

Provvedimento n. 8962 (A267) **DIANO/TOURIST FERRY BOAT-CARONTE
SHIPPING-NAVIGAZIONE GENERALE
ITALIANA**

L'AUTORITA' GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 7 dicembre 2000;

SENTITO il Relatore Professor Michele Grillo;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTA la segnalazione della società DIANO Spa, pervenuta in data 25 novembre 1998;

VISTA la segnalazione della Guardia di Finanza pervenuta in data 1° giugno 1999, in merito alle tariffe per il servizio di trasporto marittimo sulla tratta Reggio Calabria-Messina;

VISTE le proprie richieste di informazioni alla società DIANO Spa, trasmesse in data 2 febbraio 1999, 19 aprile e 4 luglio 2000, e le relative risposte, pervenute in data 7 giugno e 5 novembre 1999, 17 maggio e 20 novembre 2000;

VISTE le proprie richieste di informazioni alle società TOURIST FERRY BOAT Spa e CARONTE SHIPPING Spa, trasmesse in data 7 giugno 1999 e 7 giugno 2000, e le relative risposte, pervenute in data 27 e 29 luglio 1999, 26 maggio, 12, 13, e 20 luglio e 8 settembre 2000;

VISTA la propria richiesta di informazioni alla società FERROVIE DELLO STATO Spa, trasmessa in data 8 maggio 2000, e la relativa, risposta pervenuta in data 8 giugno 2000;

VISTA la propria richiesta di informazioni alla Capitaneria di porto di Reggio Calabria, trasmessa in data 2 giugno 2000, e la relativa risposta, pervenuta in data 28 agosto 2000;

VISTA la documentazione in proprio possesso;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE SEGNALAZIONI

a) La segnalazione della società Diano Spa

1. In data 25 novembre 1998 è pervenuta all'Autorità una segnalazione da parte della società Diano Spa (di seguito Diano), nella quale si rilevavano presunti comportamenti restrittivi della concorrenza posti in essere dalle società Caronte Shipping Spa (di seguito Caronte) e Tourist Ferry Boat Spa (di seguito Tourist) nell'ambito della loro attività di traghettamento di automezzi gommati sullo stretto di Messina.

2. Nella segnalazione si rilevava che i servizi di traghettamento di veicoli su gomma nello stretto di Messina vengono svolti, sin dagli anni '60, sulla tratta Villa San Giovanni-Messina, dalle società Caronte e Tourist, le quali operano congiuntamente, e dalle Ferrovie dello Stato, società che effettua anche servizio di trasporto ferroviario di merci.

Dal mese di agosto 1998, la società Diano ha avviato un servizio di trasporto di mezzi gommati e passeggeri sulla rotta Reggio Calabria-Messina. Nel mese di ottobre 1998, la società Navigazione Generale Italiana (di seguito

NGI), controllata da Tourist, ha avviato un servizio di traghettamento di mezzi gommati sulla medesima rotta, inizialmente con una sola motonave (la Helga) e successivamente con una seconda motonave (la Tourist Ferry Boat I).

3. Secondo Diano i prezzi praticati da NGI sarebbero stati fin dall'inizio allineati a quelli applicati da Diano ma con uno sconto sistematico del 20%. NGI avrebbe inoltre proposto convenzioni speciali per gli autotrasportatori, ulteriori sconti e dilazioni di pagamento. Sempre secondo Diano tali prezzi sarebbero inferiori di circa il 50% a quelli praticati da Tourist-Caronte sulla rotta Villa San Giovanni-Messina.

4. Il segnalante ritiene che le condizioni di prezzo praticate dalla società NGI sulla rotta Reggio Calabria-Messina configurino una violazione dell'articolo 3 della legge n. 287/90 da parte di Tourist-Caronte che detiene una posizione dominante nel mercato dei servizi di traghettamento nello stretto di Messina.

In particolare, la fissazione di prezzi "artificialmente bassi, addirittura sotto costo" per la sola rotta Reggio Calabria-Messina costituirebbe una condotta abusiva con l'esclusivo fine di danneggiare la Diano quale nuovo entrante sul mercato.

b) La segnalazione della Guardia di Finanza

5. In data 1° giugno 1999, è pervenuta all'Autorità una segnalazione da parte del Centro Tutela Concorrenza e Mercato della Guardia di Finanza, relativa a presunti comportamenti restrittivi della concorrenza posti in essere dalle società Caronte e Tourist, riguardanti il servizio di traghettamento nello stretto di Messina. In particolare, la Guardia di Finanza ha rilevato che le tariffe per singola tratta praticate da Diano e da NGI sulla rotta Reggio Calabria-Messina erano nel maggio 1999, rispettivamente, pari a lire 12.000 e 10.000 per le autovetture. Diversamente, la tariffa praticata da Tourist-Caronte su una tratta più breve, Villa S. Giovanni -Messina, era pari a 35.000 lire per il servizio andata e ritorno.

