrattuali.

5. In data 19 luglio 2022 l'Autorità ha deliberato di avviare un procedimento nei confronti di Trenitalia, per accertare l'esistenza di violazioni dell'articolo 102 del TFUE¹. In particolare, la condotta contestata consiste in un "rifiuto costruttivo" a contrarre che sarebbe stato condotto dapprima ritardando ingiustificatamente la trattativa con NTV e successivamente imponendo condizioni irragionevoli per l'accesso alla vendita delle tratte sussidiate su cui Trenitalia opera in via esclusiva. Nel provvedimento di avvio è stato ipotizzato che tali comportamenti fossero suscettibili di costituire un abuso di posizione di dominante in violazione dell'articolo 102 del TFUE, in quanto Trenitalia farebbe leva sulla posizione dominante detenuta nei mercati dei servizi dei collegamenti ferroviari IC e TR per estendere e preservare il proprio potere di mercato anche nel mercato dei servizi AV, danneggiando l'unico *competitor* presente e ostacolando l'esplicitarsi di un confronto concorrenziale basato sul merito.

6. Nel corso di un'audizione tenutasi in data 14 settembre 2022, NTV ha comunicato di aver avviato nel mese di luglio 2022 la vendita di biglietti di treni AV Italo in combinazione con i biglietti di treni regionali di Trenitalia. NTV ha inoltre rappresentato l'esistenza di ulteriori criticità concorrenziali, non presenti nella iniziale segnalazione. In primo luogo, l'Accordo è limitato ai collegamenti del trasporto regionale esercitati da Trenitalia, mentre non include i servizi erogati da Trenitalia TPER S.c.a.r.l. e TRENORD S.r.l., le società partecipate da Trenitalia che gestiscono il trasporto regionale rispettivamente in Emilia-Romagna e Lombardia. Italo ha avviato la negoziazione con le due società (che utilizzano il sistema di Trenitalia per la vendita dei biglietti) per estendere anche ad esse i contenuti dell'Accordo; tuttavia, Trenitalia, il cui coinvolgimento è necessario per le opportune estensioni all'accesso al suo sistema di vendita, starebbe ritardando la trattativa.

7. In secondo luogo, NTV ha rappresentato che sui canali di comunicazione di Trenitalia relativi al servizio regionale (in primis i *monitor* di bordo) verrebbero riprodotti annunci riguardanti le coincidenze solo con gli altri treni di Trenitalia, inclusi quelli a mercato. Al fine di garantire una corretta e completa informazione ai passeggeri, tali annunci dovrebbero includere anche le coincidenze con i treni AV di NTV.

8. Infine, ad avviso di NTV Trenitalia dovrebbe riconoscerle un corrispettivo per la vendita dei biglietti del servizio regionale di Trenitalia, così come avviene per gli altri canali di vendita indiretti utilizzati dall'incumbent (es. agenzie di viaggio, tabaccai).

9. In data 25 ottobre 2022 è pervenuta l'istanza di partecipazione al procedimento di SNCF – Voyages Italia S.r.l., che è stata rigettata il 17 novembre 2022 in quanto, oltre che tardiva, non motivata dall'esistenza di un pregiudizio "diretto, immediato ed attuale dalle infrazioni oggetto dell'istruttoria o dai provvedimenti adottati in esito alla stessa" a carico della società istante, considerato che la stessa non è attiva nel mercato italiano dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri a lunga percorrenza su rete ad alta velocità, ossia il mercato dove si esplicherebbero gli effetti del presunto abuso di posizione dominante oggetto del presente procedimento.

10. In data 26 ottobre 2022, Trenitalia ha proposto a NTV, che ha accettato, una proroga del periodo transitorio previsto dall'Accordo, di fatto rinviando l'entrata in vigore delle clausole contrattuali oggetto di contestazione fino al termine del presente procedimento.

