

Provvedimento n. 11404 (A298)

**O.N.I. + ALTRI/CANTIERI DEL
MEDITERRANEO-BACINI
NAPOLETANI**

L'AUTORITA' GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 14 novembre 2002;

SENTITO il Relatore Professor Michele Grillo;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTA la segnalazione inoltrata dalle società O.N.I. Spa, Officine Meccaniche F.lli Solla Srl e Eliship Srl in data 24 dicembre 1999 e successivamente integrata in data 29 febbraio e 19 aprile 2000, relativa ad alcuni comportamenti tenuti dalle società delle società Cantieri del Mediterraneo Spa e Bacini Napoletani Spa nella messa a disposizione dei bacini di carenaggio nel Porto di Napoli;

VISTA la propria delibera del 24 maggio 2001, con la quale è stata avviata un'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti delle società Cantieri del Mediterraneo Spa e Bacini Napoletani Spa volta ad accertare presunte violazioni dell'articolo 3, della medesima legge;

VISTO l'esito degli accertamenti ispettivi effettuati, ai sensi dell'articolo 14, comma 2, della legge n. 287/90, in data 29 maggio 2001 presso la sede delle società Cantieri del Mediterraneo Spa e Bacini Napoletani Spa, sita in Napoli;

VISTO l'atto di fusione per incorporazione della società Bacini Napoletani Spa in Cantieri del Mediterraneo Spa del 15 gennaio 2002;

VISTA la propria delibera del 7 marzo 2002 con la quale, in seguito all'istanza delle società Cantieri del Mediterraneo Spa pervenuta in data 14 febbraio 2002 e integrata in data 22 febbraio 2002, è stato prorogato al 26 luglio 2002 il termine di conclusione del procedimento;

VISTA la propria delibera del 18 luglio 2002 con la quale, anche al fine di consentire alla parte il pieno esercizio del diritto di difesa, è stato ulteriormente prorogato al 15 novembre 2002 il termine di conclusione del procedimento;

VISTE le memorie presentate dalle società Cantieri del Mediterraneo Spa e Bacini Napoletani Spa in data 12 settembre 2001, 15 gennaio 2002, 26 aprile 2002;

SENTITI i rappresentanti delle società O.N.I. Spa, Officine Meccaniche F.lli Solla Srl e Eliship Srl, Palumbo Spa e Nuova Meccanica Navale Srl, l'Autorità Portuale di Napoli e le società Cantieri del Mediterraneo Spa e Bacini Napoletani Spa, rispettivamente in data 26 giugno 2001, 5 luglio 2001, 13 luglio 2001, 21 settembre 2001;

VISTE le memorie finali depositate in data 23 settembre 2002 dalle società Cantieri del Mediterraneo S.p.A e in data 25 settembre 2002 dalle società O.N.I. Spa, Officine Meccaniche F.lli Solla Srl e Eliship Srl;

SENTITI davanti al Collegio, in data 1 ottobre 2002, in audizione finale i rappresentati delle società Cantieri del Mediterraneo S.p.A, O.N.I. Spa, Officine Meccaniche F.lli Solla Srl e Eliship Srl;

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

CONSIDERATO quanto segue:

I. PREMESSA

1. LA DENUNCIA

1. In data 24 dicembre 1999 è pervenuta all'Autorità una segnalazione da parte delle società O.N.I. Spa, Officine Meccaniche F.lli Solla Srl e Eliship Srl, successivamente integrata in data 29 febbraio e 19 aprile 2000, nella quale si sostiene che la società Cantieri del Mediterraneo Spa, tramite la società controllata Bacini Napoletani Spa, utilizzerebbe la propria peculiare condizione di gestore dei bacini di carenaggio per impedire alle altre imprese di riparazione navale operanti nel porto di Napoli di accedere ai bacini stessi.

2. In data 15 maggio 2001 è pervenuta una comunicazione, sottoscritta dai denunciati e dalle diverse imprese operanti nella riparazione navale nel porto di Napoli-segnatamente, da Nuova Meccanica Navale Srl, Officine Meccanica Navale Carlino Giovanni, Naval Service Srl, Di Palma Srl, Fratelli Arena Sas., OMLI S.r.l., Ricom Srl, Nuova Orlen Srl, Miranda Srl, Navaltubi Sud Coop a r.l., Italiana Impianti Spa, Navalcantieri Srl, Simont Srl, SAIT Spa, Pagliuca Srl, Ifin Srl, Acanvi Sas., Orni s.n.c., Palumbo Spa, Naval Med Srl-nella quale, facendo riferimento alla denuncia di cui sopra, si esprime "*malessere in merito alla gestione dei bacini di carenaggio da parte dell'attuale concessionario*" e si richiede una rapida soluzione della vertenza¹.

2. IL PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO

3. In data 24 maggio 2001 l'Autorità ha deliberato l'avvio del procedimento istruttorio nei confronti di Cantieri del Mediterraneo Spa e Bacini Napoletani Spa per presunta violazione dell'articolo 3, della legge n. 287/90.

L'Autorità ha ritenuto che i comportamenti denunciati potessero configurare un abuso della posizione dominante detenuta da Cantieri del Mediterraneo Spa e Bacini Napoletani Spa nel mercato della messa a disposizione dei bacini di carenaggio nel porto di Napoli.

In particolare, si è contestato alle imprese in questione di aver adottato i seguenti comportamenti: *i)* frapposizione di ostacoli all'accesso ai bacini da parte delle imprese di riparazione e manutenzione navale operanti nel porto di Napoli, sia mediante l'omissione o il ritardo nella presentazione delle quotazioni per l'utilizzo degli stessi, sia attraverso l'assenza di trasparenza circa la disponibilità dei bacini, sia, infine, tramite opposizioni asseritamente motivate da ragioni tecniche e di sicurezza; *ii)* applicazione nei rapporti contrattuali tra Bacini Napoletani Spa e Cantieri del Mediterraneo Spa di condizioni economiche di utilizzo dei bacini sostanzialmente diverse da quelle imposte dalla stessa Bacini Napoletani Spa ad altre imprese di riparazione, così determinando per queste ultime ingiustificati svantaggi nella concorrenza.

4. In data 29 maggio 2001 sono stati effettuati, sulla base della delibera dell'Autorità del 24 maggio 2002, accertamenti ispettivi presso la sede delle società Cantieri del Mediterraneo Spa e Bacini Napoletani Spa, nel corso dei quali si è proceduto all'acquisizione di documenti ed informazioni.

5. Nel corso del procedimento sono stati sentiti in audizione i rappresentanti delle società O.N.I. Spa, Officine Meccaniche F.lli Solla Srl e Eliship Srl,(26 giugno 2001) e Cantieri del Mediterraneo Spa e Bacini Napoletani Spa (21 settembre 2001).

Sono stati inoltre sentiti in audizione i rappresentanti delle società Palumbo Spa (di seguito anche Palumbo) e Nuova Meccanica Navale Srl (di seguito anche Nuova Meccanica Navale), in data 5 luglio 2001, e dell'Autorità Portuale di Napoli, in data 13 luglio 2001.

Le parti del procedimento hanno avuto accesso ai documenti acquisiti al fascicolo, nel rispetto delle legittime esigenze di segretezza o riservatezza delle informazioni. In particolare, le società Cantieri del Mediterraneo Spa e Bacini Napoletani Spa hanno effettuato l'accesso agli atti del procedimento in data 24 luglio e 21 novembre 2001, 12 febbraio e 6 giugno 2002, 27 agosto 2002, mentre le società O.N.I. Spa,

¹ [Cfr. doc. 2.38.]

Officine Meccaniche F.lli Solla Srl e Eliship Srl hanno avuto accesso al fascicolo in data 16 agosto e 12 ottobre 2001, 10 giugno e 28 agosto e 27 settembre 2002.

6. In data 7 marzo 2002, a seguito dell'istanza presentata dalla società Cantieri del Mediterraneo Spa in data 14 febbraio 2002 e integrata in data 22 febbraio 2002, l'Autorità ha deliberato una proroga del termine di conclusione del procedimento, che è stato fissato al 26 luglio 2002. In data 18 luglio 2002, l'Autorità ha deliberato un'ulteriore proroga del termine di conclusione del procedimento, che è stato fissato al 15 novembre 2002.

7. In data 1 ottobre 2002, le parti del procedimento hanno esercitato il diritto di essere sentite dinanzi al Collegio, ai sensi dell'articolo 14 D.P.R. n. 217/98.

II. LE PARTI

8. Fino al 31 dicembre 2001, Cantieri del Mediterraneo Spa (di seguito Camed) era una società per azioni attiva nell'impiantistica civile, industriale, navale e meccanica, nonché nell'esercizio di officine e stabilimenti. In virtù di una licenza di sub-ingresso del 3 ottobre 1996, scadente nell'aprile del 2008, l'impresa era concessionaria nel porto di Napoli di un'area demaniale di circa 81.000 mq., già in concessione alla Fincantieri-Cantieri Navali Italiani Spa.

Nel 2001, Camed ha realizzato un fatturato complessivo di circa 18,2 miliardi di lire.

9. Fino al 31 dicembre 2001, Bacini Napoletani Spa (di seguito BN) era una società per azioni avente ad oggetto l'esercizio di bacini di carenaggio di mezzi nautici. La quasi totalità del capitale sociale (99,98%) era detenuta da Camed. Peraltro, le due società avevano in comune il presidente del consiglio di amministrazione e la maggior parte dei componenti. Giusta licenza di sub-ingresso del 3 ottobre 1996, scadente nell'aprile del 2008, Bacini Napoletani era concessionaria nel porto di Napoli di aree demaniali per il mantenimento di tre bacini di carenaggio in muratura. L'impresa era inoltre proprietaria di un bacino galleggiante.

Nel 2001, BN ha realizzato un fatturato di circa 5,2 miliardi di lire.

10. Attualmente Cantieri del Mediterraneo Spa e Bacini Napoletani Spa costituiscono un'unica società sotto la denominazione di Cantieri del Mediterraneo Spa, in quanto, con atto di fusione del 15 gennaio 2002, Cantieri del Mediterraneo Spa ha incorporato Bacini Napoletani Spa con effetto dal 1° gennaio 2002. Peraltro, Cantieri del Mediterraneo Spa e Bacini Napoletani Spa, pur essendo giuridicamente società distinte, costituivano già in precedenza un'entità economica unica, in considerazione dell'appartenenza esclusiva a Cantieri del Mediterraneo Spa delle quote sociali di Bacini Napoletani Spa, dell'identità di rappresentanti nel Consiglio di Amministrazione e, per espressa indicazione della parte, dello svolgimento congiunto delle attività di riparazione navale e di gestione del bacino di carenaggio nel porto di Napoli².

11. Nel prosieguo del provvedimento, tenuto conto della riconducibilità a Cantieri del Mediterraneo Spa anche delle decisioni di Bacini Napoletani Spa e tenuto conto, comunque, della successiva fusione per incorporazione, si farà riferimento a "Camed", indipendentemente dal fatto che il comportamento sia stato posto in essere da Cantieri del Mediterraneo Spa ovvero da Bacini Napoletani Spa

12. Rispetto alla durata della concessione per la gestione dei bacini di carenaggio, si rileva che, con delibera del 20 dicembre 2001, il Comitato Portuale di Napoli ha dato mandato al Presidente di concludere un'istruttoria finalizzata al rilascio alla stessa Camed di una nuova concessione o autorizzazione di durata trentennale in sostituzione delle concessioni del 1906, nonché di compiere una serie di atti inerenti al processo di riorganizzazione della attività cantieristica nel porto³.

13. O.N.I. Spa (di seguito ONI), Officina Meccanica F.lli Solla Srl (di seguito Solla) e Eliship Srl (di seguito Eliship) operano nella riparazione navale all'interno del porto di Napoli. Più in particolare, ONI esegue principalmente interventi di meccanica e motoristica, nonché di revisione di turbine, Solla si occupa prevalentemente di riparazioni di parti meccaniche di navi e natanti e di manutenzione e assemblaggio di

² [Cfr. *memoria Camed/BN doc. 8.170 e verbale di audizione doc. 8.164.*]

³ [Cfr. *Autorità Portuale di Napoli doc. 12.242.*]

motori navali, Eliship è attiva nella riparazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche industriali e navali.

III. LE RISULTANZE ISTRUTTORIE

1. IL REGIME GIURIDICO DELLA GESTIONE DEI BACINI DI CARENAGGIO NEL PORTO DI NAPOLI

14. Bacini Napoletani esercita i bacini di carenaggio nel porto di Napoli in virtù del subingresso in una concessione datata 5 luglio 1906. Al riguardo, l'articolo 2 del contratto di concessione prevede che i bacini vengano esercitati *“direttamente o per mezzo di un’impresa sub-concessionaria”*.

Nel seguito si illustra la successione di titolarità nella concessione in questione e gli obblighi del concessionario, anche alla luce del regolamento di gestione dei bacini di carenaggio.

a) La titolarità della concessione dei bacini di carenaggio nel porto di Napoli

15. Originariamente, in data 5 luglio 1906, l'Amministrazione Marittima ha affidato in concessione al Comune di Napoli e alla Camera di Commercio di Napoli *“l’occupazione e l’uso”* dei bacini di carenaggio del porto di Napoli, comprese dipendenze e pertinenze demaniali⁴, ai sensi dell'articolo 36 Codice Navigazione⁵.

La concessione ha una durata di 99 anni, decorrente dal 26 aprile del 1909. La scadenza del contratto è quindi prevista per il 25 aprile 2008.

16. Successivamente, in data 26 aprile 1911, il Comune e la Camera di Commercio di Napoli hanno affidato in sub-concessione per un periodo di 50 anni la Stazione dei bacini di carenaggio alla Società Anonima Bacini e Scali Napoletani, svolgente attività di gestione dei bacini stessi.

17. Nel marzo 1939, quando la Società Anonima Bacini e Scali Napoletani ha incorporato la società Anonima Officine Meccaniche e Cantieri Navali di Napoli e mutato la denominazione sociale in Navalmeccanica, si è realizzata l'integrazione tra l'attività di gestione dei bacini di carenaggio e della riparazione navale.

18. In data 4 luglio 1956, è avvenuto il subingresso nella concessione da parte della Società Esercizio Bacini Napoletani (SEBN) del gruppo Fincantieri Spa, ai sensi dell'articolo 46 del Codice della Navigazione (R.D. 30 marzo 1942, n. 327) e dell'articolo 30 del relativo Regolamento di esecuzione (D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328). Con riguardo alle modalità del subingresso, l'articolo 46 del Codice della Navigazione dispone che *“Quando il concessionario intende sostituire altri nel godimento della concessione deve chiedere l’autorizzazione dell’Autorità concedente”*, e il comma 2 dell'articolo 30 del Regolamento prevede che *“L’autorizzazione a sostituire altri nel godimento della concessione, norma dell’articolo 46 del codice, è data dall’autorità che ha approvato la concessione e il relativo atto è rilasciato dal capo del compartimento”*.

Nel giugno 1981, la SEBN ha incorporato gli Stabilimenti Navali Spa Taranto, cambiando la propria denominazione sociale in Società Esercizio Bacini Meridionali Spa (SEBM).

19. Ai sensi delle medesime disposizioni, il Consiglio Direttivo del Consorzio Autonomo del porto di Napoli ha deliberato, in data 12 gennaio 1993, l'assenso preventivo a che, previa formale rinuncia di Fincantieri all'esercizio delle attività in concessione, venisse autorizzato, da parte dell'ente concedente, il sub-ingresso di BN e Camed nelle concessioni di cui sopra. A tale delibera facevano seguito le istanze, presentate in data 26 febbraio 1993 allo stesso Consorzio Autonomo del porto di Napoli, del concessionario Fincantieri per la rinuncia alle concessioni demaniali marittime in questione e di BN (costituitasi in data 20

⁴ [Ai sensi dell'art. 3 del contratto, in particolare, *“le opere che formano oggetto della concessione consistono in due bacini di carenaggio colle pompe di esaurimento e relativo edificio; in altro fabbricato attualmente adibito per direzione dei lavori di costruzione da parte dell’Ufficio del Genio Civile, in due battelli porta, in due scali di costruzione. Sono comprese nella concessione le aree e banchine adiacenti e circondanti i bacini e gli scali ... Vi sono infine compresi tutti gli accessori di condutture elettriche ed idrauliche, meccanismi ed ordigni varii predisposti per l’esercizio della stazione”*.]

⁵ [L'art. 36 del Codice Navigazione prevede che *“L’amministrazione marittima, compatibilmente con le esigenze del pubblico uso, può concedere, l’occupazione e l’uso, anche esclusivo, di beni demaniali ... per un determinato periodo di tempo”*.]

gennaio 1993) per il sub-ingresso nel godimento delle concessioni relative, tra l'altro, ai bacini di carenaggio 1, 2 e 3 e successivi adempimenti amministrativi.

20. Nell'ottobre 1996, l'Autorità Portuale di Napoli ha rilasciato formale licenza di sub-ingresso a Camed e Bacini Napoletani, in relazione rispettivamente alle aree demaniali destinate alla trasformazione e riparazione navale e ai bacini di carenaggio. Sulla base dell'impegno espresso da Bacini Napoletani di "sottomettersi alla stretta osservanza di tutte le condizioni stabilite nei sopraccitati atti [stipulati rispettivamente in data 5/7/1906, 19/7/1959 e 19/5/1983] come se i medesimi fossero da essa stessa direttamente sottoscritti", l'atto di sub-ingresso del 1996 prevede che Bacini Napoletani debba rispondere "dell'esatta osservanza di tutte le condizioni sia speciali che generali stabilite nei suddetti atti stipulati rispettivamente in data 5/7/1906, 19/7/1959 e 19/5/1983 sotto comminatoria, in caso di trasgressione, di incorrere nelle sanzioni del Codice della Navigazione e del relativo Regolamento di esecuzione come se gli atti in questione fossero stati da esse stipulati"⁶.

21. Alla stregua della disciplina relativa innanzi richiamata, il subingresso nella concessione dei beni demaniali marittimi costituiti dai bacini di carenaggio risulta essere un atto amministrativo complesso, rispetto al quale soltanto il compimento dell'ultimo adempimento configura il pieno passaggio di titolarità della situazione giuridica riconnessa alla concessione. Pertanto, nel caso di specie, Camed e BN sono divenuti titolari delle concessioni in questione nell'ottobre 1996.

22. Nel contratto di concessione l'area demaniale oggetto di concessione risulta suddivisa in due parti: i bacini di carenaggio da una parte e un'area adibita all'attività di trasformazione e riparazione navali dall'altra. Il subingresso nella concessione dei primi è avvenuta da parte della società Bacini Napoletani Spa, costituita proprio a tal fine nel 1993, mentre la concessione della restante area è stata ceduta alla società di riparazione navale Cantieri del Mediterraneo Spa, costituita nel 1990.

23. Tale soluzione ha fatto seguito a quanto stabilito nel verbale d'accordo tra Fincantieri e le rappresentanze sindacali, sottoscritto il 4 novembre 1992 presso il Ministero del Lavoro, per far fronte alla grave crisi in cui versava Fincantieri. L'accordo prevedeva una soluzione così articolata:
[omissis]⁷⁸.

b) Gli obblighi del concessionario in base al contratto di concessione ed al regolamento di gestione dei bacini di carenaggio

24. La concessione in esame ha ad oggetto la gestione dei bacini di carenaggio e delle loro dipendenze a fronte del versamento di un canone annuo. Essa prevede che i bacini vengano esercitati "nell'interesse della Marina da guerra, della Marina mercantile e delle industrie locali" (articolo 2 del contratto di concessione).