6. Secondo la Guardia di Finanza le tariffe praticate da NGI sulla rotta Reggio Calabria-Messina, che sono inferiori del 50% circa rispetto a quelle applicate dalla propria controllante Tourist-Caronte sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina, potrebbero configurare un comportamento anticoncorrenziale da parte del gruppo Tourist-Caronte al fine di estromettere dal mercato il nuovo entrante.

II. LE PARTI

7. DIANO Spa (di seguito Diano) è una società di diritto italiano controllata dagli imprenditori Cesare Diano e Amedeo Maticena che gestisce la compagnia di traghettamento MERIDIANO LINES (di seguito Meridiano), compagnia marittima di traghettamento di mezzi gommati e passeggeri. Diano, attraverso la compagnia Meridiano Lines, opera dal 20 agosto 1998 sulla rotta Reggio Calabria-Messina.

8. NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA Spa (di seguito NGI) è una società il cui capitale è detenuto per il 50% da Tourist Shipping Spa, a sua volta controllata da Tourist Ferry Boat Spa, e per il restante 50% dalla famiglia La Cava.

La società svolge dal 1989 servizi di traghettamento di mezzi gommati e passeggeri sulla tratta Milazzo-Isole Eolie e a partire dal 9 ottobre 1998 anche sulla tratta Reggio Calabria-Messina.

9. TOURIST FERRY BOAT Spa (di seguito Tourist) è una società che svolge il servizio di linea di traghettamento di mezzi gommati e passeggeri sullo stretto di Messina ed è attiva, tramite società controllate, nel settore turistico-alberghiero.

Tourist è controllata dal gruppo Franza, il quale ne detiene il 53% del capitale sociale tramite la COFIMER Spa, mentre il 21,5% del capitale sociale di Tourist è detenuto dalla FIMAR Srl (famiglia Mondello), il 14,5% dalla GE.FIN. Srl ed il 11% dalla FIME Spa.

10. CARONTE SHIPPING Spa (di seguito Caronte) è una società che opera prevalentemente nel servizio di traghettamento di mezzi gommati e passeggeri nello Stretto di Messina, nonché in attività connesse a tale servizio. La società è controllata dalla famiglia Maticena, tramite le società PA.FI. Srl (44% del capitale sociale) e SOLEMAR Srl (30% del capitale sociale), nonché tramite quote detenute da persone fisiche.

11. Tourist e Caronte, pur essendo giuridicamente società distinte, svolgono congiuntamente, sin dal 1969, il servizio di traghettamento di veicoli e passeggeri nello Stretto di Messina sulla rotta Messina-Villa S. Giovanni.

Con delibera dell'8 maggio 1996, l'Autorità stabiliva che le due società costituissero un'entità economica comune in considerazione della progressiva messa in comune delle risorse necessarie allo svolgimento dell'attività con particolare riguardo a "l'utilizzo di un'unica denominazione sociale e di un unico marchio, la politica unitaria di acquisto delle navi, l'uso di forme di contabilizzazione separate rispetto alle altre attività estranee al servizio in esame,

*il coordinamento degli orari e la fissazione congiunta dei prezzi. Inoltre, i moli e i piazzali utilizzati per gli imbarchi sono stati realizzati congiuntamente dalle due società così come unitaria è l'organizzazione logistica*¹.

III. IL MERCATO RILEVANTE

12. Il settore interessato dalla fattispecie in esame è quello del servizio di traghettamento di mezzi gommati (veicoli commerciali e autovetture) attraverso lo Stretto di Messina, come già individuato in precedenza dall'Autorità². Si esclude invece la sostituibilità del servizio di traghettamento di mezzi gommati con il trasporto ferroviario, gestito dalle Ferrovie dello Stato. Infatti, gli autotrasportatori e i passeggeri che si imbarcano con veicoli a seguito, avendo iniziato il viaggio con mezzi su gomma, una volta giunti presso lo Stretto di Messina, non possono considerare sostituibile il servizio ferroviario.

13. Ad oggi le due rotte operative sono quelle di Villa S. Giovanni -Messina e di Reggio Calabria-Messina. Dalle informazioni acquisite emerge che, malgrado esistano delle differenze in termini di accesso ai porti di Villa S. Giovanni e di Reggio Calabria dalla rete autostradale, di tempi di percorrenza e tariffe praticate sulle due rotte, per una parte considerevole della domanda, costituita dai veicoli commerciali e da pendolari con auto al seguito, il grado di sostituibilità tra le medesime risulta elevato. Per la parte residua della domanda, rappresentata dalle autovetture che utilizzano il servizio di traghettamento attraverso lo Stretto solo in maniera saltuaria, la sostituibilità tra le due rotte risulta invece molto più contenuta. Occorre tuttavia rilevare che questa componente della domanda ha un'incidenza limitata sul fatturato complessivo.