11. Con comunicazione del 3 novembre 2022, nella versione definitiva del formulario depositata, Trenitalia ha presentato impegni ai sensi dell'articolo 14-ter della Legge n. 287/90, tesi a: a) superare l'attuale assetto contrattuale in materia di accesso ai dati dei biglietti del trasporto regionale venduti in combinazione con NTV, agevolandone ulteriormente l'operatività; b) estendere significativamente l'ambito di applicazione delle vendite combinate; c) agevolare ulteriormente l'utenza che si avvale di servizi di trasporto in combinazione.

12. Di tali impegni l'Autorità ha deliberato la pubblicazione, a far data dal 9 dicembre 2022, per consentire ai terzi interessati di esprimere le proprie osservazioni. Rispettivamente in data 9 e 10 gennaio 2023 sono pervenute

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

¹ *[Cfr. Corte di giustizia dell'Unione europea, sentenza 25 marzo 2021, causa C-165/19 P (Slovak Telecom a.s. c. Commissione europea), par. 50, e la giurisprudenza ivi citata.]*

osservazioni da parte di SNCF – Voyages Italia S.r.l. e di NTV. Tali osservazioni sono state ulteriormente chiarite da NTV nel corso di un’audizione tenutasi il 26 gennaio 2023.

13. In data 1° febbraio 2023 NTV ha comunicato di aver concluso i contratti con Trenitalia TPER S.c.a.r.l. e TRENORD S.r.l. per la vendita di biglietti del servizio regionale da queste erogato in combinazione con i propri biglietti del servizio AV.

14. Al fine di recepire le osservazioni pervenute durante il *market test*, in data 8 febbraio 2023 Trenitalia ha presentato modifiche accessorie agli impegni precedentemente prospettati.

III. I MERCATI RILEVANTI e la posizione di TRENITALIA

15. Nell’ambito del presente procedimento, vengono in rilievo i seguenti mercati:

III.1) I servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale di passeggeri

16. Sulla base del consolidato orientamento dell’Autorità², i servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale di passeggeri presentano caratteristiche tali da individuare un mercato del prodotto distinto rispetto sia a tutte le altre modalità di trasporto pubblico locale sia alle altre modalità di trasporto ferroviario di passeggeri (a media-lunga percorrenza e ad alta velocità). La domanda di tale tipologia di trasporto è rappresentata da utenti che esprimono esigenze di mobilità a carattere continuativo su tratte primarie di breve durata in determinate fasce orarie delle giornate feriali (trasporto di tipo pendolare di studenti e lavoratori) ed esigenze di mobilità a carattere saltuario su tratte secondarie.

17. Trenitalia opera in sostanziale monopolio nell’offerta di tali servizi, coprendo, direttamente o indirettamente, l’intero territorio nazionale, in virtù, come anticipato, di contratti di servizio a lunga durata assegnati dalle Regioni principalmente tramite affidamento diretto. Solo in sporadici casi, Trenitalia opera in parziale sovrapposizione con piccoli operatori del territorio. Per l’erogazione di tali servizi, Trenitalia beneficia di corrispettivi pubblici.

III.2) I servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri a medio-lunga percorrenza su rete convenzionale

18. I servizi di trasporto ferroviario passeggeri a medio-lunga percorrenza su rete convenzionale soddisfano esigenze di mobilità sovraregionale normalmente di carattere saltuario e si distinguono in:

- servizi di trasporto con obblighi di servizio universale, operati in regime di monopolio legale da Trenitalia con la linea Intercity, in virtù del contratto di servizio stipulato a livello nazionale tra quest’ultima e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tali servizi sono parzialmente finanziati con sussidi pubblici;
- servizi di trasporto a mercato, attualmente operati dalla sola Trenitalia con la linea Frecciabianca.

III.3) I servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri a lunga percorrenza su rete ad alta velocità

19. I servizi di trasporto ferroviario passeggeri su rete AV, per consolidato orientamento dell’Autorità³, costituiscono un mercato rilevante del prodotto distinto dai servizi a medio-lunga percorrenza, in ragione di rilevanti differenze nei tempi di percorrenza, nella frequenza delle corse, nelle caratteristiche di *comfort* e qualità e nel livello delle tariffe sotto il profilo della domanda, nonché per le specificità e l’altissimo grado di sofisticazione tecnologica dal lato dell’offerta; rispetto ai servizi TR, inoltre, vi sono ovvie differenze in termini di lunghezza delle tratte.