25. A tal fine, il contratto di concessione impone una serie di obblighi al concessionario (o al sub-concessionario), con riguardo alla destinazione di uso del bene e allo sfruttamento economico dello stesso⁹.

In particolare, in base all'articolo 14 del contratto "Gli enti concessionari non potranno destinare e tanto meno sub-locare in tutto o in parte i bacini ... per usi che non siano attinenti alla costruzione, raddobbo ed allestimento delle navi e allo sviluppo dell'industria navale".

⁶ [Cfr. doc. Camed 8.170, allegato 26.]

⁷ [Nella presente versione alcuni dati sono omessi, in quanto si sono ritenuti sussistenti elementi di riservatezza o di segretezza delle informazioni.]

⁸ [Cfr. Camed doc. 8.170, allegato 1.]

⁹ [L'art. 37 del Codice Navigazione prescrive che "nel caso di più domande di concessione, è preferito il richiedente che offra maggiori garanzie di proficua utilizzazione della concessione e si proponga di avvalersi di questa per un uso che, a giudizio dell'amministrazione, risponda ad un più rilevante interesse pubblico". Tali principi si possono peraltro rinvenire anche nella più recente legge 28 gennaio 1994, n. 84 di riordino della legislazione in materia portuale. L'art. 18 di tale legge prevede, infatti, che le concessioni delle aree e delle banchine del porto per le attività portuali definite all'art. 16 della medesima legge siano "affidate sulla base di idonee forme di pubblicità" (comma 1), attenendosi a criteri finalizzati a "riservare nell'ambito portuale spazi operativi allo svolgimento delle operazioni portuali da parte di altre imprese non concessionarie" (comma 2). Detti criteri devono essere stabiliti mediante decreto del Ministero dei trasporti, ancora non emanato. Inoltre, ai fini dell'ottenimento della concessione di beni demaniali marittimi, il richiedente è tenuto a presentare un programma di attività, assistito da idonee garanzie, "volto all'incremento dei traffici e alla produttività del porto" (comma 6, lett. a).]

Rilevante appare la disposizione in base alla quale “Gli Enti concessionari, nel caso di gestione diretta, si obbligano formalmente a rivolgere in modo esclusivo a vantaggio dello stabilimento dei bacini di carenaggio ..., e mai in nessun caso a beneficio dei loro bilanci, i possibili profitti e quelle altre utilità che a loro pervenissero dall’esercizio dello stabilimento. In caso di sub-concessione saranno devoluti agli anzidetti scopi le differenze fra il canone devoluto allo Stato e quello che i concessionari riceveranno dalla sub-concessione” (articolo 21). Pertanto, tale disposizione stabilisce un obbligo di reinvestimento degli utili derivanti dalla gestione dei bacini.

26. Con riguardo alle tariffe di utilizzo dei bacini, il contratto di concessione prevede che il gestore possa “esigere un diritto proporzionato alla portata lorda delle navi, il quale non potrà mai eccedere quello fissato dalle tariffe annesse al presente contratto” (articolo 12).

Infine, la licenza di subingresso nella concessione a favore di BN del 3 ottobre 1996 dispone che “la società subentrante dovrà rendere pubbliche le tariffe di immissione e sosta nei bacini trasmettendone copia all’Autorità Portuale di Napoli e alla Capitaneria di Porto di Napoli”.

27. Inoltre, ai sensi dell’articolo 4 del contratto, il concessionario ha “l’obbligo di mantenere in perfetto stato di servizio tutte le opere che formano oggetto della concessione” e non può effettuare interventi di riparazione, rinnovamento o modifica delle strutture esistenti senza la preventiva approvazione della Capitaneria di Porto (articolo 5). Il concessionario non può inoltre interrompere “l’esercizio totale o parziale dello stabilimento, se non per necessità di riparazioni e per il tempo strettamente occorrente. La stazione quindi dovrà di massima essere sempre tenuta pronta per il suo funzionamento tanto in riguardo al materiale che al personale” (articolo 7). Lo Stato potrà risolvere il contratto oppure avocare a sé la concessione in caso di inadempimento degli obblighi da essa derivanti (articolo 24).

28. Le modalità di gestione dei bacini sono previste altresì nel Regolamento per l’esercizio dei bacini di carenaggio del porto di Napoli (di seguito anche Regolamento), in vigore dal 1° giugno 1946¹⁰.

La società concessionaria dei bacini è tenuta ad iscrivere le domande di utilizzo in un “elenco col rispettivo numero di turno” e a rilasciare “agli interessati il biglietto di iscrizione, con numerazione progressiva, indicante il turno”. Il regolamento precisa inoltre che “I capitani, armatori e loro rappresentanti ... potranno nelle ore di ufficio prendere visione del listino delle iscrizioni, copia del quale verrà affissa presso la Capitaneria e nell’Ufficio della Direzione Bacini” (articolo 3).

In caso di rinuncia all’iscrizione della nave, il richiedente non perderà la somma versata a titolo cauzionale, purché ne informi il gestore entro le ore nove del giorno precedente a quello in cui è prevista l’immissione (articolo 8).

29. Il gestore dei bacini provvederà ad effettuare la messa a secco della nave e a mettere a disposizione delle navi in bacino acqua, gru, energia elettrica, aria compressa, ecc., fatturando a parte tali prestazioni. “A parte ciò, gli armatori, capitani e altri interessati sono in facoltà di eseguire le riparazioni occorrenti alle loro navi nel modo che riterranno più opportuno” (articolo 9).

30. Infine, secondo il Regolamento, “la concessionaria non potrà né con tariffe speciali né alterando l’ordine di immissione nei bacini favorire alcuno” (articolo 5).

31. Si evidenzia che il contratto prevede sanzioni nel caso in cui il concessionario sia inadempiente agli obblighi sopra illustrati: alla stregua dell’articolo 24, infatti, il concedente ha la facoltà di risolvere il contratto “Qualora ... venisse a mancare il regolare esercizio dei bacini ed il normale sviluppo dell’industria”; inoltre, la concessione può essere avocata nel caso in cui “l’esercizio della Stazione ... degli Enti concessionari non rispondesse alle esigenze di ordine pubblico in rapporto agli interessi della marina da guerra o mercantile, all’utilità del commercio marittimo, della navigazione o delle industrie locali”.

32. Inoltre, ai sensi della licenza di sub-ingresso, espressamente BN “dovrà rispondere dell’esatta osservanza di tutte le condizioni sia speciali che generali stabilite [negli] atti stipulati in data 5/7/1906, 19/7/1959 e 19/5/1983, sotto comminatoria, in caso di trasgressione, di incorrere nelle sanzioni del Codice della Navigazione e del relativo Regolamento di esecuzione come se gli atti in questione fossero stati da essa stipulati”.

¹⁰ [Cfr. Autorità Portuale di Napoli doc. 8.162, all. 1.]

33. In data 17 giugno 2002, il Presidente dell’Autorità Portuale di Napoli ha emesso l’ordinanza di approvazione del nuovo Regolamento per l’esercizio dei bacini di carenaggio, in vigore dal 1° luglio 2002, “che tenga conto degli interessi economici coinvolti” dalla gestione dei bacini stessi ed ha approvato soluzioni finalizzate alla riorganizzazione del comparto navale a Napoli. La bozza definitiva del nuovo regolamento è stata approvata dal Comitato Portuale nella seduta del 26 febbraio 2002.

34. Nel corso dei lavori per la definizione del nuovo regolamento, l’Autorità Portuale ha sottolineato la necessità di “*individuare a breve termine regole certe che consentano di porre le basi, nell’attuale regime concessorio ed autorizzativo, per lo svolgimento delle (...) attività (connesse alla cantieristica ed alle riparazioni navali del Porto di Napoli) in equilibrio con esigenze di trasparenza e fluidità del mercato*”. In particolare, essa ha affermato che “*la disciplina concessoria dei bacini di carenaggio (potrà) soddisfare l’interesse pubblico alla stessa sottesca soltanto a mezzo di una specifica disciplina d’esercizio che non ammetta distorsioni di sorta e che consenta il contemperamento delle situazioni soggettive placandone la evidente conflittualità*”.¹¹

35. Nel nuovo Regolamento viene, tra l’altro, ribadito l’obbligo per il gestore dei bacini di rilasciare il biglietto di iscrizione con numerazione progressiva, indicante la priorità nell’accesso in bacino, stabilita, salvo casi eccezionali o di urgenza, in base all’ordine cronologico di presentazione delle domande e alla prontezza della nave.

36. La modifica del Regolamento per l’esercizio dei bacini di carenaggio si inserisce nell’ambito di un più ampio progetto di riorganizzazione del settore della cantieristica e delle riparazioni navali nel porto di Napoli. In tale contesto, è prevista la riallocazione delle officine dei riparatori e l’acquisizione del bacino n. 5 da parte dell’Autorità Portuale di Napoli, previo espletamento di una perizia giurata sulle condizioni di funzionalità del bacino stesso. Quest’ultimo sarà poi assegnato ad un consorzio di riparatori navali¹².

2. IL MERCATO RILEVANTE: LA MESSA A DISPOSIZIONE DEI BACINI DI CARENAGGIO NEL PORTO DI NAPOLI

a) Il mercato del prodotto

37. Il mercato rilevante ai fini del presente procedimento è quello della messa a disposizione dei bacini di carenaggio.

Il bacino di carenaggio è una costruzione artificiale che comunica con il mare o comunque con l’acqua, concepita per ricevere navi ed imbarcazioni da sottoporre a riparazioni, manutenzione e pulizia. E’ munito di pompe che lo prosciugano ponendo la nave all’asciutto.

Esso viene impiegato per lo svolgimento di numerosi interventi di riparazione sulla parte immersa della nave, denominata opera viva, i quali richiedono che l’imbarcazione sia posta a secco. A seconda delle sue dimensioni, il bacino di carenaggio è idoneo ad ospitare navi di diversa stazza.

38. Il bacino di carenaggio non è, di norma, sostituibile con gli alaggi o con l’intervento dei palombari. Infatti, come rilevato dall’associazione nazionale degli armatori Confitarma, la maggior parte degli interventi relativi all’opera viva della nave deve necessariamente essere eseguita in bacino di carenaggio e solo raramente sarebbe possibile utilizzare in sostituzione del bacino gli scali di alaggio, data la loro limitata capacità di tiro a secco. Inoltre, la c.d. visita a nave galleggiante mediante i palombari sarebbe utilizzata saltuariamente, per eseguire ispezioni fotografiche della carena, ovvero per eseguire piccoli interventi per lo più di emergenza¹³.

Infine, va ricordato che il Regolamento per la Classificazione delle Navi del RINA (Registro Italiano Navale) prevede una serie di casi in cui gli interventi di riparazione e manutenzione navale debbono essere necessariamente svolti con la nave a secco¹⁴.

¹¹ [Cfr. Autorità Portuale di Napoli doc. 8.162, all. 2 e doc. 13.320..]

¹² [Cfr. Autorità Portuale di Napoli doc. 8.162, all. 3.]

¹³ [Cfr. Confitarma doc. 10.199. Conformemente, la società Caremar ha specificato che gli interventi di riparazione e manutenzione delle unità sociali “*eseguiti in bacino di carenaggio non possono essere eseguiti da palombari e/o alaggi*”. Cfr. Caremar doc. 12.236.]

¹⁴ [In relazione agli interventi ordinari, il Regolamento citato prevede l’obbligo di procedere a visite annuali comprendenti “*un esame visivo dello scafo, dei macchinari e delle attrezzature della nave e prove*”. Inoltre, è necessario procedere alla visita di carena (ovvero la superficie esterna immersa dello scafo e gli elementi associati) per due volte

39. Poiché l'ottenimento dei bacini di carenaggio è necessario per l'esecuzione degli interventi di riparazione e manutenzione navale in bacino¹⁵, il riparatore ha necessità di acquisire in tempo utile delle informazioni relative alla disponibilità e al costo dello stesso, per poter formulare un'offerta completa all'armatore.

40. I bacini di carenaggio possono essere di proprietà privata o pubblica¹⁶. Quando un bacino è di proprietà pubblica, la sua gestione è tipicamente affidata ad un terzo tramite concessione ed è generalmente disciplinata da apposito regolamento che impone una serie di vincoli di comportamento per il titolare della concessione. Questi ultimi sono volti a garantire, tra l'altro, una gestione dei bacini tali da permettere pari condizioni di accesso a tutte le imprese interessate e ad assicurare il mantenimento in buono stato della struttura¹⁷.

41. A seconda del differente regime che impronta la gestione dei bacini di carenaggio nei vari porti e della sussistenza o meno di una integrazione tra l'attività di gestione dei bacini e quella di riparazione e manutenzione navale in bacino, possono rinvenirsi diversi moduli organizzativi dello svolgimento dell'attività economica.

Tali diversità si riflettono anche sull'articolazione della domanda di bacino da parte dei soggetti che possono avere interesse ad ottenerne la disponibilità. Laddove, in particolare, vi sia un riparatore navale che può utilizzare esclusivamente per sé un bacino di carenaggio, la domanda da parte dell'armatore avrà tipicamente ad oggetto un servizio integrato, comprendente sia la riparazione che l'utilizzo del bacino. Invece, quando un soggetto, sia esso attivo o meno anche nella riparazione navale, gestisce un bacino di carenaggio per un utilizzo non esclusivo, esiste una domanda di messa a disposizione del bacino, proveniente dai soggetti che hanno interesse ad utilizzarlo, siano essi armatori o riparatori. Questi ultimi devono ottenere dal gestore la disponibilità del bacino per l'effettuazione di interventi di riparazione e manutenzione navale sull'opera viva della nave.

Ad esempio, nei porti di Genova e La Spezia, dove le attività di riparazione e gestione dei bacini di carenaggio sono separate, la domanda di messa a disposizione dei bacini è suddivisa circa a metà tra armatori e riparatori¹⁸.

42. Il caso del porto di Napoli rientra nella seconda ipotesi organizzativa, atteso che la concessione che attribuisce i bacini di carenaggio a Camed prevede espressamente che la loro gestione sia subordinata al rispetto di obblighi specifici. In particolare, il relativo regime giuridico impone il rispetto di una parità di trattamento tra i diversi soggetti che ne richiedono la disponibilità, con ciò escludendo qualunque titolo di privilegio di Camed rispetto alle altre imprese di riparazione nell'utilizzo dell'infrastruttura derivante dalla sua integrazione verticale.

Per quanto riguarda la domanda di bacino, nel porto di Napoli risulta largamente prevalente quella proveniente dai riparatori piuttosto che dagli armatori. In particolare, dalla documentazione concernente le "domande di immissione in bacino" relativa al periodo luglio 2000-dicembre 2001 emerge che su 266

ogni cinque anni, con nave a secco o galleggiante. Il Regolamento precisa che la visita di carena con nave galleggiante può sostituire quella con nave a secco soltanto in casi limitati, al ricorrere di particolari condizioni. Peraltro, qualora nel corso della visita con nave galleggiante siano evidenziati danni o deterioramenti, il tecnico preposto alla visita "può richiedere che la nave venga immessa in bacino a secco per effettuare una visita dettagliata e per eseguire i necessari lavori di riparazione". Cfr. Confitarma doc. 10.199, nonché RINA doc. 10.197, all. (art. 5.4 pag. 72, art. 2 pag. 143, art. 1.1 pag. 155).]

¹⁵ *[In proposito si consideri che gli interventi di riparazione e manutenzione navale si distinguono tra quelli che possono essere effettuati con nave in acqua e quelli che di norma devono svolgersi con nave a secco e quindi postulano l'utilizzazione di un bacino di carenaggio. Tra gli interventi che necessitano di bacino di carenaggio rientrano i seguenti: sfilamento assi portaeliche, rilievi e misurazioni d'uso, trattamento della carena, revisione delle eliche di propulsione e trasversali, revisione delle pinne stabilizzatrici, manutenzione delle valvole prese mare e fuori bordo, lavori di carpenteria che interessano l'opera viva, visita ai recessi, abbisciamiento delle catene salpancore, lavori ai timoni, lavori di carpenteria e pitturazione nei doppifondi con accesso dal bacino. Cfr. Tirrenia, doc. 2.34, Caremar 7.133.]*

¹⁶ *[Cfr. risposte delle Autorità Portuali di Trieste (doc. 7.129 e 7.147), Genova (doc. 7.134), Messina (doc. 7.151), Venezia (doc. 7.152) e La Spezia (doc. 8.157). Nei casi di Trieste e La Spezia, dove la gestione è effettuata da soggetti che non operano nel mercato della riparazione, la gestione consegue un sostanziale pareggio di bilancio.]*

¹⁷ *[Cfr. Regolamenti per l'esercizio dei bacini di Genova (doc. 7.134), di Messina (doc. 11.234) e di Napoli (doc. 1.10).]*

¹⁸ *[Cfr. Camed All. 98 a doc. 13.298 e Ente Bacini di Genova doc. 13.311. In tali realtà portuali, l'attività di mera gestione dei bacini viene svolta conseguendo un sostanziale pareggio di bilancio]*

richieste di bacino la quasi totalità (239) proviene da Camed e da altre imprese di riparazione e soltanto 27 direttamente da armatori¹⁹.

43. L'articolazione delle richieste di bacino riscontrata a Napoli risulta in linea con quanto normalmente avviene nel settore. Infatti, l'associazione degli armatori navali Confitarma ha affermato che *“nella stragrande maggioranza dei casi l'armatore tende ad affidare l'intero blocco dei lavori al cantiere prescelto, includendo in esso il noleggio della vasca che viene direttamente prenotata e messa a disposizione dal riparatore”*²⁰.

Ciò trova riscontro nei prospetti comparativi predisposti da Tirrenia in occasione delle commesse di riparazione in bacino: Tirrenia ha infatti considerato ONI alla stessa stregua di altri riparatori dotati direttamente di un bacino di carenaggio; ONI, dal canto suo, si è premurata di ottenere la disponibilità del bacino²¹.

44. La messa a disposizione delle strutture di bacino avviene contro remunerazione. Quando si tratta di bacini in concessione, è normalmente prevista la pubblicazione delle tariffe praticate e la comunicazione delle stesse alle competenti autorità portuali. L'entità del diritto di bacino viene commisurata alle dimensioni della nave da ricoverare, misurate in TSL.

45. Alla luce delle considerazioni che precedono, il mercato rilevante nell'ambito del presente procedimento è rappresentato, dal punto di vista merceologico, dalla messa a disposizione dei bacini di carenaggio, che vede il gestore dei bacini dal lato dell'offerta e, nella maggior parte dei casi, i riparatori dal lato della domanda.

b) Il mercato geografico

46. Gli interventi di riparazione effettuati in bacino di carenaggio presuppongono normalmente la disponibilità, per il riparatore, di adeguate attrezzature e strutture all'interno del porto. Pertanto, nel caso in cui un'impresa di riparazione decidesse di eseguire una commessa in un porto diverso da quello in cui ha sede la propria officina, dovrebbe necessariamente affrontare, oltre ai costi di trasferta dei tecnici e degli operai, anche una serie di problemi logistici legati al trasferimento di macchinari, sempre che questi ultimi siano effettivamente trasportabili. In alternativa, l'impresa dovrebbe fare ricorso a strutture e attrezzature di riparatori locali, sopportando in tal modo costi aggiuntivi, nonché costi opportunità legati al mancato utilizzo delle proprie risorse produttive.