Pertanto, si ritiene che, malgrado si rilevino elasticità differenti in relazione alle diverse categorie di utenti, poiché l'elasticità complessiva della domanda risulta elevata, le due rotte Villa S. Giovanni-Messina e Reggio Calabria-Messina, fanno parte di un unico mercato.

14. Con riguardo ai mezzi commerciali, la sostituibilità si spiega in ragione della loro maggiore sensibilità al livello delle tariffe e della loro più elevata tolleranza rispetto ai maggiori tempi di attraversamento. A conferma di ciò va rilevato che, dopo l'attivazione della nuova rotta, Tourist-Caronte ha introdotto sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina una nuova tariffa di andata e ritorno riservata ai veicoli commerciali che risulta essere inferiore del 20% a quella già in vigore.

Per quanto riguarda i lavoratori pendolari con auto al seguito che da Reggio Calabria si recano giornalmente in Sicilia, la nuova rotta rappresenta una valida alternativa in ragione sia della prossimità del porto di partenza sia delle tariffe inferiori.

15. Tenuto conto dell'elevato grado di sostituibilità per una parte considerevole della domanda si ritiene che le rotte Villa S. Giovanni -Messina e Reggio Calabria-Messina costituiscano due segmenti appartenenti ad un medesimo mercato caratterizzato da prodotti verticalmente differenziati in termini di qualità del servizio. In particolare la rotta Villa S. Giovanni-Messina rappresenta il prodotto maggiormente appetibile per i consumatori, in considerazione della minore durata del tragitto (25-30 min. contro i 35-40 min. di Reggio Calabria-Messina), della maggiore frequenza delle partenze (ogni 10-20 min. contro le 2 ore della rotta Reggio Calabria-Messina) e del più rapido collegamento con la rete autostradale.

16. Deve invece escludersi che il mercato interessato ricomprenda anche i servizi di traghettamento che collegano la Sicilia con altri porti della Penisola in considerazione della notevole differenza in termini di distanza, tempi di percorrenza e costi. In particolare è da escludere che i servizi di traghettamento tra Genova, Livorno, Napoli da un lato e Palermo, Trapani e Catania dall'altro costituiscano per i mezzi gommati concrete alternative rispetto al percorso in autostrada con successivo attraversamento dello Stretto di Messina³.

IV. GLI ACCERTAMENTI PREISTRUTTORI E LE INFORMAZIONI RACCOLTE

Dalle informazioni raccolte nel corso dell'attività preistruttoria emerge il seguente quadro.

a) Le condizioni di accesso al mercato

¹ [Provvedimento I120bis - Caronte Shipping/Tourist Ferry Boat, Bollettino 19/96.]

² [Provvedimento I120 - Ferrovie dello Stato/Caronte Shipping, Bollettino 1-2/96; Provvedimento I351 - Ferrovie dello Stato/Caronte Shipping, Bollettino 50/98, Provvedimento I120bis - Caronte Shipping/Tourist Ferry Boat, Bollettino 19/96.]

³ [Provvedimento I120 - Ferrovie dello Stato/Caronte Shipping, Bollettino 1-2/96; Provvedimento I351 - Ferrovie dello Stato/Caronte Shipping, Bollettino 50/98, Provvedimento I120bis - Caronte Shipping/Tourist Ferry Boat, Bollettino 19/96.]

17. Tourist-Caronte svolge, da oltre 30 anni, insieme alle Ferrovie dello Stato, il servizio di traghettamento nello Stretto di Messina, in particolare sulla tratta Villa S. Giovanni-Messina. Nel Porto di Villa S. Giovanni, le Ferrovie dello Stato occupano due dei sei moli presenti (di cui, tuttavia, uno è esclusivamente dedicato al servizio ferroviario), mentre Tourist-Caronte utilizza gli altri quattro moli in virtù di una concessione di durata quadriennale, la cui scadenza è prevista nel 2002.

18. Secondo quanto sostenuto dalla Capitaneria di porto di Reggio Calabria, la possibilità di accesso per nuovi operatori sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina appare, allo stato attuale, alquanto difficoltosa per vari ordini di ragioni sia di carattere amministrativo che logistico-infrastrutturale. In particolare, data la configurazione dei piazzali utilizzati per l'accesso ai moli a Villa S. Giovanni da parte degli autoveicoli, la presenza di più operatori potrebbe creare rilevanti problemi di congestione non solo all'interno del porto ma anche sulle strade di accesso fino all'autostrada.