20. Nell’offerta di tali servizi, come noto, operano in concorrenza Trenitalia, con i *brand* Frecciarossa e Frecciargento, e NTV con il *brand* Italo. Tali servizi sono interamente a mercato.

21. Con riferimento alle posizioni delle due imprese attive nell’offerta di servizi AV, sulla base delle informazioni fornite dal segnalante, Trenitalia servirebbe una quota di passeggeri prossima al [60-70%], offrendo circa 290 collegamenti giornalieri con i treni *Frecciarossa* e *Frecciargento* sulla rete AV. Per quanto attiene NTV, l’impresa deterrebbe il restante [30-40%] circa dei collegamenti ad alta velocità, con oltre 100 treni al giorno.

22. Dal punto di vista geografico, in considerazione del carattere generalizzato delle modalità di vendita dei titoli di viaggio di Trenitalia sull’intera rete ferroviaria italiana, risulta opportuno valutare le condotte in questione a livello nazionale.

23. Trenitalia detiene una posizione dominante nei mercati dei servizi di trasporto passeggeri regionale e a medio-lunga percorrenza su rete convenzionale. In particolare, essa risulta essere monopolista, in quanto operante in regime di esclusiva contrattuale, in virtù dei contratti di servizio stipulati con gli enti pubblici competenti, sia sul trasporto regionale sia sul trasporto a medio-lunga percorrenza con obblighi di servizio pubblico (TR e IC). Tale dominanza è ulteriormente rafforzata dall’appartenenza di Trenitalia al Gruppo FSI, che controlla l’infrastruttura ferroviaria (tramite

² [Cfr. *Provvedimento dell’Autorità n. 27878 del 31/07/2019 A519 - AFFIDAMENTO DIRETTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO NEL VENETO*, Boll. 33/2019; *Provvedimento dell’Autorità n. 27460 del 12/12/2018, C12205 - TRENITALIA - TRASPORTO PASSEGGERI EMILIA ROMAGNA/SOCIETÀ FERROVIARIA PROVVISORIA EMILIA ROMAGNA*, Boll. 49/2018; *Provvedimento dell’Autorità n. 23175 del 21/12/2011, C11395 - ATC/FERROVIE EMILIA ROMAGNA*, in Boll. 52/2012; *Provvedimento dell’Autorità n. 22355 del 28/04/2011, C11018 - TRENITALIA-FERROVIE NORD MILANO/ TRENITALIA-LENORD*, in Boll. 17/2011; *Provvedimento dell’Autorità n. 21366 del 14/07/2010, C10663 - RATP/TRANSDEV ITALIA*, in Boll. 28/2010; *Provvedimento dell’Autorità n. 26598 del 4/05/2017, C12080 - FERROVIE DELLO STATO ITALIANE/METRO 5*, in Boll. 19/2017.]

³ [Cfr. *Provvedimento dell’Autorità n. 24344 del 22/05/2013 A443 - NTV/FS/OSTACOLI ALL’ACCESSO NEL MERCATO DEI SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO PASSEGGERI AD ALTA VELOCITÀ*.]

RFI), le principali stazioni nazionali e detiene, attraverso Trenitalia stessa, altri *asset* produttivi di valenza altamente strategica (materiali rotabili, impianti di manutenzione, etc.).

24. Con riguardo ai servizi di trasporto ad alta velocità, Trenitalia risulta altresì in una posizione di preminenza, in virtù dell'elevatissima quota di mercato ancora detenuta a oltre 10 anni dall'ingresso del *competitor* sul mercato.