47. In questo senso, in sede di audizione, le società Palumbo e Nuova Meccanica Navale hanno dichiarato che *“l'effettuazione di interventi di riparazione in bacini di carenaggio situati in porti diversi da quello di attività dell'impresa comporta costi aggiuntivi estremamente rilevanti”*. Le imprese audite hanno precisato che tali costi sono riconnessi alla *“trasferta di tecnici, operai, attrezzature e strutture, nonché (...) [alla] logistica. Peraltro, determinate strutture presenti nel cantiere dell'impresa non sono in generale trasportabili. Diventa pertanto necessario ricorrere a strutture di operatori locali, operando in qualità di subfornitore”*; *l'insorgere di tali costi, infine, “rende l'intervento economicamente sconveniente ed effettuabile soltanto in casi eccezionali, per non perdere il cliente”*²².

48. Tali affermazioni confermano quanto asserito dai denunciati ONI, Solla e Eliship in sede di audizione: *“in termini generali, l'effettuazione di interventi in altri porti risulta impraticabile per gli insostenibili costi di trasferimento delle maestranze e dei macchinari, che impediscono all'impresa di operare in modo competitivo rispetto agli operatori locali. Peraltro, alcuni macchinari di ONI non sono trasportabili. Soltanto in casi particolari (...) è possibile effettuare una riparazione al di fuori del porto di riferimento. In ogni caso, va considerato che determinati interventi comportano lo smontaggio del pezzo e la sua successiva riparazione all'interno dell'officina. Quindi, se l'impresa opera al di fuori del porto in cui ha il proprio cantiere, è costretta a sopportare i costi del trasferimento dei pezzi alla propria officina, ovvero a ricorrere ai macchinari di un riparatore in loco, di cui diviene subfornitore (...)”*. I denunciati hanno precisato, inoltre, che l'impresa che deve sopportare i costi di trasferimento *“non può comunque competere con le imprese*

¹⁹ [Cfr. Camed doc. 10.202 e all. 122 a Camed doc. 13.310. Più precisamente, 225 richieste di bacino nel periodo considerato sono state presentate da Camed in qualità di riparatore e 14 da altre imprese di riparazione napoletane.]

²⁰ [Confitarma doc. 10.199.]

²¹ [Cfr. allegati ai docc. 8.158 e 10.196 Tirrenia.]

²² [Cfr. verbale di audizione di Palumbo e Nuova Meccanica Navale doc. 6.112.]

locali, che possono giovare di contenute spese per il bacino senza dover sostenere l'onere del trasferimento²³.

49. Anche altre imprese di riparazione contattate hanno giudicato economicamente insostenibile l'esecuzione di interventi di riparazione al di fuori del porto in cui hanno sede e svolgono la propria attività, per l'insorgenza dei costi aggiuntivi appena richiamati²⁴. In proposito, va segnalato che i bacini di carenaggio più prossimi a Napoli si trovano in Sicilia oppure a Livorno, quindi ad una considerevole distanza dal porto partenopeo.

50. A riprova di ciò, giova rilevare che nessuna delle 929 commesse svolte nei bacini di carenaggio presenti nel porto di Napoli nel periodo 1996-2000 è stata attribuita a riparatori non localizzati nello scalo partenopeo²⁵.

I rari interventi effettuati dalle imprese di riparazione partenopee in porti diversi da quello di Napoli risultano realizzati, da quanto emerge nella documentazione in atti, principalmente allo scopo di preservare l'avviamento dell'impresa a fronte dell'estrema difficoltà di operare a Napoli. Ad esempio, la società Italiana Impianti ha svolto attività a Messina in qualità di sub-fornitore di un'impresa siciliana, nell'impossibilità di operare a Napoli: *"in questi ultimi cinque anni i lavori eseguiti (...) nei bacini (...) sono andati sempre più scemando ... per questi motivi siamo costretti molto spesso a cercare lavoro altrove con spese maggiori e introiti minori. (...) attualmente il nostro personale è impegnato presso il Cantiere Navale Rodriguez di Messina"*²⁶.

51. In considerazione degli elevati costi che i riparatori devono sostenere per utilizzare bacini situati in porti diversi da quello in cui opera, l'ambito geografico rilevante del mercato della messa a disposizione dei bacini di carenaggio coincide con il porto ove hanno sede e svolgono la propria attività le imprese di riparazione, che nel caso di specie è rappresentato dal porto di Napoli²⁷.

3. LE CARATTERISTICHE DEL MERCATO RILEVANTE

a) La struttura dell'offerta

52. All'interno del porto di Napoli sono attivi cinque bacini di carenaggio, tre in muratura e due galleggianti: quattro sono gestiti da Camed, il quinto è di proprietà della società Palumbo. Esistono il bacino Spartacus, attualmente non operante, di proprietà della società Cantieri Megaride ed uno della Marina Militare.

53. Camed è concessionaria di tre bacini in muratura, che presentano le seguenti dimensioni: m. 115 x 16 x 6 (bacino n. 1), m. 128 x 21 x 7 (bacino n. 2) e m. 335 x 40 x 11 (bacino n. 3). Il bacino n. 1 ha ospitato navi di stazza fino a 3.600 TSL, il bacino n. 2 fino a 5655 TSL, il bacino n. 3 fino a 48.688 TSL²⁸. L'impresa è inoltre proprietaria di un bacino galleggiante (bacino n. 5)²⁹, che misura m. 227 x 35 x 7 ed ha una capacità di spinta di 20.000 tonnellate³⁰.

54. Il bacino galleggiante denominato Ercolino, dopo un lungo periodo di inattività, è stato impiegato negli anni 1999 e 2000 dalla Cantieri Navali Megaride³¹ ed è attualmente utilizzato dalla società Palumbo, che nel gennaio 2001 lo ha rilevato da quest'ultima³². Il bacino misura m. 70 x 18,75 e dispone di una capacità di

²³ [Cfr. verbale di audizione di ONI, Solla e Eliship doc. 6.109.]

²⁴ [Cfr. Italiana Impianti, doc. 1.23 e Navalservice doc. 9.173.]

²⁵ [Cfr. Tavola n. 1.]

²⁶ [Cfr. Italiana Impianti, doc. 1.23.]

²⁷ [Cfr. quanto affermato nel provv. A/247 Aeroporti di Roma - Tariffe del Groundhandling del 20 settembre 2000 in Boll. 38/2000, in relazione alla messa a disposizione di locali aeroportuali per i vettori che effettuano in un dato scalo l'autoassistenza e per gli handler che ivi offrono i loro servizi.]

²⁸ [Cfr. Elenco Navi immesse in bacino negli anni 1996-2001, Capitaneria di Porto di Napoli doc. 7.130, all. 12. Le navi di maggior stazza sono state, rispettivamente, la Guizzo (26/5/97-10/6/97) per il bacino n. 1, la Italica (30/7/98-10/8/98) per il bacino n. 2 e la Repubblica di Pisa (28/5/98-30/5/98) per il bacino n. 3.]

²⁹ [La numerazione tiene conto di un altro bacino galleggiante (il n. 4) presente in passato nel porto.]

³⁰ [Cfr. BN doc. 3.42 e Camed, doc. 8.170, all. 17.]

³¹ [Cfr. Cantieri Navali Megaride doc. 11.215.]

³² [Cfr. Palumbo doc. 11.209.]

spinta di 1.500 tonnellate³³. Sia la società Cantieri Navali Megaride sia la società Palumbo hanno destinato in modo pressoché esclusivo il bacino Ercolino all'autoproduzione³⁴.

55. Il bacino Spartacus (già G0.20), precedentemente di proprietà della Marina Militare, è stato recentemente acquistato dalla società Cantieri Megaride. Il bacino, che misura m. 105,75 x 21 x 9,70 e ha una capacità di spinta di 2.000 tonnellate, non è attualmente in funzione e sarà utilizzabile soltanto a partire dalla fine del 2002, perché necessitante di interventi di manutenzione³⁵.

56. Deve altresì precisarsi che esiste un ulteriore bacino, di proprietà della Marina Militare, che non è in funzione da circa un anno e che in precedenza veniva utilizzato dai riparatori navali per attività connesse ai mezzi della Marina Militare³⁶. In ragione della specificità della sua utilizzazione, non verrà preso in considerazione ai fini delle valutazioni che seguiranno.

57. Soltanto i bacini nn. 2, 3 e 5 gestiti da Camed sono in grado di ospitare navi di grandi dimensioni³⁷. Infatti, il bacino n.1 di Camed, così come i bacini di proprietà delle società Palumbo e Cantieri Megaride, possono essere impiegati per interventi su natanti di piccola stazza, di peso inferiore, nei casi dei bacini Ercolino e Spartacus, alle 1.500 e alle 2.000 tonnellate.

b) L'utilizzo dei bacini

58. La tavola seguente illustra il numero delle commesse effettuate nel periodo compreso tra il 1996 ed il 2000 nei bacini di carenaggio presenti nel porto di Napoli e la relativa percentuale di impegno.

Tavola 1 Numero di accessi nei bacini di carenaggio napoletani (1996-2000)

Società commessa	capo	96	97	98	99	2000
Bacini gestiti da Camed						
<i>Camed</i>	(om)	99%	(om)	96%	(om)	75%
<i>palumbo</i>	(om)	1%	(om)	4%	(om)	2%
<i>naval service</i>	(om)		(om)		(om)	2%
<i>nuova meccanica navale</i>	(om)		(om)		(om)	1%
<i>oni</i>	(om)		(om)		(om)	
<i>navalcantieri</i>	(om)		(om)		(om)	
<i>cantieri megaride</i>	(om)		(om)		(om)	
<i>totale</i>	(om)		(om)		(om)	
Bacino Ercolino						
<i>cantieri megaride</i>	(om)		(om)		(om)	20%

Fonte: Camed doc.8.170, allegato 14, Cantieri Navali Megaride doc. 11.215.

* Il dato comprende alcune commesse attribuite a BN ((omissis) nel 1997, (omissis) nel 1998 e (omissis) nel 2000), che tuttavia si riferiscono ad interventi di riparazione e non alla sola messa a disposizione del bacino. Infatti, BN disponeva di dipendenti, alcuni dei quali vengono impiegati anche per svolgere attività di riparazione (cfr. audizione Camed, doc. 8.164 e doc. 13.298, all. 109).

** Dato difforme da quello fornito da Camed e basato sulla documentazione acquisita direttamente dai riparatori interessati (Navalcantieri doc. 11.230 e Cantieri Navali Megaride doc. 11.229).

59. A tali dati vanno aggiunte le richieste di disponibilità di bacino rivolte a Camed direttamente da armatori, che tuttavia rappresentano una percentuale contenuta del totale delle richieste. Nel periodo luglio 2000-dicembre 2001, ad esempio, la domanda di immissione ai bacini gestiti da Camed pervenuta da armatori

³³ [Cfr. Autorità Portuale di Napoli doc. 10.195 e Palumbo doc. 11.209.]

³⁴ [Cfr. Cantieri Navali Megaride doc. 11.215 e Palumbo doc. 11.209.]

³⁵ [Cfr. Autorità Portuale di Napoli doc. 10.195 e Cantieri Navali Megaride doc. 11.215.]

³⁶ [Cfr. Autorità Portuale di Napoli doc. 10.195.]

³⁷ [Cfr. Elenco Navi immesse in bacino negli anni 1996-2001, Capitaneria di Porto di Napoli doc. 7.130, all. 12.]

ha rappresentato poco meno del 10% del totale delle domande di utilizzo dei bacini (27 rispetto ad un totale di 266)³⁸.

c) La struttura della domanda

60. Al fine di dare compiutamente conto delle considerazioni svolte da Camed nel corso dell'istruttoria, giova riportare in questa sede alcuni dati relativi all'attività delle imprese che svolgono attività di riparazione nel porto di Napoli ed al relativo fatturato.

61. Le imprese di riparazione attive nel porto di Napoli sono circa una cinquantina, di cui circa venti non situate nel sedime portuale. Esse sono per lo più di piccole dimensioni e hanno mediamente tra i 15 ed i 30 addetti³⁹.

62. In particolare, Camed ha inteso evidenziare l'andamento del fatturato complessivo realizzato da un campione di 19 tra le più importanti imprese di riparazione operanti nel porto di Napoli nel periodo 1996-2000. Si riporta di seguito un estratto dei dati elaborati da Camed.

Tavola 2 Fatturato delle principali società napoletane che svolgono attività di riparazione (milioni di lire)

	1996	1997	1998	1999	2000	1996-2000	In % sul totale
<i>Sait</i>	28.682	38.228	33.021	38.003	39.546	177.480	28%
<i>Camed</i>	19.965	24.642	25.124	17.490	20.296	107.517	17%
<i>Nuova Meccanica Navale</i>	17.201	10.359	16.808	17.096	18.928	80.392	13%
<i>Palumbo</i>	6.308	4.643	12.747	31.057	9.578	64.333	10%
<i>Naval Carena</i>	13.634	13.407	12.226	11.160	8.256	58.683	9%
<i>Tot. prime 5 imprese</i>	85.790	91.279	99.926	114.806	96.604	488.405	77%
<i>ONI</i>	3.916	4.332	1.761	2.476	4.999	17.484	3%
<i>Solla</i>	1.157	934	988	912	550	4.541	1%
<i>Eliship</i>	4.272	7.678	2.756	1.509	1.716	17.931	3%
<i>Altre</i>	20.060	18.816	23.408	23.141	24.461	109.886	16%
<i>Totale 19 Imprese</i>	115.195	123.039	128.839	142.844	128.330	638.247	100%

Fonte: bilanci delle imprese. Cfr. Camed doc. 13.298, all. 109.

63. Dalla tavola emerge che Camed è la seconda impresa per fatturato complessivo, superata soltanto dalla società SAIT Spa e seguita da Nuova Meccanica Navale e Palumbo. Peraltro va precisato che l'ambito di operatività di SAIT è ben più ampio della mera riparazione navale e comprende attività del tutto differenti (isolazione termica, impianti elettrici, riscaldamento e climatizzazione, lavori di bonifica ambientale, ecc.)⁴⁰. Dal 1996 al 2000 il fatturato realizzato dalle 19 imprese che compongono il campione è cresciuto dell'11%, con un incremento medio annuo del 2,7%.

³⁸ [Cfr. Camed doc. 10.202 e all. 122 a Camed, doc. 13.310. Va precisato che 225 richieste sono state presentate da Camed in qualità di riparatore e 14 da altre imprese di riparazione napoletane.]

³⁹ [Cfr. verbale audizione ONI doc. 6.109 e bozza di "Piano Operativo Triennale 1999-2001" dell'Autorità Portuale di Napoli e ONI doc. 1.1, all. 6.]

⁴⁰ [Dalla visura camerale risulta che SAIT svolge le seguenti attività: "Assunzione e esecuzione di isolamento termica e frigoriferi nel campo navale industriale e commerciale in genere e ogni attività affine, nonché dal 28/8/96 anche installazione e manutenzione impianti elettrici, elettronici, riscaldamento e climatizzazione, idrosanitari, ascensori e montacarichi, antincendio, nonché dal 31/3/95 decontaminazione dei materiali e rimozione dei materiali contenenti amianto, lavori di bonifica ambientale di muratura refrattaria, di giuntatura, di pavimentazione, di sabbatura, di pittura, di lavorazione in ferro e ponteggi presso terzi".]

64. Di seguito viene riportata una tavola che, per i medesimi riparatori, illustra il volume d'affari relativo ai soli interventi di riparazione realizzati in bacino nel porto di Napoli, per i quali l'impresa è stata capo-commessa. Dal volume d'affari è stato escluso il fatturato realizzato in qualità di sub-fornitori.

Tavola 3 Fatturato delle principali società di riparazione napoletane, relativo alle sole commesse in bacino (milioni di lire)

	1996	1997	1998	1999	2000	1996-2000	In % sul totale
Sait	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	0%
Camed	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	91%
Nuova Meccanica Navale	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	3%
Palumbo	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	3%
Naval Carena	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	0%
ONI	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	2%
Solla	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	0%
Eliship	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	0%
Altre *	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	2%
Totale 19 Imprese	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]	100%

Fonte: dati forniti dalle parti e dalle altre imprese interpellate. Per Camed il dato è stato tratto dall'allegato 16 alla memoria doc. 8.160 con riferimento alla voce "totale navi" di Camed, al netto del fatturato realizzato senza l'impiego dei bacini (come da doc. 12.240). Cfr. anche Palumbo doc. 11.225, Nuova Meccanica Navale doc. 1.22 e 11.232, ONI doc. 6.115)

* Le altre due società ricomprese nel campione che hanno svolto commesse in bacino sono Navalcantieri e Navalservice (Navalcantieri doc. 11.230 e Navalservice doc. 9.173). Per completezza, si segnala che il campione non comprende la società Cantieri Navali Megaride, che nel periodo 1996-2000 ha svolto nel proprio bacino Ercolino commesse per un valore di 3.496 milioni di lire (Cfr. Cantieri Navali Megaride doc. 11.215).

65. Per quanto riguarda l'organizzazione delle imprese citate, si osserva che nel 2000 Camed disponeva di 49 dipendenti-di cui 13 impegnati nella gestione dei bacini-la società Nuova Meccanica Navale di 123 dipendenti, Palumbo di 22 e ONI di 9⁴¹. Dette imprese sono in grado di svolgere molteplici interventi (carpenteria, meccanica, motoristica, allestimenti navali, realizzazione di impianti elettrici, tubisteria e trasformazione navale)⁴².

In più di un'occasione esse hanno assicurato, da sole o unitamente ad altre società, l'esecuzione dell'intera gamma di operazioni relative a commesse anche molto rilevanti⁴³. Inoltre, come espressamente riconosciuto, Camed fa ampio ricorso ad altri riparatori in qualità di sub-fornitori, per lo più "determinato da strozzature di capacità"⁴⁴.

4. I COMPORTAMENTI DI CAMED

Scarsa trasparenza e altri specifici comportamenti di ostacolo all'accesso

66. Le risultanze istruttorie evidenziano che Camed ha omesso di fornire le informazioni relative alla disponibilità dei bacini di carenaggio, alle richieste di accesso pervenute e all'ordine di priorità assegnato, necessarie a garantire pari possibilità di accesso a tutti i soggetti richiedenti i bacini, rendendo opaca la disponibilità dei bacini stessi a discapito dei riparatori. Nel fare ciò, Camed né si è attenuta alle modalità previste al riguardo dal Regolamento né ha adottato forme alternative di comunicazione contenenti le stesse informazioni.

⁴¹ [Cfr. Camed doc. 13.298, all. 109. Si precisa che il dato di Nuova Meccanica Navale si riferisce al bilancio del 1999.]

⁴² [Cfr. ad esempio Palumbo doc. 9.190 e ONI doc. 9.189 nonché bilanci in Camed doc. 13.298, all. 109.]

⁴³ [Ad esempio, gli interventi svolti sulle navi Sicilia (Tirrenia) e Apache (Marina Militare Americana), rispettivamente da ONI e Nuova Meccanica Navale.]

⁴⁴ [Cfr. Camed, verbale di audizione doc. 8.164 e doc. 10.202.]

67. Si precisa che il Regolamento per l'esercizio dei bacini di carenaggio prevede il rilascio al soggetto richiedente di un biglietto di iscrizione indicante il turno di prenotazione e la comunicazione all'Autorità Portuale delle informazioni necessarie (richiedente, bacini effettivamente impegnati, data di ingresso e periodo di occupazione) perché quest'ultima possa rendere pubblico il listino delle prenotazioni.

68. Con riguardo al biglietto di iscrizione, risulta dalla documentazione in atti e dalla stessa memoria difensiva che Camed non ha mai rilasciato tale biglietto, essendo stato questo sostituito ormai da alcuni anni da uno scambio di fax recanti, da un lato, la richiesta di bacino da parte del riparatore indicante il periodo di interesse e, dall'altro, la risposta di Camed circa la disponibilità o meno del bacino nel periodo richiesto e l'eventuale quotazione⁴⁵.

Si evidenzia che, nel corso dell'audizione, Camed ha affermato che normalmente le proprie richieste di accesso non vengono *“formalizzate, in quanto le imprese Camed e BN vengono gestite come se fossero un'unica entità”*⁴⁶.

69. Per quanto attiene alle comunicazioni all'Autorità Portuale di Napoli, quest'ultima in sede di audizione, ha dichiarato che, fino al maggio 2001, Camed ha omesso di inviare l'estratto del listino delle iscrizioni indicante il numero della richiesta, la nave, l'armatore e la data prevista⁴⁷.

70. Camed ha prodotto documentazione attestante l'invio del listino delle iscrizioni all'Autorità Portuale sin dal gennaio 2000. Tuttavia, tale documento consiste in un mero elenco di navi in relazione alle quali è stata presentata istanza di ammissione in bacino, senza alcuna indicazione circa il bacino prenotato, la data di ingresso e il periodo di permanenza previsto⁴⁸.

71. In proposito, si rileva che in una comunicazione inviata dalla Sezione Riparatori Navali dell'Unione degli Industriali della Provincia di Napoli all'Autorità Portuale di Napoli, in data 12 giugno 2001, si afferma che *“la lettura delle prenotazioni (...) evidenzia carenza di informazioni indispensabili per la corretta consultazione delle turnazioni. Mancano, infatti, l'identificazione delle vasche e la data delle prenotazioni. Al momento è lo sterile elenco di navi con la data prevista di immissione in uno qualsiasi dei bacini”*⁴⁹.

72. A causa della situazione di opacità in relazione alla disponibilità dei bacini, l'unica fonte di conoscibilità dell'effettiva disponibilità dell'infrastruttura per i riparatori che intendono effettuare interventi in bacino è rappresentata dalle risposte di Camed a specifiche richieste di accesso.

Tuttavia, Camed risulta aver ripetutamente omesso o ritardato di rispondere a tali richieste, determinando una situazione di costante incertezza per i riparatori e rendendo ad essi estremamente difficoltoso programmare l'immissione delle navi e quindi rispondere efficacemente alla domanda di riparazione.

73. Al riguardo, nel corso dell'audizione, le imprese di riparazione Palumbo e Nuova Meccanica Navale hanno affermato che *“da quando Bacini Napoletani ha ottenuto la concessione dei bacini di carenaggio del porto di Napoli, la situazione è divenuta insostenibile (...) L'atteggiamento ostruzionistico e dilatorio di Bacini Napoletani rende praticamente impossibile per le imprese di riparazione prevedere la disponibilità dei bacini di carenaggio e costituisce pertanto per le imprese il principale elemento di ostacolo all'ottenimento delle commesse. Infatti, la tempestività nel rispondere alle richieste degli armatori è determinante”*⁵⁰.

Così anche ONI, in sede di audizione, ha rilevato che *“all'impresa non è mai stato consegnato alcun biglietto di prenotazione, né risulta esposto il [listino previsto dal regolamento]. La prassi seguita da Bacini Napoletani prevede, invece, soltanto una comunicazione da parte dell'armatore alla Capitaneria di porto dell'ora e data di ingresso/uscita della nave dal bacino. L'impossibilità per ONI di avere certezza in ordine*

⁴⁵ [Cfr. Camed doc. 8.170.]

⁴⁶ [Cfr. verbale di audizione Camed doc. 8.164.]

⁴⁷ [Cfr. verbale audizione Autorità Portuale di Napoli doc. 6.123. *“Prima del maggio 2001, (...) esistevano soltanto episodiche comunicazioni da parte del gestore dei bacini, di cui si trova traccia nei nostri uffici (...) Sempre dal maggio 2001, Bacini Napoletani invia settimanalmente all'Autorità Portuale l'estratto del registro prenotazioni, indicante le richieste di immissione delle navi nei bacini di carenaggio”.*]

⁴⁸ [Cfr. verbale audizione Autorità Portuale di Napoli doc. 6.123 e all. 125 a Camed doc. 14.368.]

⁴⁹ [Cfr. ONI doc. 11.223, all. 1.]

⁵⁰ [Cfr. verbale di audizione Palumbo e Nuova Meccanica Navale doc. 6.112.]

alla disponibilità dei bacini ha impedito all'impresa di proporsi come capo-commessa a numerosi armatori, comportando la perdita di una consistente quota di mercato potenziale"⁵¹.

74. In relazione alla condotta contestata, va considerata la documentazione relativa alle commesse: i) Tirrenia, ii) Teliri, iii) Sicilia Jet.

Commesse Tirrenia

75. Nel periodo 1999-2001 l'armatore Tirrenia, che costituisce di gran lunga il più importante utente dei servizi di riparazione nel porto di Napoli, si è rivolto 17 volte a riparatori napoletani – di norma ONI e Camed – nonché ad altri riparatori presenti in altri porti, richiedendo di presentare preventivi per l'esecuzione dei lavori.

76. Le domande di accesso presentate da ONI consistono in una comunicazione via fax avente ad oggetto il nome della nave, il numero della gara, il periodo di previsione di sosta e l'indicazione "richiesta d'offerta". Nel testo si invita il gestore a sottoporre la migliore offerta per il bacino e, nel caso delle richieste del 1999 e di alcune successive, anche per alcuni servizi accessori specificamente indicati, relativi al trattamento dello scafo. In chiusura si evidenzia che "in considerazione del tempo estremamente ristretto per la presentazione dell'offerta vi preghiamo risponderci entro le ore ... del ..."⁵².

77. La seguente tavola fornisce un quadro sintetico della tempistica e delle modalità di risposta da parte di Camed alle richieste di accesso di ONI, concorrente della stessa Camed per l'assegnazione delle commesse, in vista della partecipazione a 17 gare indette da Tirrenia.

Tavola 4 Date di richiesta disponibilità e quotazione bacino da parte di ONI e relative risposte di Camed

Commessa	Richiesta di ONI	Risposta di Camed	Scadenza termine della gara
<i>Torres</i>	24/2/99	26/2/99 (senza date disponibilità)-3/3/99	4/3/99
<i>Clodia</i>	9/4/99	19/4/99 (senza date disponibilità)	21/4/99
<i>Puglia</i>	28/4/99	4/5/99 (senza date disponibilità)	5/5/99
<i>Campania</i>	16/7/99	Nessuna risposta	21/7/99
<i>Via Adriatico</i>	16/7/99	Nessuna risposta	21/7/99
<i>Sicilia</i>	26/11/99	3/12/99	n.d.*
<i>Arborea</i>	23/8/99	8/9/99	8/9/99
<i>Capo Spartivento</i>	5/2/00	9/2/00 (Risposta generica: "Vi confermiamo l'inserimento a turno per la prenotazione bacino")	10/2/00
<i>Calabria</i>	28/2/00	28/2/00	n.d.*
<i>Flaminia</i>	28/3/00	29/3/00 (senza quotazione e con richiesta di conferma dell'accesso entro il 5/4/00, pena la perdita della prenotazione ovvero, in caso di conferma, l'addebito dei diritti anche in caso di mancato utilizzo)	10/4/00
<i>Lazio</i>	17/4/00	18/4/00 (Risposta generica sulla disponibilità e richiesta di formalizzazione della prenotazione: "la disponibilità del bacino potrà essere valutata all'atto della presentazione della domanda di immissione che dovrà essere da voi formalizzata secondo le modalità previste dal Regolamento")	26/4/00
<i>Emilia</i>	n.d.	28/4/00 (Risposta generica sulla disponibilità e richiesta di formalizzazione della prenotazione: "la disponibilità del bacino potrà essere valutata all'atto della presentazione della domanda di immissione che dovrà essere da voi formalizzata secondo le modalità a voi già rese note")	8/5/00
<i>Carpaccio</i>	27/4/00	2/5/00 (Risposta generica sulla disponibilità e richiesta di formalizzazione della prenotazione: "la disponibilità del bacino potrà essere valutata all'atto della presentazione della domanda di immissione che dovrà essere da voi formalizzata secondo le modalità	8/5/00

⁵¹ [Cfr. verbale di audizione ONI doc. 6.109. Cfr. altresì ONI doc. 1.1.]

⁵² [Cfr. ONI doc. 10.198.]

Commessa	Richiesta di ONI	Risposta di Camed	Scadenza termine della gara
		<i>a voi già rese note</i>)	
Aurelia	13/9/00	21/9/00 (Risposta generica sulla disponibilità e richiesta di formalizzazione della prenotazione: <i>“le date di disponibilità dei bacini verranno determinate secondo il turno in essere all’atto della formalizzazione della vostra prenotazione”</i>)	21/9/00
Via Tirreno	13/9/00	21/9/00 (Risposta generica sulla disponibilità e richiesta di formalizzazione della prenotazione: <i>“le date di disponibilità dei bacini verranno determinate secondo il turno in essere all’atto della formalizzazione della vostra prenotazione”</i>)	21/9/00
Campania	16/10/00	20/10/00 (Risposta generica sulla disponibilità e richiesta di formalizzazione della prenotazione: <i>“il bacino da voi richiesto è disponibile secondo il turno vigente a seguire attuali prenotazione. La data sarà definita all’atto della prenotazione”</i>)	23/10/00
Flaminia	20/8/01	24/8/01 (Risposta parziale, con richiesta di formalizzazione della prenotazione: <i>(Disponibilità bacino da confermare a formalizzazione di eventuale prenotazione)</i>)	6/9/01

Fonte: Documentazione trasmessa da ONI doc. 10.198 e doc. 6.117.

* Il termine per la gara Tirrenia è stato più volte prorogato. La comparazione tra le offerte da parte di Tirrenia è avvenuta per la nave Sicilia il 10 gennaio 2000 e per la nave Calabria il 3 marzo 2000.

78. Tre delle commesse indicate nella tavola sono state aggiudicate a Camed (*Torres, Puglia e Capo Spartivento*) ed una ad ONI (*Sicilia*), mentre le altre sono state vinte da riparatori operanti in altri porti⁵³.

79. In riferimento alle commesse vinte da Camed, *Torres, Puglia e Capo Spartivento*, va considerato quanto segue.

80. Riguardo alla nave *Torres*, in data 24 febbraio 1999 ONI aveva richiesto a Camed di presentare la migliore offerta per il bacino ed alcuni lavori di trattamento della carena, relativamente al periodo 10-30 marzo 1999. La risposta di Camed del 26 febbraio 1999 recava soltanto le quotazioni del bacino e dei lavori, senza alcuna indicazione in merito al periodo di riferimento: la sezione relativa alla *“previsione di sosta”* e *“disponibilità bacino dal giorno”* risulta infatti non compilata. Lo stesso 26 febbraio 1999, ONI ha chiesto a Camed di confermare se le quotazioni espresse potevano essere riferite al periodo richiesto (10-30 marzo 1999). In data 1° marzo 1999 ONI ha ulteriormente sollecitato una risposta da parte di Camed e ancora il successivo 3 marzo – giorno precedente la scadenza della presentazione dell’offerta – ONI ha inviato una comunicazione in cui si afferma: *“siamo ancora in attesa di vostre risposte in merito al tempo richiesto per i lavori da voi preventivati e per la disponibilità della vasca”*. Il medesimo 3 marzo 1999, Camed si è limitata a rispondere: *“confermiamo l’esecuzione dei lavori nel periodo sosta nave previo accordo sul programma attività da esaminare congiuntamente”*.

81. Per quanto concerne la nave *Puglia*, in data 28 aprile 1999 ONI aveva richiesto a Camed di presentare la migliore offerta per il bacino ed alcuni lavori di pitturazione della scafo, relativamente al periodo 10 maggio-10 giugno 1999, invitando a fornire una risposta *“entro le ore 12.00 del 03/05/99”*. Il 4 maggio 1999 – giorno precedente alla scadenza della gara – Camed ha inviato un fax di risposta che recava soltanto le quotazioni del bacino, senza alcuna indicazione in merito al periodo di riferimento: la sezione relativa alla *“previsione di sosta”* e *“disponibilità bacino dal giorno”* risulta infatti non compilata. Inoltre, in tale risposta non è presente la quotazione relativa ai lavori di pitturazione.

82. In relazione alla nave *Capo Spartivento*, in data 5 febbraio 2000 ONI aveva richiesto a Camed di indicare la disponibilità del bacino e le relative tariffe, relativamente al periodo 10-25 febbraio 2000, invitando a fornire una risposta *“entro le ore 12.00 del giorno 8 febbraio”*. In data 9 febbraio – giorno precedente alla scadenza della gara – Camed ha dichiarato: *“vi confermiamo per la nave in oggetto le stesse tariffe e condizioni già con voi concordare per M/t Sicilia. Vi confermiamo inoltre l’inserimento a turno per la prenotazione bacino”*.

⁵³ [Cfr. Tirrenia docc. 8.158 e 10.196.]

83. Va evidenziato che nel caso delle commesse *Campania* e *Via Adriatico*, Camed non ha fornito alcuna risposta alle richieste di accesso e quotazione presentate da ONI.

84. Per quanto riguarda le altre commesse riportate nella tavola, si può osservare che nel caso della motonave *Flaminia* (gara n. 21/2000), in data 29 marzo 2000 Camed ha chiesto ad ONI di confermare l'accesso al bacino entro il 5 aprile 2000 (cinque giorni prima della data di scadenza della gara). Nella stessa comunicazione Camed ha precisato che in caso di mancata conferma ONI avrebbe perso la prenotazione ovvero, in caso di conferma, avrebbe dovuto comunque corrispondere per intero i diritti di bacino, anche in caso di mancato utilizzo dello stesso⁵⁴.

A fronte di tale risposta, in data 29 marzo 2000 ONI ha comunicato a Camed che “scadendo la gara il giorno 10/4/00 siamo impossibilitati a confermare l'ordine per la vasca entro il giorno 5/4/00 ... vi chiediamo ... di inserire la nostra prenotazione a turno per la data indicata. Sarà nostra cura confermarla dopo, in caso di aggiudicazione, dopo il 10/4”. Il medesimo giorno ONI ha rappresentato all'Autorità Portuale quanto verificatosi chiedendo alla stessa di “chiarire ... se il comportamento della società Bacini Napoletani, in merito alle modalità di prenotazione sia ammissibile”.

Camed ha riscontrato in pari data la comunicazione di ONI affermando: “prendiamo buona nota di quanto da voi comunicatoci, fermo restando che ove ci venga richiesta immissione certa di altra nave, in mancanza di una vostra conferma data di ingresso provvederemo ad impegnare il nostro bacino”.

85. A partire dalla commessa relativa alla motonave *Lazio*, Camed ha iniziato a richiedere una formalizzazione della domanda di immissione “secondo le modalità previste dal Regolamento per l'esercizio dei bacini di carenaggio”, nonché a richiedere a ONI di “versare a titolo di deposito cauzionale ... l'importo equivalente a lire 46,34 per ogni TSL e comunque non inferiore al TSL del minimo di vasca”.

In relazione a tali commesse, non si hanno evidenze istruttorie di ulteriori richieste di accesso formulate da ONI. In ogni caso, va evidenziato che in data 28 agosto 2001 ONI ha trasmesso una comunicazione all'Autorità Portuale nella quale afferma, tra l'altro, che “per la formulazione del preventivo al nostro cliente, la conoscenza [dell'esatta disponibilità del bacino] è fondamentale ... l'eventuale indisponibilità del bacino renderebbe superflua la partecipazione alla gara stessa. Dal momento poi che il nostro concorrente (Camed) è a perfetta conoscenza dell'esatta disponibilità dei bacini, gradiremmo poter disporre anche noi delle stesse informazioni”.

In data 12 settembre 2000, l'Autorità Portuale ha invitato Bacini Napoletani “a voler far pervenire, con cortese urgenza, chiarimenti in merito”⁵⁵.

86. Per comprendere la rilevanza della tempestività delle risposte da parte di Camed, va considerato che in tutti i bandi di gara di Tirrenia si afferma: “la vostra risposta pena nullità dovrà pervenire entro e non oltre le ore 12 del giorno ... e dovrà essere inviata a mezzo raccomandata o plico speciale ... il rispetto esatto dei termini stabiliti per la consegna del plico contenente la vostra offerta prescinde dalla data di spedizione dello stesso e, quindi, anche da eventuali ritardi causati dal vettore”⁵⁶.

87. Inoltre, si evidenzia che nel verbale relativo alla commessa *Puglia*, Tirrenia afferma di non aver preso in considerazione le quotazioni presentate da ONI, in quanto “mancanti della previsione di sosta in bacino e quindi del relativo ammontare economico”. Analogamente, nel caso della commessa *Arborea*, la quotazione di ONI non è stata presa in considerazione “per assenza di significative quotazioni (ad es. bacino ...)”. Infine, nel caso della gara per interventi sulla nave *Campania*, in assenza di quotazioni nell'offerta di ONI, Tirrenia ha considerato applicabili diritti di bacino equivalenti a quelli dell'offerta più alta⁵⁷.

In relazione alle commesse da ultimo richiamate, va ricordato che Camed ha risposto per *Puglia* il giorno precedente alla scadenza del termine per la presentazione dell'offerta (alle ore 18.00 circa) e per *Arborea* il giorno stesso della scadenza del termine di presentazione dell'offerta (circa due ore prima).

88. A fronte del quadro relativo alla tempistica ed alle modalità di risposta da parte di Camed, si può infine menzionare quanto dichiarato dalla società SMEB, che gestisce il bacino di carenaggio presente a Messina: “ricevuta la richiesta di bacino per manutenzione/riparazione, verificata la situazione dello stesso e

⁵⁴ [Cfr. ONI doc. 10.198. Si sottolinea, al riguardo, che il Regolamento del 1946 per l'esercizio dei bacini non prevede l'addebito dei diritti di bacino in caso di rinuncia all'iscrizione. L'unica sanzione contemplata è la perdita del deposito cauzionale nel caso in cui la rinuncia venga comunicata tardivamente, il giorno precedente a quello previsto per l'immissione della nave (art. 8 del Regolamento).]

⁵⁵ [Cfr. ONI doc. 10.198.]

⁵⁶ [Cfr. ONI doc. 10.198.]

⁵⁷ [Cfr. Tirrenia docc. 8.158 e 10.196.]

*il programma di immissione e di uscita navi, la risposta è immediata. Il tutto si esaurisce nell'arco di uno/due giorni, massimo*⁵⁸. In altri termini, la richiesta di accesso al bacino può essere evasa in tempi brevi, attesa l'assenza di particolari verifiche che giustificano tempi lunghi di risposta al richiedente.

Commessa Teliri

89. La commessa di riparazione della motonave Teliri dell'armatore Elettra TLC SpA (in seguito Elettra) ha visto Camed in competizione con il riparatore Palumbo.

In particolare, nel novembre 2001 l'armatore Elettra ha contattato sia Camed sia il riparatore Palumbo, chiedendo loro di presentare un'offerta in relazione ad un intervento di riparazione da svolgersi in bacino nel marzo 2002⁵⁹. Nel dicembre 2001 Elettra ha presentato a Camed domanda di immissione in bacino per il periodo in questione. Camed ha comunicato all'Autorità Portuale di aver ricevuto una prenotazione per la nave Teliri, senza tuttavia specificare il bacino prenotato, la data di immissione e il periodo di permanenza previsto⁶⁰.

90. Successivamente, l'armatore ha posticipato l'intervento, programmando per fine giugno-inizio luglio 2002.

Nel corso delle trattative, Elettra ha chiesto a Palumbo di formalizzare la disponibilità del bacino, ritenendo dunque decaduta la prenotazione precedente.

Palumbo ha ripetutamente richiesto (in data 13, 14, 18, 19 e 25 giugno 2002) a Camed la disponibilità del bacino per fine giugno-inizio luglio 2002⁶¹. Camed ha indicato una disponibilità di bacino per periodi diversi da quello richiesto.

91. In particolare, la prima richiesta di Palumbo è del 13 giugno. Lo stesso 13 giugno Camed indica una disponibilità per la 25° settimana (16-23 giugno) ovvero per la 29° (14-21 luglio). Segue una comunicazione di Palumbo il medesimo 13 giugno, in cui si evidenzia che non risultano prenotazioni di bacini presso la Capitaneria di Porto nel periodo richiesto. Il 14 giugno Palumbo chiede di poter verificare l'effettiva indisponibilità del bacino per il periodo richiesto. Lo stesso 14 giugno, Camed invia un fax di conferma di quanto già comunicato il 13 giugno, che sarebbe *"aderente a quanto periodicamente comunicato agli enti preposti"*. Il 18 giugno Palumbo chiede a Camed un incontro che gli consenta di prendere visione delle prenotazioni effettuate per i bacini. Il 19 giugno Palumbo sollecita una risposta urgente alle richieste, *"in quanto esiste una possibilità di perdere la commessa"*. Il 25 giugno Palumbo invia a Camed una nota in cui sostiene che dai fax inviati alla capitaneria di porto non risulterebbe alcuna domanda di immissione in bacino per il periodo in questione. Successivamente al 14 giugno, Camed non ha fornito alcun riscontro alle comunicazioni di Palumbo.

Va precisato che Palumbo ha richiesto l'*"immissione nel bacino 2 o 3 per nave da TSL 8000"* e la specificazione del nome della nave è stata fatta in data 25 giugno, contestualmente ad una ulteriore richiesta di immediato riscontro sulla disponibilità del bacino⁶².

92. A fronte dell'indisponibilità del bacino, Palumbo si è ritirato dalla gara. In realtà, per il periodo richiesto da Palumbo il bacino era disponibile, tanto che proprio in quel periodo (a partire dal 26 giugno 2002) è poi stato effettuato l'intervento sulla nave *Teliri* dalla stessa Camed⁶³.

Dalla documentazione in atti risulta che Camed ha utilizzato il bacino senza effettuare alcuna nuova prenotazione, assumendo che la prenotazione originaria-effettuata da Elettra e per un periodo diverso (marzo 2002)-fosse sufficiente ai fini del proprio intervento⁶⁴.

93. Dalla documentazione prodotta in atti dall'armatore Elettra risulta altresì che in data 25 giugno 2002 Palumbo aveva presentato un preventivo di 415.000 € a fronte di un preventivo di Camed di 428.000 € trasmesso in data 24 giugno 2002.

⁵⁸ [Cfr. SMEB doc. 11.234.]

⁵⁹ [Cfr. Elettra TLC doc. 13.347]

⁶⁰ [Cfr. allegato 136 a Camed doc. 14.368.]

⁶¹ [Cfr. allegati a Palumbo doc. 13.341.]

⁶² [Cfr. Palumbo doc. 13.341.]

⁶³ [Cfr. Palumbo doc. 13.341 e Elettra TLC doc. 13.347.]

⁶⁴ [Cfr. Camed doc. 14.368, all. D.]

Successivamente, Palumbo ha rinunciato alla commessa, dichiarando ad Elettra: “non avendo ricevuto dalla Cantieri del Mediterraneo la disponibilità del bacino, siamo costretti nostro malgrado a rinunciare alla gara ... e alla possibilità, come precedentemente già comunicatovi, di migliorare il prezzo dell’offerta”.

In data 28 giugno 2002, Camed ha formalizzato l’accettazione dei termini contrattuali proposti da Elettra in data 25 giugno 2002, relativi ad un corrispettivo di 380.000 € peraltro al netto di “oneri accessori ed attività terzi”.

Commessa Sicilia Jet

94. La società Nuova Meccanica Navale ha evidenziato quanto avvenuto in occasione di un intervento ai motori del catamarano veloce *Sicilia Jet* eseguiti nel febbraio-marzo 1999. In particolare, dopo l’immissione, in data 3 febbraio 1999, dell’imbarcazione nel bacino n.3, si verificava un allagamento della sala pompe adiacente al bacino stesso⁶⁵. Secondo quanto denunciato dall’impresa di riparazione in una missiva prodotta in atti e inviata in data precedente all’avvio del procedimento istruttorio all’Autorità Portuale di Napoli e per conoscenza al Sindaco, alla Capitaneria di Porto e ai sindacati: “ [Camed], senza dare spiegazioni sul grave inconveniente, sollecitava l’uscita del catamarano e l’ormeggio presso banchine esterne al bacino. Nel frattempo, [l’armatore] aveva organizzato l’arrivo del personale, dei rispetti e dei tecnici specializzati (...): il Cantiere invitava [l’armatore] a verificare la disponibilità di altri bacini in quanto l’altro suo bacino n. 5 era impegnato a breve con altra nave... . Soltanto all’esito di accese trattative e dopo ben 10 giorni, la Camed consentiva l’utilizzo del bacino 5 con gli inverosimili costi di cui sopra”⁶⁶. Dall’esame dell’Elenco navi immesse in bacino negli anni 1996-2000 prodotto dalla Capitaneria di Porto di Napoli, risulta tuttavia che nel periodo in questione il bacino n.5 non era occupato: il 26 gennaio 1999 era uscita la nave *Mario Lub.* ed il 19 marzo 1999, il giorno successivo a quello dell’uscita dal bacino della stessa *Sicilia Jet*, è entrata la nave *Torres*⁶⁷.

95. In proposito, Camed ha sostenuto che la nave *Sicilia Jet* è rimasta imprigionata nel bacino n.3 in quanto l’uscita dal bacino era bloccata a causa dell’allagamento. Non appena possibile, la nave è stata fatta uscire dal bacino n.3 e immessa nel bacino n.5 per l’effettuazione dell’intervento.

Rilievi degli armatori

96. Anche alcuni armatori, ai quali Camed ha fornito servizi di riparazione, hanno evidenziato che l’impresa avrebbe sfruttato il suo ruolo di gestore dei bacini di carenaggio per imporre loro sistematicamente di effettuare i lavori di riparazione e manutenzione soltanto tramite la propria organizzazione.

In particolare, la società Mar. Navi Spa, che nel periodo 1997-2001 ha fatto effettuare un consistente numero di interventi di riparazione e manutenzione navale a Napoli⁶⁸, ha affermato che “a Napoli, come in altri porti, l’impresa di riparazione che dispone di bacini di carenaggio idonei [ad ospitare la nave bisognosa di interventi] impon[e] di effettuare i lavori di riparazione e di manutenzione solo tramite la propria organizzazione, impedendo materialmente ogni possibile intervento di differenti officine e cantieri”⁶⁹.

Analoghi rilievi sono stati effettuati da altre due importanti imprese amatoriali napoletane che operano eminentemente nel porto di Napoli, Navigazione Libera del Golfo e Rimorchiatori Napoletani⁷⁰.

Le imprese in questione hanno sottolineato che tali comportamenti avrebbero determinato costi più elevati. In particolare, Navigazione Libera del Golfo ha affermato che “l’obbligo” di usufruire dei servizi di riparazione di Camed “comporta un aggravio di costi nell’ordine del 30-40% rispetto a quanto potremmo spendere avvalendoci di altre ditte, di minori dimensioni, ma senz’altro all’altezza del compito”⁷¹.

⁶⁵ [Cfr. verbale dei Vigili del Fuoco, all. 134 alla memoria Camed doc. 14.368.]

⁶⁶ [Cfr. Nuova Meccanica Navale doc. 1.22.]

⁶⁷ [Cfr. Capitaneria di Porto di Napoli doc. 7.130, all. 12.]

⁶⁸ [Cfr. Mar.Navi doc. 11.204.]

⁶⁹ [Cfr. Mar. Navi doc. 7.142.]

⁷⁰ [Cfr. Navigazione Libera del Golfo doc. 8.165 e Rimorchiatori Napoletani doc. 9.183. In particolare, Navigazione Libera del Golfo ha affermato: “se i lavori vengono fatti presso la Camed-Bacini Napoletani ... non abbiamo la possibilità di servirci di altre ditte. Se, invece, si tratta di lavori fuori dalle aree del Cantiere (...) lavoriamo sempre con le stesse ditte, di cui conosciamo costi, tempi e bontà dei lavori”. Rimorchiatori Napoletani ha rilevato che, poiché gli interventi di riparazione effettuati nei bacini gestiti da Camed dovevano necessariamente essere svolti dalla stessa Camed, “si riteneva inutile fare delle gare”.]

⁷¹ [Cfr. Navigazione Libera del Golfo doc. 8.165.]

IV. LE ARGOMENTAZIONI DI CAMED

97. Camed ha esposto la propria posizione nelle memorie difensive pervenute in data 12 settembre 2001⁷², 15 gennaio⁷³, 26 aprile⁷⁴, 17 giugno⁷⁵ e 23 settembre 2002⁷⁶, nonché nel corso dell'audizione tenutesi presso l'Autorità in data 21 settembre 2001 e dinanzi al Collegio in data 1° ottobre 2002.

La società ha posto l'enfasi, in particolare, sui seguenti aspetti:

- a) rilievi di carattere procedurale;
- b) l'evoluzione storica nella gestione dei bacini del porto di Napoli;
- c) il mercato rilevante e la posizione dominante;
- d) i comportamenti contestati;
- e) gli effetti dei presunti comportamenti abusivi.

a) Rilievi di carattere procedurale

98. In via preliminare, Camed ha rilevato l'esistenza di alcuni vizi procedurali. In particolare, secondo Camed l'istruttoria sarebbe stata *"aperta frettolosamente e non adeguatamente approfondita, giungendo quindi ad ovvie conclusioni errate. L'istruttoria si basa infatti esclusivamente su dichiarazioni false di taluni operatori del comparto delle riparazioni navali napoletane (i cd. denunciati), supportate da dichiarazioni di terzi costruite su misura per l'occasione ... che [la Direzione istruttoria] ... ha creduto fino all'ultimo di poter accettare senza verifiche e senza uno studio adeguato delle problematiche"*⁷⁷. L'istruttoria avrebbe per contro ignorato documentazione rilevante depositata da Camed ovvero raccolta nel corso degli accertamenti ispettivi.

Inoltre, nel corso del procedimento non sarebbe stato garantito a sufficienza il contraddittorio.

b) L'evoluzione storica nella gestione dei bacini del porto di Napoli

99. Nel merito, la parte ha in primo luogo rilevato che la ricostruzione dei fatti da parte dell'Autorità non tiene conto dell'evoluzione storica della gestione dei bacini nel porto di Napoli e della grave crisi che caratterizzava il comparto della riparazione navale già dalla metà degli anni ottanta, in nessun modo attribuibile a presunti comportamenti abusivi di Camed.

In particolare, è stato evidenziato che, benchè il subingresso formale nella concessione dei bacini di carenaggio sia avvenuto nel 1996, l'inizio dell'attività di Camed è avvenuto nel marzo 1993 in virtù di un assenso preventivo al subingresso nelle concessioni Fincantieri da parte dell'Autorità Portuale e dell'anticipata occupazione delle aree demaniali.

100. Al momento del subentro di Camed, lo sforzo maggiore sarebbe stato volto a risanare i bilanci dell'impresa e a mantenere i livelli occupazionali preesistenti. Ciò avrebbe portato, in particolare, alla necessità di creare due imprese distinte, una per l'attività di riparazione (Camed) e l'altra per la gestione dei bacini (BN), sulla base di accordi con le rappresentanze sindacali. Pertanto, la dualità tra Camed e BN deriverebbe esclusivamente da motivazioni di tutela sindacale e sarebbe puramente artificiale. In realtà, infatti, le due imprese operano fin dall'inizio come se fossero un'unica entità economica.

c) Il mercato rilevante e la posizione dominante

101. La parte ha contestato la definizione del mercato rilevante del prodotto e geografico effettuata dall'Autorità e conseguentemente l'esistenza della posizione dominante.

102. Per quanto concerne la messa a disposizione dei bacini di carenaggio, Camed ha sostenuto che la domanda di utilizzo dei bacini non proviene dai riparatori, come indicato dall'Autorità, ma direttamente dagli armatori, in quanto sarebbero questi ultimi ad avere necessità di far effettuare riparazioni sulla nave a secco. Da analisi effettuate dalla parte, risulterebbe che soltanto il 4,3% della domanda di bacini gestiti da Camed origina dai riparatori navali.

⁷² [Cfr. Camed doc. 8.170.]

⁷³ [Cfr. Camed doc. 12.240.]

⁷⁴ [Cfr. Camed doc. 13.298.]

⁷⁵ [Cfr. Camed doc. 13.336.]

⁷⁶ [Cfr. Camed doc. 14.368.]

⁷⁷ [Cfr. Camed doc. 14.368.]

103. In proposito, viene altresì evidenziato che nella normativa di settore è centrale il rapporto diretto tra armatore e gestore del bacino, per quanto riguarda il sistema delle reciproche responsabilità con riferimento all'ingresso e alla permanenza della nave in bacino.

Inoltre, il Regolamento per la gestione dei bacini di carenaggio individua la nave, o meglio il comandante, l'armatore e/o altri rappresentanti, come clienti del gestore del bacino. Il nuovo Regolamento avrebbe meglio precisato la nozione dei clienti ai bacini, eliminando il riferimento agli "altri interessati" presente nella vecchia formulazione⁷⁸.

104. Per altro verso, non sarebbe corretto ritenere che i riparatori senza bacino siano clienti di quelli con bacino. In realtà, le imprese di riparazione senza bacino avrebbero effettuato numerosi interventi per conto della stessa Camed, operando quindi come "fornitori", piuttosto che come clienti. Camed, in definitiva, opererebbe come intermediaria di servizi resi da terzi. Sul punto, la parte ha rilevato che gli armatori tenderebbero a richiedere un prodotto integrato, comprensivo dell'intera gamma dei servizi di riparazione e del bacino, e pertanto, in linea di principio, si rivolgerebbero alle imprese in grado di fornire tale prodotto integrato.

In tal senso, Camed si differenzerebbe dalle altre imprese operanti a Napoli proprio per il fatto di poter offrire l'intera gamma di servizi integrati con la necessaria messa a disposizione del bacino.

105. In realtà, osserva ancora la parte, i bacini di carenaggio non potrebbero essere considerati un elemento autonomo rispetto ai servizi di riparazione navale, che costituirebbero il vero mercato rilevante ai fini del procedimento. L'evoluzione del settore della riparazione avrebbe fatto sì che gli armatori, in occasione di commesse che presuppongono l'immissione della nave in bacino, si rivolgano esclusivamente a riparatori dotati di tale struttura e a questi richiedono un servizio 'chiavi in mano', evidentemente inclusivo della messa a disposizione del bacino.

Conseguentemente, una ripartizione dell'attività in due segmenti, messa a disposizione del bacino e riparazione in bacino, non corrisponderebbe alla realtà e non avrebbe alcuna razionalità economica. Il dato sarebbe evidente dalla documentazione in atti, nella quale è costante la richiesta a Camed non solo del bacino, ma anche della fornitura di servizi e lavori.

106. In più, la mera gestione di un bacino sarebbe normalmente antieconomica, se non accompagnata dall'erogazione di servizi di riparazione. In tal senso, progetti di realizzazione di bacini "pubblici", aperti cioè a tutti i riparatori navali, sarebbero ipotizzabili soltanto in quanto sia lo Stato a farsi carico dei deficit gestionali o se la gestione del bacino sia accompagnata a quella della riparazione, da svolgersi a cura del medesimo soggetto⁷⁹.

107. Inoltre, Camed sostiene che i bacini non sarebbero da considerare come beni disponibili per tutti o meramente gestiti da Camed in funzione di un preteso interesse collettivo. Infatti, fino alla scadenza della concessione, l'impresa avrebbe gli "stessi diritti di tutelare e gestire [i bacini] secondo i propri interessi, alla stessa stregua di ogni altro imprenditore rispetto ai propri beni aziendali". A tal riguardo, è opinione dell'impresa che gli obblighi imposti dalla concessione del 1906 valessero soltanto rispetto alle pubbliche amministrazioni originariamente concessionarie dei bacini di carenaggio, rappresentate dal Comune e dalla Camera di Commercio di Napoli. Per contro, i citati obblighi sarebbero del tutto irragionevoli se riferiti ai successivi sub-concessionari, rappresentati da imprese che svolgono la propria attività a fini di lucro e affrontano un rischio imprenditoriale per la gestione dei bacini. In ogni caso, Camed contesta l'attualità di obblighi che si riferiscono ad un contesto di mercato del tutto dissimile da quello attuale.

108. Sarebbe inoltre erroneo distinguere la riparazione navale in bacino dalle altre riparazioni navali, in quanto i servizi resi per l'opera viva e per il resto della nave sarebbero del tutto analoghi. In ogni caso, l'80% degli interventi di riparazione e manutenzione navale potrebbe essere svolto anche senza l'utilizzo del bacino; anche laddove il bacino sia necessario, quest'ultimo sarebbe comunque sostituibile con l'utilizzazione di palombari oppure tramite gli alaggi della nave⁸⁰.

⁷⁸ [fr. Camed doc. 13.298, all. 96.]

⁷⁹ [Viene rilevato, al riguardo, che il costo di gestione di un bacino di dimensioni simili a quelle dei bacini di Camed ammonterebbe a circa 8-9 milioni di lire al giorno. Inoltre, nel corso dell'audizione la società ha dichiarato di non essere a conoscenza di casi, in Italia, in cui un soggetto privato si occupi della mera gestione di bacini di carenaggio, senza essere altresì attivo nella riparazione navale (cfr. doc. 8.164).]

⁸⁰ [Cfr. anche verbale di audizione Camed doc. 8.164.]

109. Per quanto riguarda l'estensione geografica del mercato, Camed, non distinguendo tra mercato della messa a disposizione dei bacini e quello della riparazione e manutenzione navale, ha rilevato che la domanda non può che essere più ampia del porto di Napoli. Infatti, per l'effettuazione degli interventi di manutenzione e riparazione navale, la domanda che rileva è quella degli armatori, i quali hanno, in genere, la possibilità di scegliere tra i diversi porti, italiani e stranieri, presenti lungo le rotte seguite dalle navi. Farebbe eccezione a tale regola soltanto una quota marginale di armatori, pari al 7% circa, operanti a livello locale. Camed sarebbe pertanto soggetta alla concorrenza di altri gestori di bacini del Mediterraneo e non solo. Inoltre, secondo Camed, le evidenze dimostrerebbero che anche alcuni riparatori con sede a Napoli hanno operato in bacini situati al di fuori del porto di Napoli, dimostrando così di avere la possibilità di spostarsi.

110. Sulla base delle considerazioni svolte, la parte ha concluso che la messa a disposizione dei bacini in carenaggio non costituirebbe un mercato distinto da quello più ampio della riparazione e manutenzione navale. In ogni caso, la dimensione geografica di tale mercato non potrebbe essere limitata al porto di Napoli. Conseguentemente, Camed non sarebbe in posizione dominante.

d) I comportamenti contestati

111. In relazione alle contestazioni concernenti i presunti comportamenti abusivi, Camed ha sostenuto in primo luogo che essi si ridurrebbero a cinque episodi, che non evidenzerebbero un comportamento sistematico, necessario a qualificare la condotta contestata come abusiva.

112. In merito alla contestazione relativa alla scarsa trasparenza, Camed ha sottolineato l'inadeguatezza delle regole per la gestione dei bacini, ferme al Regolamento di gestione dei bacini del 1946. A tale situazione, la parte avrebbe ovviato attraverso un'interpretazione evolutiva: ad esempio, il biglietto di prenotazione sarebbe stato soppiantato dall'utilizzo del fax, più coerente con le attuali modalità operative delle imprese. Inoltre, Camed ha asserito di aver regolarmente inviato all'Autorità Portuale di Napoli l'elenco delle domande di immissione in bacino, come prescritto dal Regolamento, depositato al riguardo documentazione relativa all'invio settimanale di tali elenchi dal febbraio 2000⁸¹.

L'accusa mossa all'impresa sarebbe pertanto "frettolosa, immotivata ed infondata, di cui, davvero, non si comprende la finalità, se non quella, di salvare ad ogni costo un'istruttoria iniziata male, in quanto basata su elementi a dir poco precari e preconfezionati da infedeli denunciatori in solo danno di Camed"⁸².

113. Con specifico riguardo ai presunti ritardi o omissioni nelle risposte alle richieste di bacino presentate da ONI in relazione alle commesse Tirrenia, Camed ha osservato che queste ultime "erano documenti aventi contenuto diverso, spesso limitate a sondare generiche disponibilità o a richiedere quotazioni di prezzo (e non immissioni di navi)". In ogni caso, l'impresa ha sottolineato che il Regolamento non impone al sub-concessionario alcun termine per la presentazione della risposta alle richieste di bacino. Inoltre, le risposte alle richieste di ONI sarebbero state comunque fornite in tempi ragionevoli, anche alla luce del fatto che le trattative con ONI implicanti l'occupazione dei bacini si accompagnavano ad una serie di richieste riguardanti anche lavori di riparazione o servizi, comportando pertanto tempi di risposta più lunghi rispetto ad una mera domanda di immissione in bacino.

114. In relazione alla gara per la commessa *Teliri*, Camed ha rappresentato che Elettra è un cliente importante di Camed e che la scelta dell'assegnazione dell'intervento ad essa sarebbe dipesa dalla migliore offerta economica ricevuta. Camed non avrebbe mai saputo che la nave da immettere in bacino fosse la *Teliri*. Infatti, Palumbo avrebbe specificato il nome della nave soltanto dopo che Elettra aveva già aggiudicato la commessa a Camed.

115. Rispetto al caso della nave *Sicilia Jet*, Camed ha affermato che il grave incidente verificatosi nella sala pompe del bacino n.3 nella notte del 3 febbraio 1999 ha provocato un allagamento di straordinarie proporzioni del medesimo bacino, rendendo impossibile la fuoriuscita della nave. La stessa nave sarebbe pertanto rimasta 'imprigionata' nel bacino n.3 fino al 17 febbraio, data in cui sarebbe stata trasferita nel bacino n.5.

A riprova di quanto sostenuto, l'impresa ha prodotto copia di un verbale dei Vigili del Fuoco intervenuti in relazione all'incidente occorso nel bacino n.3, da cui risulta che un locale di circa 200 mq

⁸¹ [Cfr. all. 125 a Camed doc. 14.368.]

⁸² [Cfr. Camed doc. 14.368.]

adibito a sala pompe attiguo al bacino era allagato per una quantità di circa 1200 m³. L'acqua aveva ricoperto gli impianti del locale, il quale arrivava ad una profondità di 13-14 mt. sotto il livello del mare. Pertanto i Vigili del Fuoco, dopo aver provveduto ad aspirare acqua, lasciavano *“in mattinata le consegne per il prosieguo dell'intervento alla squadra montante”*⁸³

In ogni caso, Camed ha rilevato che il rapporto contrattuale relativo all'occupazione del bacino sarebbe intercorso direttamente tra Camed, che ha svolto l'intervento di riparazione sullo scafo, e l'armatore. A tale rapporto sarebbe pertanto rimasto estraneo il riparatore Nuova Meccanica Navale.

116. Più in generale, la parte ha rilevato che i disagi lamentati da alcune imprese di riparazione dovrebbero imputarsi all'inadeguatezza e all'assenza di professionalità delle stesse imprese.

In proposito, Camed ha sostenuto di essere l'unica tra le imprese di riparazione operanti a Napoli ad avere l'organizzazione necessaria per poter svolgere commesse in bacino, in quanto le altre imprese partenopee non disporrebbero di un numero di dipendenti sufficiente.

e) Gli effetti dei presunti comportamenti abusivi

117. Camed ha sostenuto infine che le evidenze raccolte nel corso dell'istruttoria non sarebbero sufficienti a dimostrare eventuali effetti restrittivi derivanti dalle condotte contestate.

118. In primo luogo, la società ha sottolineato come non siano stati provati ostacoli significativi all'accesso da parte dei riparatori terzi ai bacini gestiti da Camed. Al riguardo, ha rilevato che nel periodo 1993-2000 si sarebbero verificate migliaia di accessi ai bacini gestiti da Camed da parte di riparatori terzi, non solo in quanto sub-fornitori di Camed ma anche per lo svolgimento di specifici interventi assegnati direttamente dall'armatore. A supporto, Camed ha prodotto documentazione attestante 778 accessi di riparatori nel solo periodo gennaio 1999-aprile 2002⁸⁴.

119. A conferma dell'assenza di effetti discriminatori, Camed evidenzia altresì come il rapporto tra richieste di accesso al bacino ed effettivi accessi di Camed sarebbe *“non dissimile”* rispetto a quello degli altri riparatori.

Tavola 5 Confronto tra commesse svolte e richieste di accesso di Camed e altri riparatori.

1993/ agosto 2001	Richieste di accesso	Commesse acquisite	Quota sul totale commesse
<i>Camed</i>	[omissis]	[omissis] (57%)	97%
<i>Altri riparatori</i>	[omissis]	[omissis] (42%)	3%

Fonte: Camed allegato 14 al doc. 8.170 e Camed doc. 14.368.

120. A parere di Camed, è *“grave ... che la CRI, per sostanziare la propria ipotesi di abuso, riporti ripetutamente ... e solamente dichiarazioni false, e provate come false, dei denunciati, senza invece dare atto – come invece sarebbe obbligata a fare – della corposissima documentazione versata nel dossier [da Camed] ... dalla quale emerge in modo inequivoco che la libertà di accesso ai bacini per i riparatori clienti è la norma ... Le risultanze della CRI su questi dati di fatto sono sconcertanti e preoccupanti”*⁸⁵.

121. Infine, il settore delle riparazioni navali nel porto di Napoli non avrebbe in alcun modo risentito dei presunti comportamenti abusivi di Camed. A riprova di tale assunto, la società ha presentato i bilanci relativi ad un campione di 19 imprese di riparazione operanti nel porto di Napoli (si veda tavola 2), da cui emergerebbe che il fatturato dell'attività di riparazione a Napoli è in costante crescita e che Camed sarebbe soltanto una delle cinque maggiori imprese attive nel porto, nessuna delle quali peraltro disporrebbe di una quota superiore al 26,4% del totale relativamente al periodo 1996-2000.

V. VALUTAZIONE GIURIDICA

1. QUESTIONI PRELIMINARI E DEFINIZIONE DEL MERCATO RILEVANTE

⁸³ [Cfr. allegato 134 a Camed doc. 14.368.]

⁸⁴ [Cfr. Camed doc. 13.298, all. 112-116.]

⁸⁵ [Cfr. Camed doc. 14.368.]

a) Rilievi di natura procedurale

122. Le considerazioni svolte da Camed relativamente alla conduzione del procedimento appaiono del tutto fuori luogo. Si sottolinea al riguardo che le dichiarazioni dei denunciati sono soltanto uno degli elementi sui quali si basano le valutazioni degli Uffici. Inoltre, nel corso del procedimento sono state raccolte ampie informazioni a seguito di numerose richieste da parte dell'Autorit  e sono stati sentiti in audizione soggetti terzi, quali Autorit  portuali e Capitanerie di porto, riparatori, armatori, altri gestori di bacini, Confitarma e Rina⁸⁶.

123. Per quanto attiene all'obiezione relativa alla mancata utilizzazione della documentazione raccolta nel corso degli accertamenti ispettivi, si precisa che essa concerneva principalmente il profilo, considerato nel provvedimento di avvio del procedimento, circa la presunta applicazione nei rapporti contrattuali tra Bacini Napoletani e Camed di condizioni economiche di utilizzo dei bacini sostanzialmente diverse da quelle imposte dalla stessa Bacini Napoletani ad altre imprese di riparazione. A tale riguardo, le risultanze istruttorie, pur evidenziando un divario tra le condizioni praticate a Camed e quelle applicate ad altri riparatori napoletani, non hanno fornito elementi probatori sufficienti a spiegare tale divario come frutto di un abuso di posizione dominante nelle politiche di prezzo adottate dal gestore dell'infrastruttura.

124. Per quanto concerne la presunta assenza di contraddittorio, si rileva che il termine di chiusura del procedimento   stato prorogato per due volte, anche alla luce delle richieste di Camed di fornire elementi nuovi prima della Comunicazione delle Risultanze Istruttorie e garantire cos  il pieno esercizio del diritto di difesa. Inoltre, Camed ha avuto accesso al fascicolo per cinque volte ed ha esposto le proprie argomentazioni in quattro memorie, oltre che in occasione dell'audizione del 21 settembre 2001 e nell'audizione dinanzi al Collegio del 1  ottobre 2002.

b) Il contesto storico della gestione dei bacini del porto di Napoli

125. Camed rileva che occorre tener conto del fatto che la gestione dei bacini di carenaggio da parte dell'impresa   iniziata gi  dal 1993, in un momento di dissesto finanziario del settore.

Al riguardo, si osserva che l'iter che ha condotto all'attribuzione a Camed della gestione dei bacini   stato dettagliatamente descritto nella sezione del provvedimento relativo alla "titolarit  della gestione dei bacini di carenaggio nel porto di Napoli". Ci  posto, va osservato che la documentazione in atti evidenzia possibili comportamenti abusivi posti in essere in un periodo decorrente dal 1996, anno in cui si registra il pieno passaggio di titolarit  in capo a Camed della concessione per la gestione dei bacini di carenaggio nel porto di Napoli.

c) Il mercato rilevante

Mercato del prodotto

126. Il mercato del prodotto rilevante   quello delle messa a disposizione dei bacini di carenaggio.

127. Al riguardo, la documentazione concernente le "domande di immissione in bacino" relativa al periodo luglio 2000-dicembre 2001 d  prova di 266 richieste di bacino, la quasi totalit  delle quali (239) proviene da Camed o da altre imprese di riparazione e soltanto 27 direttamente da armatori⁸⁷.

Pertanto, si riscontra la sussistenza di uno scambio economico ripetuto tra un'offerta, costituita dal gestore dei bacini, e una domanda, rappresentata eminentemente da riparatori.

128. Per quanto attiene all'affermazione della parte secondo cui soltanto il 4,3% della domanda di bacini gestiti da Camed originerebbe dai riparatori navali, va considerato che il dato si riferisce soltanto alle richieste di disponibilit  del bacino provenienti da riparatori diversi dalla Camed. Non si   invece tenuto conto della domanda di bacino proveniente dalla stessa Camed, agente in qualit  di riparatore interpellato da armatori. Ci  principalmente in ragione del fatto che nel periodo considerato ai fini del calcolo della

⁸⁶ [In particolare, sono state inviate 24 richieste di informazioni a Autorit  portuali e Capitanerie di porto, 40 a riparatori terzi, 31 ad armatori, 6 ad altri gestori di bacini.]

⁸⁷ [Cfr. Camed doc. 10.202 e all. 122 a Camed doc. 13.310. Pi  precisamente, 225 richieste di bacino nel periodo considerato sono state presentate da Camed in qualit  di riparatore e 14 da altre imprese di riparazione napoletane.]

percentuale le richieste provenienti da Camed non sono state “formalizzate, in quanto le imprese Camed e BN vengono gestite come se fossero un’unica entità”⁸⁸, come ammesso dalla stessa Camed.

129. A tal proposito, non deve confondere la circostanza che Camed operi sia come gestore dei bacini che come riparatore. Infatti, poiché la gestione dei bacini da parte di Camed è soggetta agli obblighi specifici di mettere i bacini a disposizione di tutti i richiedenti a pari condizioni, il riparatore Camed ha le stesse prerogative delle altre imprese operanti a Napoli rispetto all’utilizzo dei bacini stessi.

130. Con riferimento alla definizione del mercato, sul piano fattuale assume rilievo quanto evidenziato da Confitarma, associazione nazionale degli armatori: “nella stragrande maggioranza dei casi l’armatore tende ad affidare l’intero blocco dei lavori al cantiere prescelto, includendo in esso il noleggio della vasca che viene direttamente prenotata e messa a disposizione dal riparatore”⁸⁹. In altri termini, in occasione dell’affidamento di una commessa spetta di prassi al riparatore reperire la disponibilità del bacino necessario per eseguire l’intervento.

131. Anche i prospetti comparativi predisposti da Tirrenia in occasione delle commesse di riparazione in bacino evidenziano che l’impresa armatoriale ha considerato ONI alla stessa stregua di altri riparatori dotati direttamente di un bacino di carenaggio⁹⁰; d’altra parte, ONI si è premurata di ottenere la disponibilità del bacino.

132. Ad ulteriore conferma, si osserva che anche nei porti di Genova, La Spezia e Trieste la gestione dei bacini di carenaggio è separata dall’attività di riparazione navale e la domanda è rappresentata in misura rilevante dai riparatori⁹¹.

Al riguardo, non risulta condivisibile l’osservazione di Camed secondo cui la mera gestione di un bacino sarebbe normalmente antieconomica, se non accompagnata dall’erogazione di servizi di riparazione o da forme di sussidi pubblici. Il rilievo infatti non può avere validità generale, atteso che dalle evidenze istruttorie è emerso che in altre realtà portuali l’attività di mera gestione dei bacini viene svolta conseguendo un sostanziale pareggio di bilancio⁹².

133. Va altresì sottolineato che la gestione dei bacini da parte di Camed è soggetta agli obblighi specifici definiti dalla concessione, che impone di mettere i bacini a disposizione di tutti i richiedenti, senza titoli preferenziali. A tal fine, risulta del tutto irrilevante la natura pubblica o privata del soggetto titolare della concessione.

134. Le previsioni del contratto di concessione e del Regolamento per l’esercizio dei bacini manifestano chiaramente l’esistenza del mercato della messa a disposizione dei bacini di carenaggio, posto che fanno esplicito riferimento ad un rapporto economico tra chi mette a disposizione i bacini di carenaggio verso il corrispettivo di un prezzo ed un soggetto diverso che ne domanda l’utilizzo. In particolare, il contratto prevede che il gestore possa “esigere un diritto [di bacino] proporzionato alla portata lorda delle navi ...” (articolo 12); il Regolamento stabilisce che “la concessionaria non potrà né con tariffe speciali né alterando l’ordine di immissione nei bacini favorire alcuno” (articolo 5).

135. Né vale l’argomentazione di Camed circa l’inattualità e l’inapplicabilità a se stessa degli obblighi concessori. Va rilevato, al riguardo, che ai fini del sub-ingresso nella concessione Bacini Napoletani si è impegnata a “sottomettersi alla stretta osservanza di tutte le condizioni stabilite nei sopraccitati atti [stipulati rispettivamente in data 5/7/1906, 19/7/1959 e 19/5/1983]. Conformemente, l’atto di sub-ingresso del 1996 prevede che Bacini Napoletani debba rispondere “dell’esatta osservanza di tutte le condizioni sia speciali che generali stabilite [negli]... atti stipulati rispettivamente in data 5/7/1906, 19/7/1959 e 19/5/1983 sotto comminatoria, in caso di trasgressione, di incorrere nelle sanzioni del Codice della Navigazione e del relativo Regolamento di esecuzione come se gli atti in questione fossero stati da [essa] stipulati”⁹³.

⁸⁸ [Cfr. verbale di audizione Camed doc. 8.164.]

⁸⁹ [Confitarma, doc. 10.199.]

⁹⁰ [Cfr. allegati ai docc. 8.158 e 10.196 Tirrenia.]

⁹¹ [Cfr. Autorità Portuale di Genova doc. 7.134, Autorità Portuale di La Spezia doc. 8.157, Autorità Portuale di Trieste docc. 7.129 e 7.147, Camed All. 98 a doc. 13.298 e Ente Bacini di Genova doc. 13.311.]

⁹² [Cfr. Autorità Portuale di Trieste doc. 7.147 e Autorità Portuale della Spezia doc. 8.157.]

⁹³ [Cfr. doc. Camed 8.170, allegato 26.]

136. In ragione dei dati circa le richieste di immissione in bacino da parte dei riparatori⁹⁴ e dei particolari obblighi previsti dalla concessione, si può quindi individuare una specifica domanda di messa a disposizione dei bacini distinta da quella di riparazione, che nel caso di specie proviene dai riparatori napoletani.

137. Contrariamente a quanto sostenuto da Camed circa la presunta irrazionalità di una ripartizione dell'attività tra messa a disposizione del bacino e riparazione in bacino, si rileva che l'accessibilità all'infrastruttura a tutti i riparatori che ne abbiano necessità consente anche ai riparatori sprovvisti di un proprio bacino di competere per l'assegnazione delle commesse. Tale possibilità può comportare vantaggi in termini di arricchimento dell'offerta di riparazione in bacino, a beneficio degli armatori, i quali possono così attendersi di ottenere condizioni migliori e servizi più efficienti.

Se invece l'accesso ai bacini gestiti da Camed da parte dei riparatori terzi non è possibile, l'armatore può subire un aggravio dei costi, nella misura in cui non possa avvalersi di un riparatore napoletano diverso da Camed che sia in grado di offrire condizioni per l'attività di riparazione migliori di quelle praticate dalla stessa Camed e dai riparatori localizzati negli altri porti ritenuti sostituibili dagli armatori.

138. In relazione al rilievo di Camed circa la centralità del rapporto diretto tra armatore e gestore del bacino, ai fini dell'attribuzione delle responsabilità connesse all'utilizzo del bacino, si osserva che le esigenze richiamate non risultano tali da escludere la possibilità che si instauri anche un rapporto commerciale diverso tra il gestore del bacino e soggetti terzi, come d'altra parte risulta comprovato dagli interventi concretamente svolti dai riparatori diversi da Camed.

139. Infine, con riguardo all'eliminazione nel testo del nuovo Regolamento per l'esercizio dei bacini degli "altri interessati" dai soggetti che chiedono l'immissione in bacino di carenaggio, si rileva che i comportamenti contestati sono stati posti in essere in vigenza del precedente Regolamento. Inoltre, non va trascurato che il nuovo Regolamento si inserisce nell'ambito di una riorganizzazione più generale del porto di Napoli, che prevede tra l'altro, come detto, l'attribuzione di un bacino di carenaggio ad un consorzio di riparatori presenti nel porto stesso⁹⁵.

In ogni caso, a fronte della tipizzazione dei soggetti che possono chiedere l'immissione in bacino nell'articolo 2, all'articolo 1 viene indicato che il Regolamento "costituisce parte integrante di qualsiasi contratto stipulato tra la società esercente e gli armatori, rappresentanti ed altri debitamente autorizzati per ottenere l'immissione di una nave in bacino", prefigurando in tal modo una più ampia tipologia di soggetti contraenti con il gestore.

140. Tutti gli elementi evidenziati, emergenti dalle risultanze istruttorie, concorrono dunque univocamente a delineare l'esistenza di un mercato della messa a disposizione dei bacini di carenaggio distinto dall'attività di riparazione e manutenzione navale.

Mercato geografico

141. Camed ha sostenuto che il mercato geografico rilevante ai fini del presente procedimento sia più ampio del porto di Napoli.

142. La definizione geografica del mercato proposta da Camed dipende direttamente dalla configurazione del mercato del prodotto, che l'impresa identifica con l'attività di riparazione. Laddove invece il mercato del prodotto sia identificato con la messa a disposizione dei bacini, l'ambito geografico non può che coincidere con il porto di Napoli. Infatti, i riparatori ivi presenti non sono normalmente in grado di spostarsi in bacini situati in altri porti. Questi, infatti, dovrebbero fare fronte a rilevanti difficoltà logistiche e sostenere ingenti costi di trasferimento delle maestranze e dei macchinari che impedirebbero loro di operare in condizioni di accettabile redditività e competitività rispetto agli altri riparatori presenti in detti porti alternativi.

143. Le imprese di riparazione napoletane contattate hanno giudicato economicamente insostenibile l'esecuzione di interventi di riparazione al di fuori del porto in cui hanno sede e svolgono la propria attività,

⁹⁴ [Cfr. Camed doc. 10.202 e all. 122 a Camed doc. 13.310. Più precisamente, 225 richieste di bacino nel periodo considerato sono state presentate da Camed in qualità di riparatore e 14 da altre imprese di riparazione napoletane.]

⁹⁵ [Cfr. Autorità Portuale di Napoli doc. 8.162, all. 3, e doc. 13.320.]

per l'insorgenza di costi aggiuntivi, anche alla luce del fatto che i bacini di carenaggio più prossimi a Napoli si trovano in Sicilia oppure a Livorno, quindi ad una considerevole distanza dal porto partenopeo⁹⁶.

144. Al riguardo, si precisa che i casi di trasferimento riscontrati nel corso del procedimento sono riconducibili a situazioni del tutto episodiche e peculiari, legate alla volontà di mantenere la clientela, nonostante le riscontrate difficoltà di operare a Napoli, o alla particolare specializzazione del riparatore⁹⁷. Simmetricamente, dalla documentazione in atti emerge che nessun riparatore avente sede in porti diversi da quello napoletano abbia svolto commesse di riparazione nello stesso porto di Napoli.

2. APPLICABILITÀ DELL'ART. 3 DELLA LEGGE N. 287/90

a) La posizione dominante di Camed

145. Da quanto emerso nel corso dell'istruttoria, risulta che Camed detiene una posizione dominante nel mercato della messa a disposizione dei bacini di carenaggio nel porto di Napoli.

146. La posizione dominante di Camed sul mercato rilevante deriva dal fatto che l'impresa gestisce gli unici quattro bacini di carenaggio esistenti nel porto di Napoli accessibili da parte di riparatori napoletani sprovvisti di bacino. Nel periodo 1996-1998, essi rappresentavano gli unici bacini di carenaggio attivi nel porto.

Nel 1999 è entrato in funzione il bacino Ercolino-originariamente di proprietà della Cantieri Navali Megaride e successivamente acquistato dalla società Palumbo -, di modeste dimensioni e destinato pressoché esclusivamente all'auto-produzione⁹⁸. Camed, pertanto, ha continuato ad essere l'unico soggetto gestore di bacini accessibili a terzi e a disporre di una gamma di bacini che possono essere utilizzati per interventi di riparazione e manutenzione navale per navi di stazza sia piccola che grande.

147. In particolare, i bacini gestiti da Camed consentono di ospitare navi di diverse dimensioni, tanto che in tali strutture risultano essere state riparate navi di stazza variabile da un minimo di 150 TSL circa (bacino n. 1) a un massimo di 48.688 TSL (bacino n. 3)⁹⁹. Per contro, il bacino Ercolino ha una capacità di spinta di 1.500 tonnellate e non può quindi ospitare navi di stazza superiore a tale soglia. Analogamente, un sesto bacino di carenaggio denominato Spartacus, di proprietà della Cantieri Navale Megaride, sarà attivato soltanto alla fine del 2002. In ogni caso, esso dispone di una capacità di spinta di 2.000 tonnellate e non potrà quindi ospitare navi di dimensioni superiori a tale soglia. Si può pertanto ritenere che neanche quest'ultimo sarà in grado di minare la posizione dominante di Camed nel mercato della messa a disposizione dei bacini di carenaggio a Napoli.

148. Si consideri, inoltre, l'esistenza di barriere amministrative per l'accesso alla gestione dei bacini e di limiti economici e di spazio, relativi al numero di bacini che possono essere presenti nel porto.

149. Con riguardo alle barriere amministrative, va rilevato in particolare che Camed detiene in concessione tutti e tre i bacini in muratura presenti nel porto di Napoli.

In proposito, occorre altresì considerare che, nel dicembre 2001, il Comitato Portuale ha dato mandato al Presidente di concludere un'istruttoria finalizzata al rilascio alla stessa Camed di una nuova concessione o autorizzazione di durata trentennale in sostituzione delle concessioni del 1906¹⁰⁰.

Pertanto, con riferimento a tali bacini si riscontra l'esistenza di una barriera di tipo amministrativo particolarmente elevata.

150. Per quanto riguarda i limiti alla numerosità dei bacini, occorre considerare che in ogni porto esistono vincoli spaziali, in relazione alla localizzazione, ed economici, in relazione alla redditività incerta e differita, anche tenuto conto della rilevante intensità dell'investimento iniziale¹⁰¹.

⁹⁶ [Cfr. verbale di audizione di Palumbo e Nuova Meccanica Navale doc. 6.112, verbale di audizione di ONI, Solla e Eliship doc. 6.109, Italiana Impianti doc. 1.23 e Navalservice doc. 9.173.]

⁹⁷ [Cfr. verbale di audizione di ONI, Solla, Eliship doc. 6.109; verbale di audizione di Palumbo e Nuova Meccanica Navale doc. 6.112; Italiana Impianti doc. 1.23.]

⁹⁸ [Cfr. Cantieri Navali Megaride doc. 11.215 e Palumbo doc. 11.209.]

⁹⁹ [Cfr. Lista Navi immesse in bacino negli anni 1996-2001, Capitaneria di Porto di Napoli doc. 7.130, all. 12.]

¹⁰⁰ [Cfr. Autorità Portuale di Napoli doc. 12.242.]

¹⁰¹ [Nel corso dell'audizione del 21 settembre 2001, Camed ha quantificato l'investimento per un bacino usato di caratteristiche analoghe al bacino n.5 nell'ordine dei 9-10 milioni di dollari (cfr. doc. 8.164). Si rammenta che i bacini

Significativo in proposito appare il fatto che in altri porti dell'area tirrenica non sono mai presenti più di quattro bacini di carenaggio¹⁰², a fronte dei cinque già operanti nel porto di Napoli e della prossima attivazione di un sesto.

151. Alla luce delle considerazioni sin qui svolte, Camed detiene una posizione dominante nel mercato della messa a disposizione dei bacini di carenaggio nel porto di Napoli.

b) La speciale responsabilità dell'impresa in posizione dominante

152. Secondo i consolidati principi della giurisprudenza comunitaria e nazionale e della prassi decisionale in materia di concorrenza, l'impresa in posizione dominante ha una 'speciale responsabilità' in ragione della quale le è fatto divieto di porre in essere comportamenti atti ad ostacolare lo sviluppo nel mercato rilevante, in cui, proprio per la presenza dell'impresa dominante, il grado di concorrenza è già ridotto¹⁰³.

Sebbene l'esistenza di una posizione dominante non privi l'impresa che la detiene del diritto di tutelare i propri interessi commerciali e della facoltà di compiere, entro limiti ragionevoli, gli atti che ritenga opportuni per la protezione di tali interessi, non è ammissibile un comportamento che abbia lo scopo di rafforzare la sua posizione dominante e di abusarne¹⁰⁴.

153. Alla luce di quanto sopra, Camed, in quanto impresa in posizione dominante nel mercato della messa a disposizione dei bacini di carenaggio nel porto di Napoli, e dunque anche a prescindere dal titolo in base al quale ha ottenuto la gestione dei bacini e dalla natura pubblica o privata dell'impresa, è tenuta a non ostacolare in alcun modo i riparatori concorrenti che necessitano di accedere ai bacini.

Pertanto, non può essere accolta l'argomentazione di Camed secondo cui, fino alla scadenza della concessione, l'impresa avrebbe gli stessi diritti di tutelare e gestire i bacini secondo i propri interessi, alla stregua di ogni altro imprenditore rispetto ai propri beni aziendali.

154. Sotto questo profilo, risulta inoltre rilevante il fatto che, nello svolgimento della propria attività, Camed deve ottemperare agli specifici obblighi previsti dalla concessione, quale soprattutto l'obbligo di mettere i bacini a disposizione di tutti i richiedenti, senza titoli preferenziali. In particolare, il Regolamento di esercizio dei bacini del 1946 prevede che *"la concessionaria non potrà né con tariffe speciali né alterando l'ordine di immissione nei bacini favorire alcuno"* (articolo 5). In altri termini, il contratto di concessione ed il connesso Regolamento impongono a Camed di gestire i bacini di carenaggio in maniera tale da garantire ai diversi operatori interessati condizioni di accesso non discriminatorie.

155. Rispetto all'utilizzo dei bacini di carenaggio, quindi, Camed ha le stesse prerogative delle altre imprese operanti a Napoli: infatti, la concessione non attribuisce al concessionario particolari privilegi nell'accesso ai bacini.

3. LE VIOLAZIONI DELL'ART. 3 DELLA LEGGE N. 287/90

156. Le risultanze istruttorie hanno evidenziato che Camed ha determinato condizioni di scarsa trasparenza in merito alla disponibilità dei bacini di carenaggio tali da ostacolare ingiustificatamente l'accesso agli stessi da parte dei riparatori presenti nel porto di Napoli. Attraverso detta condotta, Camed ha riservato a se stessa un accesso privilegiato ai bacini di carenaggio, a discapito delle altre imprese di riparazione napoletane.

Tale condotta appare pertanto suscettibile di configurare una violazione dell'articolo 3 della legge n. 287/90. Tale disposizione, infatti, vieta in termini generali l'abuso di posizione dominante e si limita a fornire

Ercolino e Spartacus presentano dimensioni notevolmente inferiori a quelle del bacino n.5 e possono pertanto ospitare soltanto navi di stazza decisamente più limitata.]

¹⁰² [Cfr. *Autorità Portuale di Palermo doc. 7.144, ESPI doc. 12.254, Autorità Portuale di Messina doc. 7.151, Cantiere Navale di Napoli, doc. 12.273, all. 17 alla memoria Camed doc. 8.170, Tringali doc. 13.325, Cantiere Navale F.lli Orlando doc. 12.256.]*

¹⁰³ [Cfr. *tra le altre, sentenza della Corte di Giustizia del 13 febbraio 1979, C-85/76, Hoffman-La Roche, Raccolta 1979, p. 461; sentenza della Corte di Giustizia del 16 marzo 2000, C-395/96C e C-396/96C, punto 85; sentenza TAR Lazio n. 11485/2000, Coca Cola; decisione della Commissione del 14 luglio 1999, Virgin/British Airways, in GUCE 2000, L30/1 del 4 febbraio 2000.]*

¹⁰⁴ [Sentenza del Tribunale di primo grado del 7 ottobre 1999, causa T-228/97, Irish Sugar/Commissione, Raccolta 1999, p. III-2969, paragrafo 112; sentenza TAR Lazio n. 11485/2000, cit.]

un'elencazione meramente esemplificativa delle condotte riconducibili alla fattispecie vietata. Pertanto, la condotta di un'impresa in posizione dominante nel mercato della messa a disposizione dei bacini di carenaggio consistente nella determinazione di una situazione non episodica di opacità nella gestione dei bacini stessi idonea a ostacolare l'accesso a tali infrastrutture, può configurare un abuso di posizione dominante, ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 287/90.

157. Giova precisare, infine, che la condotta contestata è imputabile a Camed in quanto soggetto che, fino al 31 dicembre 2001, ha posto sostanzialmente in essere la condotta, ancorché la concessione dei bacini fosse in capo alla controllata (al 99,98%) Bacini Napoletani SpA, e comunque in quanto società incorporante la stessa Bacini Napoletani a far data dal 1° gennaio 2002.

a) La condotta abusiva di Camed

158. In via preliminare, va ricordato che il Regolamento per l'esercizio dei bacini di carenaggio imponeva all'impresa concessionaria l'adozione di alcune modalità informative (iscrizione delle domande in un elenco con rispettivo numero di turno, rilascio al richiedente di un biglietto di iscrizione con numerazione progressiva indicante il turno, affissione del listino delle iscrizioni presso l'Autorità marittima e presso la sede della società) tali da consentire a tutti gli interessati di conoscere con esattezza l'effettiva situazione di disponibilità dei bacini. Detti strumenti risultano pienamente coerenti con i già richiamati obblighi del concessionario di mettere i bacini a disposizione di tutti i richiedenti, senza titoli preferenziali.

159. Al di là del fatto che Camed non ha rispettato le previsioni contenute nel Regolamento, ciò che rileva ai sensi della legge n. 287/90 è che l'impresa in posizione dominante ha adottato delle forme di informazione circa la disponibilità dei bacini del tutto insufficienti a garantire un'adeguata trasparenza e tali, invece, da determinare ingiustificati ostacoli all'accesso da parte degli altri riparatori napoletani.

160. In particolare, il biglietto di prenotazione previsto dal Regolamento è stato sostituito ormai da alcuni anni dalla corrispondenza via fax, come enfaticamente rilevato dalla stessa Camed. Inoltre, Camed invia settimanalmente all'Autorità Portuale di Napoli – dal maggio 2001 secondo l'Autorità Portuale e almeno dal febbraio 2000 secondo quanto documentato da Camed – un elenco delle navi per cui è stato richiesto un accesso in bacino.

161. Va evidenziato, in proposito, che le risposte a mezzo fax si limitano ad informare se il bacino sia o meno disponibile per lo specifico periodo indicato nella richiesta, ma non consentono di sapere quale nave abbia prenotato in precedenza il bacino e per quanto tempo, se vi siano periodi di disponibilità alternativi o se nel medesimo periodo vi siano altri bacini liberi. Dal canto loro, gli elenchi di navi inviati all'Autorità Portuale di Napoli – che dovrebbero servire alla predisposizione del listino delle iscrizioni da affiggere presso la stessa Autorità – non contengono alcuna indicazione circa il bacino prenotato, la data di ingresso e il periodo di permanenza previsto per ciascuna nave¹⁰⁵ e sono pertanto del tutto inadeguati alla predisposizione del listino delle iscrizioni.

162. A causa delle modalità informative circa la disponibilità dei bacini concretamente adottate da Camed, gli altri riparatori napoletani sono stati posti nell'impossibilità di conoscere e verificare autonomamente le date di disponibilità dei bacini, ai fini di un'adeguata programmazione della propria attività di riparazione. Detti riparatori hanno così dovuto formulare di volta in volta richieste "alla cieca" per specifici periodi, alle quali Camed ha risposto mediante semplici risposte affermative o negative in merito alla disponibilità del bacino nelle date richieste.

Per contro, Camed, in virtù del suo ruolo di gestore dei bacini, era in grado di conoscere la reale e complessiva situazione di disponibilità e di effettiva utilizzabilità di tutti i bacini gestiti, nonché tutte le informazioni contenute nelle richieste di utilizzo dei bacini presentate dai riparatori, quali l'identità dell'armatore che necessitava dell'intervento, le caratteristiche della nave, il tipo di riparazione e il periodo di sosta previsti.

163. La stessa Autorità Portuale di Napoli ha rilevato l'esistenza di una situazione di difficoltà connessa all'accesso dei diversi operatori ai bacini, evidenziando la necessità di "*individuare a breve termine regole certe che consentano di porre le basi, nell'attuale regime concessorio ed autorizzativo, per lo*

¹⁰⁵ [Cfr. verbale audizione Autorità Portuale di Napoli doc. 6.123, allegato 125 a Camed doc. 14.368.]

svolgimento delle (...) attività [connesse alla cantieristica ed alle riparazioni navali del Porto di Napoli] in equilibrio con esigenze di trasparenza e fluidità”¹⁰⁶.

164. Pertanto, contrariamente a quanto sostenuto dall’impresa, gli strumenti informativi concretamente adottati da Camed sono da ritenersi del tutto insufficienti a fornire ai soggetti richiedenti il quadro complessivo della disponibilità dei bacini di carenaggio, delle richieste di accesso pervenute e dell’ordine di priorità assegnato.

In ragione dell’insufficiente trasparenza derivante dalle proprie modalità di gestione dei bacini, Camed ha beneficiato di indebiti vantaggi rispetto alle imprese di riparazione napoletane.

165. La scarsa trasparenza nella gestione dei bacini risulta aver attribuito a Camed una totale discrezionalità nella messa a disposizione di tali infrastrutture e consentito all’impresa di ostacolare l’accesso ai bacini da parte degli altri riparatori.

166. Di seguito vengono evidenziate alcune vicende occorse in occasione di gare per l’aggiudicazione di commesse di riparazione in bacino, nelle quali Camed concorreva con un altro riparatore napoletano. Esse danno conto del clima conflittuale e delle concrete difficoltà incontrate dai riparatori napoletani nell’ottenimento dei bacini, che non si sarebbero determinati se fosse stata assicurata un’adeguata trasparenza.

Commesse Tirrenia

167. Dalle evidenze in atti emerge che, in relazione ad alcune gare per commesse di riparazione su navi Tirrenia, che vedevano tra i concorrenti ONI e Camed, la stessa Camed ha fornito ad ONI risposte tardive e/o incomplete alle richieste di accesso al bacino, o ha addirittura omesso di rispondere.

168. Anche a voler prescindere dai due casi in cui Camed non ha fornito alcuna risposta ad ONI (*Campania* e *Via Adriatico*), assumono particolare rilievo i tre casi in cui Camed ha ottenuto l’aggiudicazione della commessa (*Torres*, *Puglia* e *Capo Spartivento*). Nei casi *Torres* e *Puglia*, Camed ha confermato la disponibilità del bacino soltanto in un momento di molto successivo al termine ultimo indicato da ONI nella richiesta e, soprattutto, soltanto il giorno precedente alla scadenza del termine per la presentazione dell’offerta a Tirrenia; nel caso *Capo Spartivento*, non solo Camed ha risposto il giorno prima della scadenza della gara, ma ha altresì indicato un generico “*inserimento a turno*” per la prenotazione del bacino, senza precisare se sussistessero prenotazioni precedenti per la riparazione di altre navi.

169. A causa dei ritardi e dell’incompletezza delle risposte fornite da Camed, ONI è stata significativamente penalizzata nella competizione per l’aggiudicazione delle commesse, in quanto non ha potuto disporre di informazioni necessarie per pianificare l’attività e per formulare in maniera ponderata la relativa offerta.

170. Più in particolare, ONI ha dovuto indicare periodi di disponibilità del tutto ipotetici, assumendosi così il rischio, tutt’altro che trascurabile, di non poter rispettare gli impegni assunti nell’offerta a causa dell’impossibilità di accedere al bacino, ovvero formulare offerte prive dell’indicazione circa la disponibilità e la quotazione dei bacini.

In proposito va evidenziato che Tirrenia, proprio “*per assenza di significative quotazioni (ad es. bacino ...)*” non ha preso in considerazione le quotazioni presentate da ONI (gara *Puglia* n. 10/99 e *Arborea* n. 17/99), ovvero ha imputato all’offerta di ONI diritti di bacino particolarmente elevati, corrispondenti alle quotazioni più alte tra quelle indicate dagli altri partecipanti alla gara (gara *Campania* n. 44/2000)¹⁰⁷.

171. Al riguardo, Camed ha osservato che le richieste di bacino presentate da ONI consistevano in generici sondaggi circa la disponibilità o le quotazioni di prezzo, rilevando in ogni caso di non dover rispettare alcun termine per la presentazione della risposta ai sensi del Regolamento di accesso ai bacini. Inoltre, l’impresa ha sottolineato che le risposte alle richieste di ONI sono state comunque fornite in tempi ragionevoli, anche alla luce del fatto che tali richieste riguardavano anche lavori di riparazione o servizi, comportando pertanto tempi di risposta più lunghi rispetto ad una mera domanda di immissione in bacino.

¹⁰⁶ [Cfr. *Autorità Portuale di Napoli, doc. 8.162, all. 2.*]

¹⁰⁷ [Cfr. *Tirrenia docc. 8.158 e 10.196.*]

172. Il rilievo appare del tutto destituito di fondamento. Come evidenziato nella sezione relativa alle risultanze istruttorie, infatti, le domande di accesso in questione riportano il nome della nave, il numero della gara, il periodo di previsione di sosta e l'indicazione "richiesta d'offerta", nonché l'invito al gestore a sottoporre la migliore offerta per il bacino accompagnato dalla specificazione che "*in considerazione del tempo estremamente ristretto per la presentazione dell'offerta vi preghiamo risponderci entro le ore ... del ...*"¹⁰⁸.

Pertanto, le domande di accesso di ONI non sono riducibili a meri sondaggi, configurando piuttosto veri e propri inviti ad offrire ed esplicitano chiaramente la necessità di ottenere, entro una data indicata, un riscontro circa la disponibilità di un bacino, al fine di poter competere per l'assegnazione di una commessa di riparazione.

Inoltre, la circostanza che in alcune domande ONI richiedesse oltre al bacino anche determinati servizi accessori relativi allo scafo non vale a giustificare il ritardo delle risposte. In primo luogo, si rileva che soltanto 7 delle 17 richieste menzionano anche servizi accessori relativi allo scafo; in secondo luogo, la quasi totalità delle risposte tardive di Camed non fa comunque menzione della quotazione di tali servizi.

173. Né, al riguardo può valere l'argomentazione di Camed circa l'assenza della fissazione di un termine per le risposte nel Regolamento di accesso. Infatti, gli obblighi speciali che gravano sul soggetto in posizione dominante fanno sì che questi non possa fare strategicamente ricorso a modalità e tempi di risposta tali da penalizzare i riparatori richiedenti. Nel caso di specie, peraltro, le richieste facevano espressa menzione dell'essenzialità del termine di risposta per poter competere nell'assegnazione delle commesse. Pertanto, le risposte avrebbero potuto e dovuto essere tempestive, sia per l'offerta di bacini che di servizi.

Commessa Teliri

174. Per quanto concerne la commessa *Teliri*, Camed risulta essersi aggiudicata l'intervento di riparazione a discapito di Palumbo, anche in virtù di un utilizzo discriminatorio della disponibilità del bacino, consentito dal suo ruolo di gestore dell'infrastruttura in posizione dominante¹⁰⁹.

175. In particolare, nel corso delle trattative con l'armatore, Palumbo ha ripetutamente richiesto a Camed¹¹⁰ la disponibilità del bacino per il periodo fine giugno-inizio luglio 2002. In risposta, Camed ha indicato disponibilità per periodi diversi, incompatibili con i tempi stabiliti dall'armatore, provocando il ritiro di Palumbo dalla gara. In realtà, dalla documentazione acquisita è emerso che per il periodo richiesto da Palumbo il bacino era disponibile, tanto che proprio in quel periodo Camed ha utilizzato l'infrastruttura per l'intervento sulla nave *Teliri*, senza effettuare alcuna prenotazione¹¹¹.

176. In proposito, Camed ha rappresentato che la scelta da parte di Elettra di assegnare l'intervento a Camed sarebbe dipesa dalla migliore offerta economica presentata da quest'ultima. Inoltre, ha rilevato di non aver mai saputo da Palumbo quale nave egli desiderasse fosse immessa in bacino, non avendo Palumbo mai specificato il nome *Teliri*, se non dopo che Elettra aveva già aggiudicato la commessa a Camed.

177. Al riguardo, si evidenzia innanzi tutto che Camed ha effettuato l'intervento sulla nave *Teliri* in assenza di qualunque prenotazione di bacino, ritenendo valida ai fini del proprio intervento una prenotazione del bacino effettuata da un altro soggetto (Elettra) e per un periodo diverso.

Per contro, Palumbo ha dovuto ritirarsi dalle trattative proprio a causa della denegata disponibilità del bacino da parte di Camed¹¹².

178. Per completezza, in relazione alle condizioni economiche offerte dai partecipanti alla gara, va sottolineato che Palumbo, nella fase finale delle trattative, ha dovuto rinunciare a competere con Camed a causa dell'indisponibilità del bacino, benché fino a quel momento la propria offerta fosse migliore di quella di Camed¹¹³.

¹⁰⁸ [Cfr. documentazione trasmessa da ONI doc. 10.198.]

¹⁰⁹ [Cfr. Palumbo doc. 13.341.]

¹¹⁰ [Cfr. allegati a Palumbo doc. 13.341.]

¹¹¹ [Cfr. Palumbo doc. 13.341 e Elettra TLC doc. 13.347.]

¹¹² [In data 26 giugno 2002 Palumbo dichiara ad Elettra: "non avendo ricevuto dalla Cantieri del Mediterraneo la disponibilità del bacino, siamo costretti nostro malgrado a rinunciare alla gara ... e alla possibilità, come precedentemente già comunicati, di migliorare il prezzo dell'offerta". Cfr. Palumbo doc. 13.341.]

¹¹³ [Infatti, alla data del 25 giugno 2002, giorno precedente l'inizio dei lavori, il preventivo presentato da Palumbo risultava inferiore a quello di Camed (415.000 € a fronte di 428.000 €). Cfr. Elettra doc. 13.347.]

179. Infine, in merito alla mancata indicazione della nave da parte di Palumbo, va rilevato che già nella prima richiesta (13 giugno 2002) Palumbo, pur non indicando il nome della nave, aveva richiesto l' "immissione nel bacino 2 o 3 per nave da TSL 8000", comunicando così a Camed i dati necessari per la verifica circa la disponibilità dei bacini, tanto che lo stesso giorno la medesima Camed ha risposto indicando la disponibilità dei bacini per periodi diversi da quelli richiesti. In ogni caso, il 25 giugno Palumbo ha esplicitato il nome della nave, chiedendo immediato riscontro sulla disponibilità del bacino¹¹⁴. Camed ha omesso di fornire alcuna risposta alla richiesta di Palumbo ed ha invece immesso la nave in bacino proprio il 26 giugno, data per la quale Palumbo aveva richiesto la disponibilità dell'infrastruttura, accettando soltanto il 28 giugno le condizioni contrattuali proposte da Elettra¹¹⁵.

180. Pertanto, i comportamenti posti in essere in occasione della gara per la commessa *Teliri* risultano idonei ad ostacolare l'accesso di un concorrente ai bacini, impedendogli di competere efficacemente nella fase conclusiva di aggiudicazione della commessa.

Commessa Sicilia Jet

181. Per quanto concerne, invece, la commessa *Sicilia Jet*, le risultanze istruttorie non consentono di ricostruire in maniera univoca le circostanze occorse e la relativa condotta tenuta da Camed, talché l'episodio non risulta significativo per il presente provvedimento.

182. Nel corso dell'istruttoria il riparatore Nuova Meccanica Navale ha rappresentato che Camed, in occasione dei lavori sul catamarano *Sicilia Jet* nel febbraio 1999, avrebbe ostacolato l'accesso ad un proprio bacino, che invece risultava disponibile, con ciò causando rilevanti difficoltà alla stessa Nuova Meccanica Navale, incaricata dell'intervento di riparazione ai motori, e all'armatore¹¹⁶. Camed ha fornito invece una diversa ricostruzione dei fatti, evidenziando che motivazioni di ordine tecnico hanno determinato l'impossibilità di consentire l'uscita della nave dal bacino n. 3 per oltre dieci giorni¹¹⁷.

Considerazioni in merito ad alcune puntuali obiezioni di Camed

183. Camed ha sostenuto che i comportamenti contestati sarebbero caratterizzati da episodicità e pertanto essi non sarebbero atti ad integrare una fattispecie abusiva.

184. Al riguardo, si rileva che l'obiezione di Camed potrebbe essere presa in considerazione laddove l'abuso contestato si ritenesse integrato dagli episodi relativi alle commesse *Tirrenia* e *Teliri* innanzi richiamati. Per contro, l'abuso accertato riguarda la gestione dei bacini di carenaggio secondo modalità tali da renderne opaca la disponibilità, che risulta attuata in maniera continuativa almeno dal 1996 ed è idonea ad incidere in maniera sistematica sullo svolgimento delle attività di riparazione in bacino da parte dei riparatori napoletani. Gli episodi illustrati nel presente provvedimento non sono che attestazioni dell'attitudine dell'opacità a costituire ostacolo all'accesso ai bacini.

185. Camed ha altresì obiettato che i disagi lamentati dipenderebbero dall'inadeguatezza delle imprese di riparazione, che, a differenza di Camed, non disporrebbero di un numero di dipendenti sufficiente per svolgere commesse di riparazione in bacino.

186. Anche sotto tale profilo, tuttavia, le asserzioni di Camed non trovano riscontro nelle risultanze istruttorie. In proposito, si osserva che, a fronte dei 49 dipendenti di Camed-di cui 13 impegnati nella gestione dei bacini -, la società Nuova Meccanica Navale conta 123 dipendenti, Palumbo 22 e ONI 9¹¹⁸. Dette imprese, sebbene di norma specializzate in una determinata attività di riparazione, dispongono di risorse tecniche e professionali necessarie per lo svolgimento di svariati tipi di intervento. In più di un'occasione esse hanno assicurato, da sole o unitamente ad altre società, l'esecuzione dell'intera gamma di operazioni relative a

¹¹⁴ [Cfr. Palumbo doc. 13.341.]

¹¹⁵ [Cfr. Elettra doc. 13.347.]

¹¹⁶ [Si veda al riguardo doc. 1.22 fornito da Nuova Meccanica Navale, riparatore terzo rispetto al procedimento, già precedentemente all'avvio del procedimento istruttorio.]

¹¹⁷ [Cfr. Camed doc. 14.368, all. 134.]

¹¹⁸ [Cfr. Camed doc. 13.298, all. 109. Si precisa che il dato di Nuova Meccanica Navale si riferisce al bilancio del 1999.]

commesse anche molto rilevanti¹¹⁹. La stessa Camed fa, peraltro, ampio ricorso ad altri riparatori in qualità di sub-fornitori, per lo più “*determinato da strozzature di capacità*”¹²⁰.

b) Gli effetti della condotta abusiva

187. Le concrete modalità di gestione dei bacini di carenaggio da parte di Camed costituiscono una “*condotta oggettiva e potenzialmente lesiva*” atta ad integrare un abuso di posizione dominante, ai sensi dell’articolo 3 della Legge n. 287/90, in quanto idonee a penalizzare i riparatori napoletani diversi da Camed nell’accesso ai bacini di carenaggio dalla stessa gestiti, determinando effetti significativi sulla dinamica concorrenziale nel mercato rilevante.

188. Infatti, per effetto dell’opacità sulla disponibilità dei bacini, gli altri riparatori sono stati posti nell’impossibilità di programmare adeguatamente la propria attività di riparazione e di verificare eventuali dinieghi ingiustificati all’accesso e non hanno potuto competere efficacemente ai fini dell’aggiudicazione delle commesse.

189. La portata lesiva della condotta tenuta da Camed è altresì attestata dal fatto che Camed ha utilizzato in via pressoché esclusiva i bacini di carenaggio, acquisendo così la quasi totalità delle commesse di riparazione in bacino svolte nel porto di Napoli ed il relativo fatturato.

Infatti, come si rileva dalla tavola 1, nel periodo 1996-2000, gli accessi ai bacini gestiti da Camed sono stati [omissis] per la stessa Camed (95% del totale) e soltanto [omissis] per l’insieme degli altri riparatori napoletani. Tali commesse hanno generato un fatturato di [omissis] (91% del totale) per Camed e [omissis] (pari al 9% del totale) per l’insieme degli altri riparatori.

190. Al riguardo, Camed ha sostenuto che la condotta attribuita all’impresa non avrebbe prodotto alcun effetto.

In primo luogo, i riparatori diversi da Camed avrebbero in realtà effettuato migliaia di accessi ai bacini (778 nel solo periodo gennaio 1999-aprile 2002), non solo in quanto sub-fornitori di Camed ma anche per lo svolgimento di specifici interventi assegnati direttamente dall’armatore.

In secondo luogo, il rapporto tra richieste di accesso al bacino ed effettivi accessi di Camed sarebbe “non dissimile” rispetto a quello degli altri riparatori.

Infine, il settore delle riparazioni navali nel porto di Napoli non avrebbe in alcun modo risentito dei presunti comportamenti abusivi di Camed, tanto che il fatturato dell’attività di riparazione a Napoli, documentato dai bilanci di alcune imprese napoletane¹²¹, sarebbe in costante crescita e Camed sarebbe soltanto una delle cinque principali imprese attive nel porto.

Sulla base di tali elementi Camed conclude che le risultanze della CRI sul punto sarebbero “*sconcertanti e preoccupanti*”.

191. Le conclusioni a cui perviene Camed non risultano condivisibili, né in fatto, né in diritto.

192. Quanto all’elevato numero di accessi in bacino da parte dei riparatori napoletani, si evidenzia che le migliaia di “accessi” a cui si riferisce Camed non presuppongono l’acquisizione di una commessa di riparazione in bacino, ma sono semplici ingressi di riparatori per specifici interventi richiesti dall’armatore. Laddove invece si faccia correttamente riferimento agli accessi connessi all’acquisizione di un’intera commessa di riparazione, dalla documentazione istruttoria emerge che tali accessi sono stati quasi interamente effettuati da Camed (95% sul totale).

193. Per quanto attiene al rapporto tra richieste ed effettivi accessi al bacino, dai dati depositati dalla stessa Camed riportati alla tavola 5 si desume che la percentuale di ottenimento dei bacini per Camed e per gli altri riparatori è significativamente diversa (57% vs. 42%). Peraltro, non si ha alcuna evidenza documentale del dato relativo alle 2.970 richieste di Camed indicato nella memoria. Si consideri al riguardo che la stessa impresa ha dichiarato in audizione: “*normalmente le richieste non vengono formalizzate, in quanto le imprese Camed e Bacini vengono gestite come se fossero un’unica entità*”.¹²²

¹¹⁹ [Ad esempio, gli interventi svolti sulle navi Sicilia (Tirrenia) e Apache (Marina Militare Americana), rispettivamente da ONI e Nuova Meccanica Navale.]

¹²⁰ [Cfr. Camed, verbale di audizione doc. 8.164 e doc. 10.202.]

¹²¹ [Cfr. tavola 2.]

¹²² [Cfr. doc. Camed verbale di audizione doc. 8.164.]

194. Non si può, inoltre fare a meno di osservare la rilevante differenza di scala tra le 2.970 richieste di accesso indicate di Camed e le 127 richieste di altri riparatori. Tale diversità, infatti, può essere letta anche alla luce della rilevata impossibilità per i riparatori napoletani diversi da Camed di programmare l'attività di riparazione in bacino e dell'effetto deterrente determinato dal rischio di fornire a Camed informazioni commerciali circa potenziali commesse, senza poi ottenere la disponibilità dei bacini.

195. Va infine considerato l'argomento di Camed secondo cui l'assenza di effetti sarebbe attestata dalla crescita dell'attività di riparazione e dal fatto che l'impresa Camed sarebbe soltanto uno dei cinque principali riparatori del porto di Napoli.

In proposito, va preliminarmente osservato che i dati riportati si riferiscono soltanto ad alcune delle imprese operanti nel porto di Napoli e riguardano genericamente il complesso delle attività svolte dalle stesse, comprendenti riparazioni in banchina e, in alcuni casi, attività di tutt'altra natura¹²³. Pertanto, essi non sono in alcun modo idonei ad una verifica degli effetti prodotti dai comportamenti contestati.

Analizzando invece il dato pertinente, ovvero il fatturato generato da commesse eseguite nei bacini gestiti da Camed, si rileva che l'andamento nel periodo 1996-2000 è discontinuo e che, comunque, la parte di tale fatturato attribuibile a Camed ha costituito il 91% del totale. Ciò vale anche a replicare all'obiezione che Camed sarebbe soltanto una delle prime cinque imprese operanti nel porto di Napoli, atteso che rispetto al fatturato che interessa Camed risulta di gran lunga la principale impresa.

196. Le argomentazioni svolte da Camed, al fine di sottolineare l'assenza di un effettivo pregiudizio alla concorrenza derivante dalla presunta condotta abusiva contestata all'impresa, non risultano fondate neppure in diritto.

Occorre, infatti, osservare che la creazione di una situazione di scarsa trasparenza da parte dell'impresa in posizione dominante idonea a ostacolare l'accesso a tali infrastrutture costituisce una violazione dell'articolo 3 della legge n. 287/90, indipendentemente dal fatto che tale condotta abbia cagionato effettivi danni alla concorrenza.

197. Da un lato, infatti, non può prescindersi né dal considerare la speciale responsabilità dell'impresa in posizione dominante, sopra ricordata, né gli specifici obblighi che, in virtù del titolo concessorio e del regolamento per la gestione dei bacini di carenaggio nel porto di Napoli, gravano sulla medesima impresa.

Dall'altro lato, poi, la giurisprudenza ha chiarito che "le esigenze da tutelare e le realtà del mercato hanno indotto il legislatore a descrivere, nell'articolo 3 della legge n. 287 del 1990, un illecito per la cui configurabilità rileva la sola condotta oggettiva e potenzialmente lesiva dell'abuso di posizione dominante, restando escluso l'elemento (concretamente difficile da provare) della sussistenza di effettivi danni cagionati alla concorrenza (la cui verifica può essere tale da influire sulla determinazione della sanzione)"¹²⁴.

Sulla base delle suesposte considerazioni:

DELIBERA

a) che la condotta posta in essere dalla società Cantieri del Mediterraneo Spa, relativa alla determinazione di condizioni di scarsa trasparenza in merito alla disponibilità dei bacini di carenaggio dalla stessa gestiti nel porto di Napoli, tale da impedire o limitare ingiustificatamente l'accesso agli stessi da parte delle altre imprese di riparazione presenti nel medesimo porto, costituisce una violazione dell'articolo 3 della legge n. 287/90;

b) che la società Cantieri del Mediterraneo Spa ponga immediatamente termine alla condotta distorsiva della concorrenza di cui alla precedente lettera a) e presenti entro 90 giorni dalla data di notificazione del presente provvedimento una relazione in merito alle misure adottate per rimuovere le infrazioni accertate.

¹²³ *[Per esempio, è risultato che l'impresa principale considerata da Camed – SAIT – svolge, tra l'altro, attività di isolamento termico, impianti elettrici, riscaldamento e climatizzazione, lavori di bonifica ambientale, ecc.]*

¹²⁴ *[Cfr. sentenza del Consiglio di Stato, Sezione VI, 19 luglio 2002, n. 3853 Coca Cola Italia Srl ed altri c. Autorità garante della concorrenza e del mercato.]*

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

* * *