19. Per quanto riguarda la nuova rotta Reggio Calabria-Messina, essa è suscettibile di crescere significativamente di rilevanza, ma lo sviluppo è subordinato ad un adeguamento delle infrastrutture che sembra richiedere un periodo di tempo non inferiore ai 2-3 anni. Analoghe considerazioni valgono per eventuali nuovi approdi nella zona nord di Reggio Calabria. In ogni caso, la tratta Reggio Calabria-Messina per quanto presenti margini di sviluppo significativi, potrà soddisfare una parte limitata della domanda di trasporto via mare attraverso lo Stretto. Infatti, anche qualora venisse potenziato il porto di Reggio Calabria e si procedesse alla costruzione di nuovi approdi, questa rotta non sembra destinata ad assumere una rilevanza equiparabile a quella Villa S. Giovanni-Messina per le condizioni logistiche che ne limitano il potenziale sviluppo.

20. Dalle informazioni raccolte emerge che diverse imprese hanno presentato, in tempi recenti, domanda di concessione demaniale marittima per poter attivare il servizio di traghettamento nello Stretto di Messina. Tuttavia, nessuna delle 21 istanze presentate è stata finora accolta e 12 di queste sono già state respinte.

Nella seguente tavola riepilogativa vengono elencate le imprese che attualmente operano nel mercato in esame e quelle che hanno presentato domanda di concessione.

TAVOLA 1. STRETTO DI MESSINA: IMPRESE OPERANTI E IMPRESE INTENZIONATE AD OPERARE

TRATTA	Imprese che prestano attualmente il servizio	Imprese che hanno presentato domanda per la concessione di aree demaniali del porto
Villa San Giovanni-Messina	Tourist Caronte FS	Società Navigazione Incremento NGI* TAV Mediterraneo* Travel Ticket* New Shipping Ulisse
Reggio Calabria-Messina	Diano NGI	TAV Mediterraneo* NGI* Diano
Gallico (RC)-Messina		TAV Mediterraneo* Intermarit Transportes Maritimos* New Shipping

* Controllata da Tourist Caronte

Fonte: Capitaneria di Porto di Reggio Calabria

b) Le quote di mercato

21. Sulla base delle informazioni disponibili risulta che, nel periodo 1997-99, le quote detenute dalle imprese operanti nel mercato sono state le seguenti.

TAVOLA 2. STRETTO DI MESSINA: QUOTE DI MERCATO (IN TERMINI DI FATTURATO)

	Tourist-Caronte*	FS	Diano
1997	80%	20%	-
1998	79%	19%	2%
1999	75%	18%	7%

Fonte: dati forniti dalle Parti.

* Il dato di Tourist-Caronte comprende anche una quota pari a 1% (1998) e 5% (1999) realizzata dalla società controllata NGI sulla tratta Reggio Calabria-Messina.

Con riferimento alle singole tratte, Tourist-Caronte detiene sulla rotta Villa S.Giovanni-Messina l'80% e Ferrovie dello Stato il 20%; mentre sulla rotta Reggio Calabria-Messina Diano detiene il 60% e NGI il 40%.

c) I prezzi

22. Con riferimento alle due rotte in esame, le tariffe praticate sono riportate nella seguente tabella.

TAVOLA 3. STRETTO DI MESSINA: TARIFFE

		Villa S. Giovanni-Messina e vv.					Reggio Calabria-Messina e vv.			
		Tourist-Caronte			FS		NGI		Diano	
A partire dal		1/6/95	27/4/99	25/10/99	1/1/98	18/1/99	26/10/98	29/10/99	14/10/98	15/1/00
VEICOLI COMM. (al M/L)	A min	10.600	10.000	10.000	10.100	10.100	7.000	6.000	7.000	7.000
	Max		11.100	11.100	11.100	11.100				
	A/R min	19.080 ⁽¹⁾	18.800 ⁽¹⁾	18.800 ⁽¹⁾	18.200	18.200	14.000	12.000	14.000	11.000
	Max		20.000 ⁽¹⁾	20.000 ⁽¹⁾	20.200	20.200				13.000
	min			13.900 ⁽⁴⁾		16.200 ⁽⁴⁾				
	Max			17.750 ⁽⁴⁾		17.800 ⁽⁴⁾				
AUTO (di medie dimens)	A	32.000	33.000	33.000	32.000	32.000	10.000	18.000	12.000	15.000
	A/R min	34.000 ⁽²⁾	35.000 ⁽²⁾	35.000 ⁽²⁾	33.000 ⁽²⁾	33.000 ⁽²⁾	20.000	36.000	24.000	22.000
	Max	57.000 ⁽³⁾	59.000 ⁽³⁾	59.000 ⁽³⁾	56.000 ⁽³⁾	56.000 ⁽³⁾				

⁽¹⁾ sconto del 20% sul R ⁽²⁾ entro 3 gg. ⁽³⁾ entro 60 gg. ⁽⁴⁾ entro 6 gg.