IV. GLI IMPEGNI PROPOSTI

25. In risposta alle criticità di natura concorrenziale sollevate dall'Autorità nel provvedimento di avvio del presente procedimento e in considerazione degli ulteriori profili sollevati dal segnalante in corso di istruttoria, Trenitalia, in data 3 novembre 2022, ha presentato impegni ai sensi dell'articolo 14-*ter* della Legge n. 287/90, consistenti, in sintesi:

1) nel fornire a NTV pieno accesso ai dati anonimi disaggregati e aggregati dei biglietti del trasporto regionale di Trenitalia venduti in combinazione con i propri servizi AV;

2) nell'estendere il periodo transitorio dell'accordo che disciplina la vendita, da parte di NTV, dei biglietti del servizio regionale di Trenitalia in combinazione con i propri servizi AV, al fine di consentire a NTV di adottare le misure tecniche necessarie al trattamento dei dati personali dei passeggeri del trasporto regionale secondo le previsioni dell'Accordo stesso. Trenitalia si renderà, al contempo, disponibile a una diversa regolamentazione della fattispecie previa indicazione, da parte di NTV, di finalità del trattamento dei dati compatibili con la detenzione degli stessi per un periodo di tempo più esteso;

3) nell'estendere le previsioni dell'Accordo anche ai biglietti dei servizi Intercity;

4) nell'agevolare la conclusione di simili accordi, anche prestando il supporto tecnico necessario, tra NTV e le società Trenitalia Tper S.c. a r.l. e Trenord S.r.l.;

5) nell'indicare le coincidenze dei collegamenti AV esercitati da NTV sui *monitor* di bordo dei treni del servizio regionale.

V. LE OSSERVAZIONI PERVENUTE NEL MARKET TEST

26. Nella riunione del 6 dicembre 2022 l'Autorità, ritenendo gli impegni presentati non manifestamente infondati, ne ha disposto la pubblicazione sul proprio sito, allo scopo di sottoporli al *market test* previsto dalla procedura relativa all'applicazione dell'articolo 14-*ter* della legge n. 287/90. Gli impegni sopra descritti sono stati sottoposti al *market test* dal 9 dicembre 2022 al 9 gennaio 2023.

27. Nel corso del *market test*, come anticipato, sono pervenute osservazioni da parte di SNCF – Voyages Italia S.r.l. e NTV.

28. SNCF – Voyages Italia S.r.l. ha rappresentato che le medesime condizioni di accesso ai dati e di interfaccia dovrebbero essere garantite da Trenitalia a tutti gli operatori ferroviari operanti in libero mercato (non solo nell'alta velocità, ma anche, come SNCF – Voyages Italia S.r.l., sul trasporto internazionale) che ne facciano richiesta, anche in futuro, non limitando i rimedi alla vicenda specifica NTV-Trenitalia che ne è stata l'origine.

29. NTV, in via preliminare, ha osservato che gli impegni di Trenitalia sarebbero inammissibili e inadeguati a superare le preoccupazioni concorrenziali espresse nel provvedimento di avvio, per la particolare gravità della condotta e per l'assenza di un *quid pluris* rispetto alla mera cessazione dell'illecito che deve caratterizzare l'istituto degli impegni. NTV ha quindi formulato osservazioni sui singoli impegni prospettati.

30. In merito all'Impegno 1, NTV ha criticato la circostanza che Trenitalia subordini l'accesso ai dati anonimi da parte di Italo al completamento delle informative funzionali ad acquisire l'assenso dei committenti del servizio ferroviario regionale e Intercity, prevedendo [*omissis*] giorni per questa attività. Ad avviso di NTV, tale obbligo informativo non ha alcun fondamento normativo né contrattuale e non può, in ogni caso, rallentare l'accesso ai dati da parte di NTV. Inoltre, non è necessario, come asserito da Trenitalia, che tali dati siano messi a disposizione di NTV su un'apposita interfaccia, giacché essi sono già presenti sulla piattaforma tramite cui Italo vende attualmente i biglietti combinati e non sono accessibili unicamente a causa della previsione contrattuale in discussione.

31. Con riguardo all'Impegno 2, NTV lo ha ritenuto del tutto inadeguato a risolvere la problematica concorrenziale, in quanto la soluzione contrattualmente prevista richiede investimenti cospicui e tempi ragguardevoli. Come meglio chiarito nell'audizione del 26 gennaio 2023, l'unica modalità risolutiva per NTV consiste nell'attribuzione a quest'ultima della titolarità autonoma del trattamento dei dati personali, in virtù della quale, adottando tutte le cautele richieste dalla normativa sulla *privacy*, NTV può detenere e utilizzare i dati dei clienti che acquistano i biglietti del servizio regionale – e in prospettiva del servizio Intercity – in combinazione con i biglietti del proprio servizio AV senza le limitazioni previste dall'attuale formulazione dell'Accordo.

32. Sull'Impegno 3, NTV si è limitata ad osservare che è preferibile un ampliamento dell'Accordo esistente piuttosto che la stipula di un nuovo contratto.

33. Sull'Impegno 4, NTV ha osservato che, per essere positivamente valutabile, esso dovrebbe essere di immediata implementazione, e cioè indicare un termine di attuazione entro il mese di gennaio 2023.

34. Infine, per quanto attiene all'Impegno 5, Italo ha chiesto di integrarlo con riferimento agli annunci diffusi, in aggiunta o in sostituzione del *monitor*, tramite altoparlanti di bordo. Inoltre, dovrebbero essere chiariti i criteri di visualizzazione delle coincidenze, per verificarne l'effettiva portata non discriminatoria.

35. NTV ha inoltre ribadito che Trenitalia dovrebbe riconoscerle un corrispettivo per la vendita dei biglietti del servizio regionale di Trenitalia, al pari di quanto avviene per le agenzie di viaggio (tra cui le OLTA) o i tabaccai.

VI. LE MODIFICHE ACCESSORIE AGLI IMPEGNI

36. In data 8 febbraio 2023 Trenitalia, tenendo conto delle osservazioni pervenute, ha presentato modifiche accessorie agli impegni. Con riguardo alle osservazioni di SNCF – Voyages Italia S.r.l., Trenitalia ha rilevato che le preoccupazioni concorrenziali delineate nel provvedimento di avvio fanno riferimento al mercato dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri a lunga percorrenza su rete ad alta velocità, dove NTV è l'unico altro operatore attivo, e pertanto gli impegni proposti non possono che riferirsi a quest'ultimo. In ogni caso, in linea con il contesto regolatorio vigente, *"analoghe opportunità verranno assicurate a ogni altro eventuale operatore interessato"*.

37. Per quanto riguarda l'Impegno 1, venendo incontro alle osservazioni di NTV, Trenitalia proporrà a NTV, entro 5 giorni lavorativi dalla notifica del provvedimento di accettazione degli impegni, una modifica dell'Accordo che riduca a 15 giorni i tempi inizialmente previsti per completare l'informativa ai committenti del servizio regionale (Regioni) e Intercity (MIT), ritenuta necessaria in ossequio al principio di leale collaborazione con questi ultimi. NTV avrà quindi libero accesso ai dati dal quindicesimo giorno successivo alla sottoscrizione del nuovo accordo. Nel caso *"di mera scuola"* di opposizione da parte di uno dei committenti, le Parti valuteranno congiuntamente le iniziative da intraprendere nei confronti dello stesso. Inoltre, NTV potrà disporre direttamente dei dati anonimi disaggregati tramite la piattaforma in uso, senza necessità di alcuna interfaccia dedicata.

38. L'Impegno 2 è stato modificato nel senso di attribuire a NTV, tramite una modifica contrattuale che sarà proposta entro 5 giorni lavorativi dalla notifica del provvedimento di accettazione degli impegni, la qualifica di titolare autonomo del trattamento dei dati personali acquisiti per la vendita dei biglietti combinati. Conseguentemente, NTV tratterà e conserverà sul proprio sistema di vendita i dati personali dei clienti che acquistano i biglietti combinati, per proprie finalità e per l'arco temporale dalla stessa definito.