Fonte:dati forniti dalle Parti

23. Dai dati contenuti nella tabella risulta che le tariffe praticate da NGI sulla rotta Reggio Calabria-Messina sono mediamente inferiori di circa il 30% rispetto a quelle praticate dalla controllante sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina. Va peraltro osservato che su quest'ultima rotta Tourist-Caronte, a partire da fine ottobre 1999, ha introdotto una nuova tariffa di andata e ritorno entro 6 giorni, riservata ai veicoli commerciali, inferiore di circa il 20% rispetto a quella già in vigore.

24. Al momento dell'ingresso sulla nuova rotta, nel 1998, NGI si è allineata alle tariffe praticate dal concorrente Diano per quanto riguarda i veicoli commerciali, applicando invece dei prezzi inferiori di circa il 20% per le autovetture. Successivamente, a partire dall'ottobre 1999, NGI ha ridotto le tariffe per i veicoli commerciali, i quali rappresentano in termini di fatturato circa il 75%⁴, portandole al di sotto di quelle di Diano, e, contestualmente, ha elevato in maniera sensibile quelle per le autovetture.

25. Secondo Diano, peraltro, anche nel 1998 le tariffe effettivamente praticate da NGI sarebbero state in realtà inferiori a quelle dichiarate e, pertanto, inferiori alle proprie, in quanto NGI avrebbe concesso dilazioni di pagamento e particolari agevolazioni per i veicoli commerciali.

d) I costi e i margini di Tourist-Caronte

Le informazioni fornite da Tourist-Caronte

26. Tourist-Caronte sostiene che, a seguito dell'ingresso di Diano sul mercato, ha dovuto rivedere la politica aziendale, da un lato intervenendo sulla propria struttura dei costi, dall'altro iniziando ad operare sulla nuova rotta Reggio Calabria-Messina, attraverso la società controllata NGI, praticando prezzi in linea con quelli del concorrente.

La società afferma inoltre che i ricavi complessivi realizzati con l'attività di traghettamento sullo Stretto di Messina coprono ampiamente i costi sostenuti, in quanto le tariffe applicate su entrambe le rotte non sarebbero mai state inferiori ai costi medi di ciascuna.

27. In particolare, anche il servizio svolto sulla rotta Reggio Calabria-Messina risulterebbe sostanzialmente in pareggio in quanto tale servizio viene fornito utilizzando:

personale che risulta in esubero a seguito del processo di riorganizzazione di Tourist-Caronte;

naviglio in precedenza utilizzato da Tourist-Caronte sulla tratta Villa S. Giovanni-Messina e quindi già pienamente ammortizzato.

⁴ [In termini di fatturato, sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina i veicoli commerciali rappresentano poco più del 50%.]

Di conseguenza, i soli costi imputabili alla nuova tratta sarebbero essenzialmente quelli operativi, relativi al personale, al carburante, agli ormeggiatori, alla manutenzione e assicurazione della nave e al servizio di biglietteria.

28. Per quanto concerne la tratta Villa S. Giovanni-Messina, la riduzione di alcune tariffe per i veicoli commerciali, pari a circa il 20%, avvenuta a partire da fine ottobre 1999, sarebbe stata possibile a seguito dell'automazione delle navi e della riorganizzazione interna dell'impresa che avrebbero consentito una riduzione dei costi.

Infatti, per effetto di un accordo siglato con le rappresentanze sindacali, Tourist-Caronte ha avviato un piano di ristrutturazione che ha consentito la riduzione dell'equipaggio di ciascun traghetto, diminuendo in tal modo il fabbisogno complessivo di personale sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina.

A partire da febbraio del 2000, a seguito del citato accordo, NGI ha sottoscritto contratti di noleggio a scafo armato (vale a dire con equipaggio) che prevedono l'utilizzo del personale in esubero sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina messo a disposizione da Tourist-Caronte. In base a tali contratti, NGI corrisponde a Tourist-Caronte un corrispettivo pari ad una percentuale dell'incasso mensile realizzato sulla tratta Reggio Calabria-Messina.

Le elaborazioni svolte

29. Sulla base dei dati forniti da Tourist-Caronte sono stati stimati, per il 1999, i costi operativi e i ricavi per singola tratta, Villa S. Giovanni-Messina e Reggio Calabria-Messina, servita rispettivamente da Tourist-Caronte e da NGI. Nei successivi paragrafi vengono presentati i risultati delle elaborazioni svolte.

30. Si riporta qui di seguito la tavola descrittiva dei costi relativi al servizio di traghettamento per la rotta Villa S. Giovanni-Messina, sostenuti nel 1999 da Tourist-Caronte.

TAVOLA 4 COSTI T/C TRATTA VILLA S. GIOVANNI-MESSINA

Voce	lire (milioni)
PERSONALE	[omissis] ⁵
AMMORTAMENTO NAVIGLIO	[omissis]
AUTOMAZIONE DELLE NAVI	[omissis]
MANUTENZIONE, CARBURANTE, ASSICURAZIONI, BIGLIETTERIA	[omissis]
TOTALE	[omissis]

Elaborazioni su dati forniti da Tourist-Caronte

31. I ricavi, al netto dell'IVA, realizzati da Tourist-Caronte sono pari a [omissis] milioni di lire, a fronte di costi pari a [omissis] milioni di lire. Il costo medio per corsa è dunque pari a lire [omissis] circa, mentre il ricavo medio ammonta a lire [omissis].

Il margine operativo sulla tratta Villa S. Giovanni-Messina risulta pertanto pari al [omissis].

32. Segue la tavola illustrativa dei costi relativi al servizio di traghettamento per la tratta Reggio Calabria-Messina, sostenuti nel 1999 da NGI, società controllata da Tourist-Caronte.

TAVOLA 5 COSTI T/C TRATTA REGGIO CALABRIA-MESSINA

Voce	lire (milioni)
PERSONALE	[omissis]
AMMORTAMENTO NAVIGLIO	[omissis]
MANUTENZIONE, CARBURANTE, ASSICURAZIONI, BIGLIETTERIA	[omissis]
TOTALE	[omissis]

Elaborazioni su dati forniti da Tourist-Caronte

⁵ [Nella presente versione alcuni dati sono omissi, in quanto si sono ritenuti sussistenti elementi di riservatezza o di segretezza delle informazioni.]

33. I ricavi al netto dell'IVA realizzati sulla tratta Reggio Calabria-Messina, nel 1999, sono pari a circa [omissis] milioni di lire, a fronte di costi pari a [omissis] milioni di lire. Il costo medio operativo per corsa, per la tratta Reggio Calabria-Messina è pari a lire [omissis], mentre il ricavo medio ammonta a lire [omissis].

Il margine operativo risulta pertanto pari a [omissis].

34. Con riguardo alla struttura dei costi per la rotta Reggio Calabria-Messina va rilevato che il costo relativo all'ammortamento naviglio risulta del tutto trascurabile. Occorre tuttavia considerare che NGI utilizza naviglio ed equipaggio messo a disposizione da Tourist-Caronte mediante contratti di noleggio "a scafo armato". In tal modo, i costi operativi di NGI non riflettono le reali condizioni di costo del naviglio e del personale, ma risultano condizionati da due parametri esogeni, vale a dire i ricavi conseguiti e la percentuale sugli stessi liberamente fissata da Tourist-Caronte. Ciò posto, si può ritenere che i costi operativi attribuiti a NGI sottostimino quelli realmente sostenuti, in quanto il noleggio "a scafo armato" delle navi consentirebbe l'adozione di un sistema di sussidi incrociati all'interno del gruppo Tourist-Caronte.

Una più realistica indicazione del costo realmente sostenuto da NGI potrebbe essere ricavata sulla base del costo medio per corsa sull'insieme delle due tratte, anziché su ciascuna di esse, come riportato nella tabella seguente.

TAVOLA 6 COSTO MEDIO PER CORSA DI TOURIST-CARONTE

	Villa S. Giovanni	Reggio Calabria	VSG + RC
costi operativi (mio)	[omissis]	[omissis]	[omissis]
n. corse	[omissis]	[omissis]	[omissis]
costo medio corsa	[omissis]	[omissis]	[omissis]

Elaborazioni su dati forniti da Tourist-Caronte

35. Considerando infatti un costo medio per corsa di lire [omissis] anziché di lire [omissis], il risultato operativo sulla tratta Reggio Calabria-Messina non sarebbe in sostanziale pareggio ([omissis]), bensì in netta perdita ([omissis]).

e) I costi e i margini di Diano

36. Sulla base delle informazioni fornite da Diano, risulta che i costi operativi sostenuti per il servizio di traghettamento sulla rotta Reggio Calabria-Messina nell'anno 1999 e nel primo semestre 2000 sono stati rispettivamente pari a [omissis] e [omissis] milioni di lire, a fronte di ricavi rispettivamente pari a [omissis] e [omissis] milioni di lire. Pertanto, il risultato operativo della società risulta, nel 1999, pari a [omissis] e, nel primo semestre 2000, pari a [omissis].

Nella tavola seguente vengono riportati i dati relativi ai costi sostenuti da Diano nei due periodi considerati.

TAVOLA 7 COSTI DIANO TRATTA REGGIO CALABRIA-MESSINA

	1999	1° sem. 2000
Voce	lire (milioni)	lire (milioni)
NOLEGGIO NAVIGLIO SCAFO ARMATO	[omissis]	[omissis]
PERSONALE DI TERRA	[omissis]	[omissis]
CARBURANTE ED ALTRI COSTI	[omissis]	[omissis]
TOTALE	[omissis]	[omissis]

Elaborazioni su dati forniti da Diano

VI. Valutazioni

a) L'accertamento della posizione dominante di Tourist-Caronte

37. Tourist-Caronte detiene una posizione dominante nel mercato del servizio di traghettamento di mezzi gommati e passeggeri attraverso lo stretto di Messina, con una quota stimata di circa il 75% del mercato. Tale quota, realizzata quasi interamente sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina (NGI detiene una quota del 5% con la rotta Reggio Calabria-Messina), deriva alla società dall'utilizzo in concessione di quattro dei sei moli disponibili nel porto di Villa S. Giovanni. I restanti due moli sono utilizzati dalle Ferrovie dello Stato; uno dei due è dedicato esclusivamente al traffico ferroviario.

38. Al fine di valutare la posizione dominante di Tourist-Caronte, oltre alla quota di mercato, vanno considerati anche altri fattori, quali l'eventuale sussistenza di barriere all'ingresso e la rilevanza della concorrenza potenziale.

Al riguardo si deve sottolineare che, malgrado l'ingresso, nell'ottobre 1998, della società Diano, il mercato del servizio di traghettamento attraverso lo stretto di Messina risulta difficilmente contendibile per la presenza di barriere, sia di carattere amministrativo che infrastrutturale, che impediscono l'accesso di nuovi operatori sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina, che rappresenta a tutt'oggi quasi il 90% del mercato. La concorrenza potenziale risulta pertanto particolarmente debole.

39. L'elevata quota di mercato e la sostanziale assenza di concorrenza sul segmento Villa S. Giovanni-Messina consentono a Tourist-Caronte un'elevata autonomia di comportamento nei confronti di concorrenti e consumatori⁶. Infatti solo sulla rotta Reggio Calabria-Messina, che ad oggi sviluppa poco più del 10% del traffico, Tourist-Caronte ha replicato all'ingresso del nuovo operatore con una politica tariffaria aggressiva, mentre nel resto del mercato i prezzi sono rimasti pressoché invariati. In particolare sulla tratta Villa S. Giovanni-Messina, le specificità della società Ferrovie dello Stato, nonché i vincoli che ne condizionano l'attività (per il trasporto di mezzi gommati ha infatti a disposizione un solo molo) limitano considerevolmente la pressione concorrenziale esercitata da quest'ultima.

40. Per quanto concerne i consumatori, la sostanziale autonomia di comportamento di Tourist-Caronte emerge con evidenza alla luce del fatto che l'operatore in posizione dominante è in grado di praticare prezzi elevati su una parte considerevole del mercato. Infatti, allo stato attuale, le possibilità di ingresso da parte di nuovi operatori risultano confinate alla rotta Reggio Calabria-Messina la quale, per le condizioni logistiche che ne limitano il potenziale sviluppo e per le sue caratteristiche, non appare comunque in grado di soddisfare che una parte contenuta della domanda sia sotto il profilo quantitativo che qualitativo.

Alla luce delle considerazioni sopra svolte, si può concludere che Tourist-Caronte è in posizione dominante nel mercato del servizio di traghettamento di mezzi gommati nello Stretto di Messina.

b) Il presunto abuso di posizione dominante

41. Tourist-Caronte, per oltre 30 anni, ha offerto il servizio di traghettamento attraverso lo stretto di Messina operando esclusivamente sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina. A seguito dell'avvio nell'agosto 1998 di una nuova rotta, Reggio Calabria-Messina, da parte di un concorrente, Tourist-Caronte ha prontamente attivato il servizio su tale rotta, attraverso una società controllata, la NGI, alla quale ha messo a disposizione proprio personale e naviglio, fissando sia gli orari di partenza che le tariffe in linea con quelli del concorrente. La stessa capitaneria di porto di Reggio Calabria è dovuta intervenire al fine di differenziare gli orari di partenza e di arrivo delle navi dei due operatori per evitare possibili collisioni all'interno del porto.