39. L'Impegno 3 relativo all'estensione dell'iniziativa agli Intercity è stato sostanzialmente confermato, aderendo alla preferenza di NTV di emendare il contratto vigente, con una proposta di modifica che Trenitalia formulerà entro 5 giorni lavorativi dalla notifica del provvedimento di accettazione degli impegni.

40. Per quanto riguarda l'Impegno 4, come successivamente comunicato dalle Parti, i contratti tra NTV e, rispettivamente, Trenitalia TPER S.c.a.r.l. e TRENORD S.r.l. sono stati conclusi e sono già operativi. L'impegno risulta pertanto già completamente implementato.

41. Infine, l'Impegno 5 è stato modificato estendendolo anche agli eventuali annunci tramite altoparlante. Le informazioni in merito alle coincidenze verranno diffuse seguendo l'ordine cronologico di partenza dei treni. L'impegno sarà implementato entro 60 giorni lavorativi dalla notifica del provvedimento di accettazione degli impegni.

42. La durata degli impegni 1, 2 e 3 si estende a tutto il periodo di vigenza degli accordi a cui si riferiscono, mentre l'impegno 5 avrà durata indeterminata.

VII. LA VALUTAZIONE DEGLI IMPEGNI

43. Il presente procedimento ha ad oggetto un possibile abuso di posizione dominante di Trenitalia, con effetti escludenti nei confronti dell'unico concorrente attivo nel mercato dei servizi ad alta velocità.

44. Quanto all'eccezione di inammissibilità degli impegni, va osservato, in via preliminare, che, per costante giurisprudenza, la valutazione dell'Autorità in merito all'accoglimento o meno degli stessi rappresenta espressione di un potere ampiamente discrezionale in cui vengono in rilievo profili di opportunità (si cfr. in tal senso, *ex multis*, Tar Lazio, I, 3 marzo 2020, n. 2760 in cui si richiama Consiglio di Stato, sez. V, 22 settembre 2014, 4773).

45. Nel merito, gli impegni presentati da Trenitalia, nella loro versione definitiva comprensiva delle modifiche accessorie apportate a seguito del *market test*, appaiono idonei a risolvere le criticità concorrenziali evidenziate dall'Autorità nel provvedimento di avvio di istruttoria, come di seguito precisato.

46. Gli impegni 1 e 2 rimuovono in radice le limitazioni di accesso ai dati che avevano dato origine alla segnalazione di NTV. In particolare, per effetto delle modifiche contrattuali proposte, tanto i dati anonimi quanto i dati personali saranno accessibili al massimo livello di disaggregazione e senza le attuali limitazioni, direttamente sulla piattaforma utilizzata da NTV per la vendita dei biglietti combinati. Ciò sarà possibile a partire dal quindicesimo giorno successivo alla modifica contrattuale, in modo da consentire a Trenitalia la previa informativa dei committenti del servizio ferroviario. Grazie a queste modifiche, NTV potrà svolgere in tempo reale ogni verifica sull'andamento dell'iniziativa e qualsivoglia analisi commerciale per lo sviluppo e/o il miglioramento del servizio (es. individuazione delle coincidenze cruciali, presidio delle stazioni maggiormente richieste) nonché fornire agevolmente assistenza alla clientela anche nella fase successiva alla vendita del biglietto combinato. Si evidenzia che questa soluzione è stata raggiunta attribuendo a NTV la titolarità autonoma dei dati personali, come dalla stessa richiesto.

47. L'Impegno 3 risolve in modo netto il tema dell'accesso di NTV alla vendita dei biglietti Intercity in combinazione con i propri collegamenti AV, estendendo anche ad essi l'Accordo tramite una modifica allo stesso.

48. Con gli impegni 4 e 5, Trenitalia – cogliendo le sollecitazioni formulate dal *competitor* nel corso dell'istruttoria – ha fattivamente cooperato per estendere l'ambito di applicazione delle vendite combinate alle regioni servite da società dalla stessa partecipate e agevolando ulteriormente l'utenza che si avvale di servizi di trasporto in combinazione.