42. Con riguardo alla determinazione delle tariffe per la nuova rotta, Tourist-Caronte si è inizialmente allineata alle tariffe applicate dal concorrente. A partire dall'ottobre 1999, NGI ha ridotto ulteriormente le tariffe relative ai veicoli commerciali, che rappresentano circa il 75% del fatturato realizzato sulla rotta Reggio Calabria-Messina, portandole al di sotto dei prezzi praticati da Diano. I prezzi di NGI risultano ad oggi inferiori in media del 30% rispetto a quelli praticati da Tourist-Caronte sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina.

43. La strategia posta in essere da Tourist-Caronte a seguito dell'ingresso del nuovo operatore sul mercato appare in larga misura finanziata dalla rendita di posizione di cui la stessa Tourist-Caronte beneficia sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina. Al riguardo va considerato che i ricavi realizzati da Tourist-Caronte con il servizio di traghettamento attraverso lo stretto di Messina nel suo insieme coprono ampiamente i costi sostenuti dall'impresa, con un margine operativo medio di poco inferiore al [omissis]. Tale valore, tuttavia, deriva da due risultati economici sostanzialmente differenti: un margine largamente positivo realizzato sulla tratta Villa S. Giovanni-Messina ed uno negativo sull'altra rotta. In altri termini la rendita goduta sulla rotta principale consente all'operatore in posizione dominante di operare in perdita sulla rotta Reggio Calabria-Messina, pur mantenendo un risultato complessivo del tutto soddisfacente.

44. La significativa differenza dei prezzi praticati da Tourist-Caronte sulle due rotte non appare proporzionale alle diverse caratteristiche dei servizi offerti. La politica tariffaria di Tourist-Caronte appare piuttosto determinata dall'intento di preservare la posizione dominante detenuta sul mercato in presenza di una pressione concorrenziale esercitata dal nuovo entrante, che si stava mostrando efficace, seppur limitatamente alla rotta Reggio Calabria-Messina.

⁶ [Secondo la Corte di Giustizia, la posizione dominante di cui all'art. 82 del Trattato CE "corrisponde ad una situazione di potenza economica grazie alla quale l'impresa che la detiene è in grado di ostacolare la persistenza di una concorrenza effettiva sul mercato di cui trattasi ed ha la possibilità di tenere comportamenti alquanto indipendenti nei confronti dei suoi concorrenti, dei suoi clienti e, in ultima analisi, dei consumatori": per tutte, sentenza del 13 febbraio 1979, *Hoffmann La Roche/Commissione*, sopraccitata, e sentenza del 14 febbraio 1978, *causa 27/76, United Brands/Commissione (Raccolta, 1978, p. 207).*]

45. In ultima analisi, il comportamento tenuto dall'operatore in posizione dominante appare qualificabile come una strategia escludente, finalizzata a confinare il concorrente in una posizione marginale ovvero ad estrometterlo dal mercato. Tale strategia si realizza mediante l'adozione, sul segmento Reggio Calabria-Messina, di una politica tariffaria aggressiva, resa possibile dalla rendita derivante dai prezzi particolarmente elevati praticati sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina.

RITENUTO, sulla base delle considerazioni esposte, che i comportamenti evidenziati posti in essere da TOURIST FERRY BOAT Spa, CARONTE SHIPPING Spa e NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA Spa potrebbero integrare una violazione dell'articolo 3 della legge n. 287/90;

DELIBERA

a) l'avvio dell'istruttoria ai sensi dell'articolo 14, della legge n. 287/90, nei confronti delle società TOURIST FERRY BOAT Spa, CARONTE SHIPPING Spa e NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA Spa, per accertare l'esistenza di violazioni dell'articolo 3 della legge n. 287/90;

b) la fissazione del termine di giorni sessanta, decorrente dalla data di notificazione del presente provvedimento per l'esercizio da parte dei legali rappresentanti delle parti, o da persona da essi delegata, del diritto di essere sentiti, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione "C" di questa Autorità almeno quindici giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;

c) che il responsabile del procedimento è la dott.ssa Maria Fausta Giasolli;

d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione "C" di questa Autorità dai rappresentanti legali delle parti o da persona da essi delegata;

e) che il termine di conclusione del procedimento è fissato al 20 dicembre 2001.

Il presente provvedimento verrà notificato ai soggetti interessati e pubblicato ai sensi di legge.

IL SEGRETARIO GENERALE
Rita Ciccone

IL PRESIDENTE
Giuseppe Tesauro

* * *