49. In particolare, l'Impegno 4 risulta già implementato, in quanto NTV ha già concluso i contratti con Trenitalia TPER S.c.a r.l. e Trenord S.r.l., anche grazie al supporto di Trenitalia.

50. Infine, con l'Impegno 5 Trenitalia equipara il trattamento dei treni AV di Trenitalia e NTV negli annunci tanto via *monitor* quanto via altoparlante operati sui treni regionali e Intercity, utilizzando un criterio non discriminatorio (ordine cronologico di partenza dei treni).

51. Quanto alle osservazioni di SNCF – Voyages Italia S.r.l., appare condivisibile quanto rappresentato da Trenitalia circa l'impossibilità di ricomprendere nell'ambito degli impegni in discussione istanze che fanno riferimento a mercati diversi da quelli rilevanti.

VIII. PREGIUDIZIO AL COMMERCIO TRA STATI DELL'UNIONE EUROPEA

52. Secondo la Comunicazione della Commissione europea 2004/C 101/07 Linee direttrici sulla nozione di pregiudizio al commercio tra Stati membri di cui agli articoli 81 e 82 del Trattato, su GUCE C 101/81 del 27 aprile 2004, il concetto di pregiudizio al commercio intracomunitario deve essere interpretato tenendo conto dell'influenza diretta o indiretta, reale o potenziale, sui flussi commerciali tra gli Stati membri. Alla luce dei principi citati, si rileva che le condotte oggetto del presente provvedimento riguardano un mercato che ha dimensione geografica pari, quantomeno, all'intero territorio italiano e attengono ad acquisti effettuabili in linea di principio da tutti i consumatori interessati, a prescindere dalla loro nazionalità. Pertanto, le condotte oggetto del presente provvedimento apparirebbero idonee, in assenza degli impegni presentati da Trenitalia, ad arrecare pregiudizio al commercio tra Stati membri.

IX. CONCLUSIONI

53. Alla luce di quanto esposto, gli impegni presentati da Trenitalia appaiono idonei a far venire meno i profili anticoncorrenziali oggetto dell'istruttoria. Essi risultano, in particolare, in grado di favorire lo sviluppo concorrenziale del mercato dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri a lunga percorrenza su rete ad alta velocità, eliminando possibili discriminazioni tra Trenitalia e NTV nell'offerta di biglietti combinati.

RITENUTO, quindi, che gli impegni presentati da Trenitalia risultano idonei a far venire meno i profili anticoncorrenziali oggetto dell'istruttoria;

RITENUTO di disporre l'obbligatorietà degli impegni presentati da Trenitalia ai sensi dell'articolo 14-*ter*, comma 1, della Legge n. 287/90;

Tutto ciò premesso e considerato:

DELIBERA

a) di rendere obbligatori per la società Trenitalia S.p.A. gli impegni presentati, ai sensi dell'articolo 14-*ter*, comma 1, della Legge n. 287/90, nei termini sopra descritti e nella versione allegata al presente provvedimento di cui fanno parte integrante;

b) di chiudere il procedimento senza accertare l'infrazione, ai sensi dell'articolo 14-*ter*, comma 1, della Legge n. 287/90;

c) che la società Trenitalia S.p.A. presenti all'Autorità, entro settantacinque giorni dalla notifica del presente provvedimento, una relazione sull'attuazione degli impegni assunti.

Il presente provvedimento sarà notificato ai soggetti interessati e pubblicato nel Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Avverso il presente provvedimento può essere presentato ricorso al TAR del Lazio, ai sensi dell'articolo 135, comma 1, lettera b), del Codice del processo amministrativo (Decreto Legislativo 2 luglio 2010, n. 104), entro sessanta giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso, fatti salvi i maggiori termini di cui all'articolo 41, comma 5, del Codice del processo amministrativo, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 8, comma 2, del Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n. 1199, entro il termine di centoventi giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso.

IL SEGRETARIO GENERALE
Guido Stazi

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli