

1839 - TRASPORTI SPECIALI INFIAMMABILI E RIFIUTI DA E PER LE ISOLE CAMPANE

Provvedimento n. 29961

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 21 dicembre 2021;

SENTITO il Relatore, Professor Michele Ainis;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287, e successive modifiche;

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

VISTE le segnalazioni delle società Ambrosino S.r.l., Eni S.p.A., Barano Multiservizi S.r.l. e della Associazione Consumatori Utenti;

VISTA la propria delibera del 14 gennaio 2020, con la quale è stata avviata un'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti delle società Mediterranea Marittima S.p.A., Medmar Navi S.p.A., Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro S.r.l., Tra.Spe.Mar. S.r.l., GML Trasporti Marittimi S.r.l. e del consorzio COTRASIR, per accertare l'esistenza di possibili violazioni dell'articolo 2 della legge n. 287/90 e/o dell'articolo 101 del TFUE;

VISTA la propria delibera del 13 ottobre 2020 con cui sono stati rigettati gli impegni presentati, ai sensi dell'articolo 14-ter della legge n. 287/1990, da Mediterranea Marittima S.p.A., Medmar Navi S.p.A., Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro S.r.l., GML Trasporti Marittimi S.r.l., Tra.Spe.Mar. S.r.l. e Consorzio Trasporti Speciali Infiammabili e Rifiuti – COTRASIR;

VISTA la propria delibera del 25 maggio 2021 con cui è stato prorogato al 31 ottobre 2021 il termine di conclusione del procedimento;

VISTA la propria delibera del 5 ottobre 2021 con cui è stato prorogato al 31 dicembre 2021 il termine di conclusione del procedimento;

VISTA la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie, trasmessa alle Parti in data 12 ottobre 2021;

VISTE le memorie conclusive delle società Mediterranea Marittima S.p.A., Medmar Navi S.p.A., Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro S.r.l., Tra.Spe.Mar. S.r.l., GML Trasporti Marittimi S.r.l. e del Consorzio COTRASIR, pervenute in data 10 novembre 2021;

SENTITI in audizione finale, in data 15 novembre 2021, i rappresentanti delle società Mediterranea Marittima S.p.A., Medmar Navi S.p.A., Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro S.r.l., Tra.Spe.Mar. S.r.l., GML Trasporti Marittimi S.r.l. e del Consorzio COTRASIR;

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

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1.1 Le società segnalate

1. Mediterranea Marittima S.p.A. ("Mediterranea Marittima") è una società *holding* di partecipazioni, le cui azioni sono detenute da persone fisiche appartenenti alla famiglia D'Abundo. La società controlla, con il 51%, la società Medmar Navi S.p.A..

2. Medmar Navi S.p.A. ("Medmar Navi" o anche "Medmar") è una società che svolge servizi di trasporto marittimo, il cui capitale sociale è detenuto per il 51% dalla Mediterranea Marittima, per il 44% dalla società Pozzuoli Marittima S.a.s. e per il 5% dalla società Ambrosino S.r.l.. La società è attiva nel settore dei trasporti marittimi speciali nel Golfo di Napoli.

3. Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro S.r.l. ("SMLGL") è una società che svolge servizi di trasporto marittimo di infiammabili e rifiuti nel Golfo di Napoli, di proprietà di una serie di persone fisiche appartenenti alle famiglie Lauro e Giuffré, oltre che da un'altra società appartenente alla famiglia Lauro, Alilauro Gruson S.p.A..

4. GML Trasporti Marittimi S.r.l. ("GML") è una società, costituita nel maggio del 2018, da Mediterranea Marittima e dalla società GRU.SO.N. – Gruppo Sorrentino Navigazione S.r.l. (successivamente sostituita, in tale partecipazione, da SMLGL), ciascuna con una quota di partecipazione pari al 50% del capitale sociale. GML risultava attiva nel settore dei trasporti marittimi di infiammabili e rifiuti nel Golfo di Napoli. Dal settembre 2018 e fino al luglio 2020, momento in cui è stata sciolta, la società ha operato attraverso il Consorzio COTRASIR.

5. Tra.Spe.Mar. S.r.l. ("Traspepar") è una società attiva nel settore dei trasporti marittimi di infiammabili e rifiuti nel Golfo di Napoli. Dal luglio 2018 e fino al luglio 2020 la società ha operato attraverso il Consorzio COTRASIR. La società risulta interamente controllata da una persona fisica.

6. Consorzio Trasporti Speciali Infiammabili e Rifiuti ("COTRASIR") è un Consorzio per il trasporto di infiammabili e rifiuti nel Golfo di Napoli, costituito nel luglio 2018 dalle società GML e Traspemar e partecipato, a partire dal mese di agosto 2019, direttamente anche dalla società SMLGL. Il Consorzio è stato sciolto nel luglio 2020.

1.2 Le società segnalanti

7. Ambrosino S.r.l. ("Ambrosino") è un operatore che trasporta prodotti petroliferi da e per le isole di Ischia e Procida per conto proprio (dispone anche di un deposito costiero a Ischia) e per conto degli operatori presenti nelle isole nel settore della distribuzione di prodotti petroliferi tra cui in particolare ENI S.p.A. La società risulta controllata da alcune persone fisiche.

8. ENI S.p.A. ("ENI") è la società *holding* – quotata al mercato borsistico nazionale - a capo del gruppo ENI, attivo a livello mondiale nei settori dell'energia. La società risulta attiva nei mercati di vendita di carburanti sull'isola di Ischia, per il trasporto dei quali si avvale della società Ambrosino. Il capitale sociale di ENI è attualmente detenuto per il 26,4% da Cassa Depositi e Prestiti S.p.A., per il 3,9% dal Ministero dell'Economia e Finanze ed è diffuso sul mercato per la restante parte.

9. Barano Multiservizi S.r.l. ("Barano Multiservizi") è la società *in house* del Comune di Barano d'Ischia per il servizio di raccolta dei rifiuti, interamente controllata dall'ente locale medesimo.

10. Associazione Consumatori Utenti ("ACU") è un'organizzazione senza scopo di lucro, attiva sull'intero territorio nazionale e tesa alla promozione, all'attuazione e alla tutela degli interessi e dei diritti del cittadino consumatore e utente.

II. IL PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO

11. Con segnalazione del 4 marzo 2019, oggetto di successive integrazioni¹, la società Ambrosino denunciava all'Autorità l'operato del Consorzio Trasporti Speciali Infiammabili e Rifiuti (COTRASIR), rappresentando che, a partire dal settembre 2018, l'impresa GML, esercente il servizio di trasporto marittimo carburanti lungo la rotta Napoli-Procida-Ischia, aveva comunicato ai suoi clienti (tra cui il segnalante) il subentro del COTRASIR nell'attività di bigliettazione e fatturazione; contestualmente, GML aveva comunicato un nuovo piano orari e nuove (incrementate) tariffe. Ulteriori rincari erano stati poi comunicati direttamente dal Consorzio a far data dal 16 dicembre 2018 e 1° aprile 2019². Ambrosino lamentava di aver subito "*gravissimi danni economici*" in conseguenza delle variazioni tariffarie (per importi dallo stesso definiti "*assurdi*") poste in essere dal neo-costituito Consorzio, destinate anche a ripercuotersi, indirettamente, sui prezzi dei prodotti finali, "*a danno della intera collettività isolana*".

12. Una seconda denuncia, relativa a restrizioni concorrenziali di altro genere (relative a ipotetiche condotte abusive) nel mercato del trasporto carburanti verso le isole del Golfo di Napoli era in precedenza pervenuta, nel maggio 2018, da parte dell'Associazione Consumatori Utenti – ACU³.

13. In data 11 giugno 2019 perveniva all'Autorità un'ulteriore segnalazione da parte del Comune di Barano d'Ischia⁴, in rappresentanza dei Comuni delle isole di Ischia e Procida, che lamentava una serie di problematiche riscontrate relativamente al trasporto marittimo dei rifiuti dalle isole verso la terraferma, ugualmente esercito dal COTRASIR. La segnalazione del Comune di Barano in particolare denunciava, anche relativamente a tale servizio, un significativo aumento dei prezzi richiesti dal COTRASIR nei mesi precedenti. Inoltre, il Comune di Barano lamentava numerosi disservizi sperimentati dalle società locali di raccolta dei rifiuti: ripetute e ingiustificate soppressioni di corse, condizioni ingiustificatamente gravose per la prenotazione con necessità di riservare contestualmente sia il viaggio di andata che di ritorno, condizioni penalizzanti dovute alla richiesta di pagamento anticipato per entrambe le corse. Secondo la segnalazione ricevuta, i Comuni stessi e le società di raccolta di rifiuti dipendevano dalle decisioni unilaterali del COTRASIR, che gestiva i servizi di cui trattasi "*senza che gli Enti [potessero] fare alcunché, non essendovi alternative per il detto trasporto*"⁵.

¹ [Docc. 3, 4, 5, 7 e 8 e relativi allegati.]

² [Ambrosino denunciava altresì disservizi di vario genere nei servizi di trasporto carburanti esercito dal COTRASIR, ad esempio in termini di arbitrarie soppressioni di corse o limitazioni ingiustificate al numero di automezzi fatti imbarcare. Inoltre, Ambrosino riferiva di aver esperito, già a seguito del primo aumento dei prezzi di ottobre 2018, una procedura di richiesta di manifestazione di interesse, unitamente ad altre società che usufruiscono di servizi di trasporto infiammabili e rifiuti da e per le isole campane (Ischia Ambiente S.p.a., Balga S.r.l., Eco Gea S.r.l. e Barano Multiservizi S.r.l.), per individuare ulteriori soggetti disposti a espletare le attività di cui trattasi, iniziativa rimasta tuttavia senza alcun riscontro.]

³ [Docc. 1 e 2.]

⁴ [Doc. 6 (e successiva integrazione, doc. 18) e relativi allegati.]

⁵ [Doc. 6, cit.. Da ultimo, in data 15 novembre 2019, era giunta un'ulteriore integrazione a tale denuncia da parte del Comune di Casamicciola Terme (doc. 17), dal cui porto imbarcano le navi che effettuano il trasporto rifiuti da Ischia verso la terraferma e che dunque riferiva di subire maggiormente le conseguenze negative dei disservizi del COTRASIR (es. sostare prolungato dei mezzi contenenti rifiuti).]

14. In data 19 luglio 2019 perveniva infine una denuncia di ENI⁶, cliente di Ambrosino per il trasporto carburanti dalla terraferma verso l'isola di Ischia. La società evidenziava che, da quando le due compagnie di navigazione, GML e Traspemar, che gestivano in regime di mercato i servizi di trasporto marittimo dei carburanti e dei rifiuti da e per l'isola, avevano creato il COTRASIR, questo operava in un regime di sostanziale monopolio, e aveva immediatamente e abnormemente aumentato il livello dei prezzi del trasporto carburanti, cresciuti di oltre il 300% dall'estate 2018 al mese di aprile 2019.

15. In fase preistruttoria l'Autorità richiedeva, inoltre, informazioni ritenute utili ai fini delle valutazioni di propria competenza allo stesso COTRASIR (cfr. risposta del Consorzio del 19 luglio 2019)⁷ e alla Capitaneria di Porto di Napoli (cfr. comunicazioni di riscontro dell'11 ottobre 2019, 13 novembre 2019 e 22 novembre 2019)⁸.

16. Sulla base delle segnalazioni ricevute e delle informazioni acquisite, l'Autorità, nella adunanza del 14 gennaio 2020, avviava un procedimento istruttorio, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti di Mediterranea Marittima S.p.A. ("Mediterranea Marittima"), Medmar Navi S.p.A. ("Medmar Navi" o "Medmar"), Servizi Marittimi Liberi Giuffrè e Lauro S.r.l. ("SMLGL"), Tra.Spe.Mar. S.r.l. ("Traspemar"), GML Trasporti Marittimi S.r.l. ("GML") e Consorzio Trasporti Speciali Infiammabili e Rifiuti ("COTRASIR") (congiuntamente anche, le "Parti"), al fine di verificare se le condotte segnalate integrassero un'intesa restrittiva della concorrenza in violazione dell'articolo 2 della legge n. 287/1990 e/o dell'articolo 101 del TFUE, nei servizi di trasporto infiammabili e rifiuti nel Golfo di Napoli, *sub specie* di una concertazione per la fissazione orizzontale dei prezzi e delle condizioni di esercizio dei servizi stessi.

17. In data 22 gennaio 2020 si sono svolti accertamenti ispettivi, tanto presso le sedi delle società Parti del procedimento, quanto presso l'ulteriore società Caremar S.p.A., al fine di acquisire documentazione utile ai fini dell'istruttoria.

18. Nel corso del procedimento, le Parti hanno più volte chiesto e ottenuto di esercitare il diritto di accesso alla documentazione del fascicolo non coperta da riservatezza.

19. In data 20 marzo 2021, le Parti hanno congiuntamente presentato impegni, ai sensi dell'articolo 14-ter della legge 10 ottobre 1990, n. 287, volti a rimuovere i profili anticoncorrenziali dell'infrazione contestata. Gli impegni sono stati successivamente emendati e presentati in versione definitiva il 1° luglio 2020. Essi consistevano, in estrema sintesi, nell'impegno a sciogliere COTRASIR e GML e nell'astenersi in futuro da ogni forma di concertazione finalizzata alla prestazione dei servizi analizzati dall'istruttoria, ivi comprese eventuali gestioni in forma consortile dei medesimi; nell'impegno, per cinque anni, a organizzare periodici tavoli tecnici con i principali soggetti fruitori dei servizi di trasporto interessati al fine di verificare la possibilità di incrementare la qualità dei medesimi in ragione delle esigenze manifestate dalla domanda; nell'applicazione volontaria per cinque anni di specifici *cap* di prezzo ai servizi di trasporto analizzati dall'istruttoria.

20. Gli impegni proposti dalle Parti sono stati ammessi al *market test* con delibera dell'Autorità del 14 luglio 2020. Entro il termine di chiusura del medesimo, fissato al 19 agosto 2020, le società Barano Multiservizi S.r.l., Ambrosino S.r.l. e ENI S.p.A. hanno inviato i propri commenti⁹. In data 18 settembre 2020, sono pervenute le repliche delle Parti alle osservazioni di cui al *market test*, unitamente a una nuova versione degli impegni, comprensiva di alcune modifiche accessorie. Con provvedimento del 13 ottobre 2020, l'Autorità ha infine disposto il rigetto degli impegni ritenendoli inidonei a rimuovere i profili anticoncorrenziali oggetto di istruttoria e ritenendo che comunque sussistesse, nel caso di specie, l'interesse a procedere all'accertamento dell'eventuale infrazione.

21. Nei mesi di gennaio e febbraio 2021 tutte le Parti sono state sentite in audizione, così come i soggetti segnalanti Ambrosino ed ENI¹⁰.

22. Nel corso del procedimento sono state inoltre richieste informazioni, oltre che in più occasioni alle Parti, ad alcuni dei soggetti segnalanti (quali ENI, il Comune di Barano d'Ischia e il Comune di Casamicciola Terme), così come a soggetti terzi ritenuti in grado di fornire elementi utili ai fini dell'istruttoria, e, in particolare, agli ulteriori Comuni di Ischia, Forio, Lacco Ameno, Serrara Fontana, Procida, Capri e Anacapri, appartenenti all'area del Golfo di Napoli. Successivamente, sono state inviate analoghe richieste di informazioni ai Comuni di altre piccole isole italiane, in particolare a quelli di Favignana, Isola del Giglio, Campo dell'Elba, Capoliveri, Rio, Porto Azzurro, Marciana, Marciana Marina, Tremiti, Lipari, S. Maria Salina, Malfa, Leni, Ponza, Ventotene, Capraia Isola, Campoforte, La Maddalena e Ustica. Inoltre, sono state inviate richieste informative alla società di servizi informatici Neido.com S.r.l. e alle società venditrici di infiammabili Api Holding S.p.A., Esso Italiana S.r.l., Tamoil Italia S.p.A., Repsol Italia S.p.A., Kuwait Petroleum S.p.A., Retitalia S.p.A.¹¹.

23. Al fine di eseguire i necessari approfondimenti istruttori e consentire un adeguato esercizio del diritto di difesa alle Parti, l'Autorità ha deliberato, in data 25 maggio 2021, una proroga del termine di conclusione del procedimento al 31

⁶ [Doc. 11 (e successiva integrazione, doc. 15), e relativi allegati.]

⁷ [Doc. 12, e relativi allegati.]

⁸ [Docc. 14, 16 e 19, e relativi allegati.]

⁹ [Rispettivamente, docc. 7, 13 e 14 del sub-procedimento impegni.]

¹⁰ [In particolare cfr. docc. 137, 169, 170, 171, 173, 180 e 184.]

¹¹ [Cfr. docc. 152-163, 179, 199-214, 228-232, 234-239.]

ottobre 2021 e, in data 5 ottobre 2021, un'ulteriore proroga del termine di conclusione del procedimento al 31 dicembre 2021.

24. Il 12 ottobre 2021 è stata inviata alle Parti la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie.

25. In data 10 novembre 2021 Mediterranea Marittima S.p.A., Medmar Navi S.p.A., Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro S.r.l., Tra.Spe.Mar. S.r.l., GML Trasporti Marittimi S.r.l. e il Consorzio COTRASIR, hanno presentato memorie conclusive.

26. In data 15 novembre 2021 si è svolta innanzi al Collegio la audizione finale in cui sono stati sentiti i rappresentanti di Mediterranea Marittima S.p.A., Medmar Navi S.p.A., Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro S.r.l., Tra.Spe.Mar. S.r.l., GML Trasporti Marittimi S.r.l. e del Consorzio COTRASIR.

III. LE RISULTANZE ISTRUTTORIE

3.1 Il settore dei trasporti marittimi speciali per le isole del golfo di Napoli

3.1.1 L'offerta

Le modalità di trasporto marittimo di prodotti speciali

27. I servizi interessati dal procedimento in oggetto sono i trasporti marittimi di prodotti infiammabili (in particolare, carburanti) e di rifiuti da e per le isole del Golfo di Napoli. Tali servizi sono fruiti, rispettivamente, da imprese attive nel mercato della distribuzione carburanti e dalle società di gestione dei rifiuti solidi urbani attive nelle isole del Golfo di Napoli. In entrambi i casi, per i trasporti in questione, sono utilizzati automezzi i quali necessitano a loro volta, per il trasferimento via mare, di essere ospitati su appositi mezzi navali.

28. I carburanti rientrano tra le c.d. merci pericolose¹², per le quali la nave deve essere dotata di apposito "documento di conformità"¹³, rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto o da altro organismo da questo riconosciuto. Inoltre, il trasporto tende a essere svolto effettuando alcune distinzioni tra categorie di carburanti: infatti, ad esempio, il trasporto di gas GPL ha una sua tariffazione distinta rispetto alle restanti tipologie di infiammabili (denominate dai trasportatori "benzine")¹⁴.

29. In linea teorica, il servizio di trasporto carburanti potrebbe essere svolto anche tramite il noleggio di bettoline private da parte delle società petrolifere. Tuttavia, affinché la organizzazione di un trasporto diretto da parte dei venditori del carburante, tipicamente sprovvisti di esperienza e capacità nautiche, possa essere proficua, è necessario che i volumi trasportati lungo le rotte interessate raggiungano una dimensione minima (o che vi sia un particolare interesse specifico a effettuare il trasporto), circostanza che, in via generale, non è facile rinvenire per un singolo operatore e che comunque non si verifica con riferimento alle rotte qui di interesse; ed infatti, tale organizzazione alternativa del servizio non si è di fatto mai affermata nel Golfo di Napoli¹⁵.

30. Con riferimento ai rifiuti, essi sono assimilati alle merci per quanto concerne il regime normativo in materia di trasporti via mare e la relativa disciplina delle operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito e maneggio in aree portuali. In particolare, i rifiuti, di norma, laddove non vengano dichiarati conformi a specifiche Circolari delle Capitanerie di porto, sono assimilati alle merci pericolose e, di conseguenza, possono essere imbarcati solo su specifici mezzi navali adibiti al trasporto, appunto, di merci pericolose¹⁶.

31. La classificazione dei rifiuti quali merci non pericolose (trasportabili quindi in modalità c.d. "promiscua" su normali navi traghetto da carico e/o da passeggeri), richiede infatti la conformità a specifiche Circolari del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, riprese dalle Capitanerie territoriali, che dettano appunto norme specifiche per il trasporto marittimo dei rifiuti. In particolare, per le tratte di interesse, risulta in atti l'Ordinanza n. 10/2015 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Ufficio Circondariale Marittimo di Ischia¹⁷, la quale disciplina le "procedure amministrative concernenti il trasporto marittimo di RSU provenienti dalla regolare attività di raccolta effettuata nei Comuni dell'Isola di Ischia e di Procida svolta con autocompattatori e altri veicoli autorizzati al trasporto rifiuti"¹⁸. Le suddette prescrizioni prevedono, tra l'altro: che gli automezzi contenenti i rifiuti siano privi di percolaggi; che siano stati sottoposti a un accurato lavaggio della superficie esterna prima dell'imbarco; che non sostino nel sedime portuale ma vengano immediatamente imbarcati; che del trasporto sia data comunicazione entro le 24 ore

¹² [Insieme ad altre sostanze quali esplosivi, gas tossici e non tossici, sostanze tossiche o corrosive ecc. (per un totale di 9 classi e diverse sottodassi).]

¹³ [Cfr. Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 303 del 7 aprile 2014.]

¹⁴ [Cfr. risposta COTRASIR doc. 181.]

¹⁵ [Cfr. docc. 173 e 184. In particolare, Ambrosino deteneva in passato una propria imbarcazione per gestire direttamente il trasporto dei carburanti da essa intermediati. Tuttavia, le difficoltà di gestione di tale attività hanno indotto la società a cedere la nave al gruppo Medmar, in cambio di una partecipazione di minoranza di tale società cfr. doc. 184.]

¹⁶ [Cfr. art. 265, comma 2, d.lgs. n. 152/2006 (c.d. TUA, "Testo Unico delle norme in materia Ambientale").]

¹⁷ [Doc. 18. Analoga alla Ordinanza citata, risulta rinvenibile sul web l'Ordinanza n. 1/2013 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Ufficio Circondariale Marittimo di Capri.]

¹⁸ [In recepimento delle Circolari del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto n. 22/2008 e n. 27/2012.]

precedenti all’Autorità marittima del porto di imbarco, per ottenere specifica autorizzazione¹⁹. In tal senso, la società Caremar, ha dichiarato che l’attività di trasporto dei rifiuti “può *essere svolta su normali navi traghetto passeggeri, solo nel rispetto di specifiche condizioni e autorizzazioni da parte della Capitaneria di Porto, quando le condizioni di carico della nave lo consentono e in specifici orari (ad esempio, notturni)*”²⁰.

32. In mancanza del rispetto del complesso delle prescrizioni suddette, che comportano oneri aggiuntivi per le società di raccolta RSU, la modalità di trasporto ordinario dei rifiuti è quindi quella che fa uso delle navi autorizzate al trasporto di merci pericolose (tra cui i carburanti), la quale, rispetto alla modalità “*promiscua*”, se pure sconta un maggior prezzo dovuto all’utilizzo di un servizio di trasporto dedicato, d’altro canto consente alla società di raccolta sia di non sostenere i costi delle operazioni che sarebbero necessarie a consentire il trasporto dei rifiuti tramite traghetti, sia di usufruire di un servizio maggiormente ritagliato sulle proprie esigenze.

33. Nell’isola di Ischia (di gran lunga la più popolosa del Golfo di Napoli, *cf. infra*), il trasporto ordinario di rifiuti attraverso navi dedicate risulta la modalità prevalente, interessando circa l’80% dei volumi di RSU; essa risulta utilizzata, sia pur in modo non prevalente, anche per i trasporti verso l’isola di Capri (dove invece è maggiore l’utilizzo del trasporto dei rifiuti in modalità promiscua tramite i traghetti di linea)²¹.

34. In conclusione, pertanto, per il trasporto di carburanti e rifiuti occorrono mezzi navali idonei e autorizzati allo scopo ed emerge, inoltre, una stretta contiguità tra le due tipologie di servizi di trasporto le quali possono essere svolte – e vengono sovente svolte – dalla stessa tipologia di unità navali, che risultano quindi utilizzabili in modo intercambiabile sia per il trasporto di infiammabili e gas, sia per il trasporto dedicato di rifiuti.

35. Sotto il profilo dell’assetto regolamentare dei servizi, si deve osservare che i trasporti in questione non sono classificati come servizi di pubblico interesse e, pertanto, la loro offerta avviene in regime di libero mercato²². Di fatto, entrambe le tipologie di trasporto vengono svolte tramite servizi non di linea e nei confronti di una stessa predeterminata clientela (*cf. infra*). Inoltre, in particolare nel caso dei rifiuti, le stesse operazioni di carico e scarico e il movimento degli automezzi caricati nelle navi all’interno delle isole, dei porti e dei centri abitati, fa sì che tali trasporti vengano effettuati spesso in orari notturni.

Gli operatori attivi

36. Le rotte interessate dal procedimento sono le seguenti: *i)* tratta Napoli-Procida-Ischia, utilizzata per i c.d. infiammabili tra cui gas e carburanti (di una lunghezza di circa 19 miglia); *ii)* tratta Ischia (Casamicciola)-Procida-Pozzuoli, utilizzata per il trasporto rifiuti (di una lunghezza di circa 12 miglia); *iii)* tratta Napoli-Capri A/R, utilizzata sia per gli infiammabili che per i rifiuti (di una lunghezza di circa 17 miglia).

37. I servizi interessati, pertanto, riguardano i collegamenti con le tre isole del Golfo di Napoli, ossia le isole di Ischia (popolata da circa 70 mila abitanti, raggruppati in 6 comuni e servita da 3 infrastrutture portuali²³), Procida (popolata da circa 10 mila abitanti raggruppati in un unico comune e servita da un’unica infrastruttura portuale) e Capri (popolata da circa 14 mila abitanti raggruppati in due comuni e servita da un’unica infrastruttura portuale).

38. Per quanto riguarda la struttura dell’offerta, questa comprende gli operatori in possesso di unità navali idonee e che abbiano concretamente esercito i servizi di trasporto di infiammabili e di RSU da e per le isole del Golfo di Napoli. Le tabelle 1 e 2 che seguono forniscono l’elenco dei soggetti attivi dal 2015 ad oggi, rispettivamente, nei due servizi sulle tratte interessate²⁴.

39. Come emerge dalle tabelle, i servizi in questione sono stati offerti tradizionalmente sempre dagli stessi operatori, vale a dire Medmar Navi, SMGL e Traspemar; individualmente o mediante le iniziative comuni GML e COTRASIR ciascuno dei quali, peraltro, operante in genere “*in esclusiva*” una singola tratta (*cf. infra*). Con solo riguardo al servizio di trasporto di rifiuti solidi urbani dalle isole del Golfo alla terraferma, la tabella riporta anche, per completezza, il caso di trasporto c.d. “*in promiscuo*”, ovvero attraverso i normali traghetti di linea che, tuttavia, come si è illustrato (*cf. supra*), viene effettuato solo nel rispetto di una apposita e stringente normativa, e ha assunto nei fatti natura del tutto residuale. Tra gli operatori attivi con questa modalità c.d. “*promiscua*” di trasporto rifiuti, si annoverano la ex società regionale Caremar S.p.A. (“Caremar”) e la stessa Medmar Navi (in qualità di operatore attivo

¹⁹ [Qualora il trasporto sia effettuato sempre con gli stessi automezzi e sulle stesse navi, potrà essere rilasciato un provvedimento autorizzativo periodico, comunque non superiore a 30 giorni. In ogni caso, anche in vigenza di un provvedimento periodico, il gestore del servizio dovrà far pervenire, prima di ogni singolo viaggio, apposita documentazione all’Autorità marittima del porto di imbarco (formulario identificativo dei rifiuti oggetto di trasporto, comunicazione riportante i dati del viaggio ecc..)]

²⁰ [Cfr. verbale di Caremar doc. 33.]

²¹ [Cfr. docc. 172, 176, 182, 187, 189.]

²² [Con l’esclusione dei pochi casi richiamati in cui i rifiuti, potendo viaggiare in modalità promiscua insieme al trasporto passeggeri, possono essere trasportati da compagnie che, invece, in ragione di quest’ultima attività, operano in regime di pubblico servizio. Come detto, tuttavia, si tratta di una modalità utilizzata in maniera minoritaria rispetto a quella che prevede l’utilizzo di mezzi dedicati e condotta in regime di mercato.]

²³ [Una di tali infrastrutture tuttavia, ossia il porto di Forio, viene unicamente utilizzata per gli aliscafi e non viene utilizzata per i trasporti del genere di quelli oggetto di istruttoria.]

²⁴ [Tali elenchi risultano da informazioni fornite dalla Capitaneria di Porto di Napoli (*cf. doc. 19*), dalle Parti (*cf. docc. 137, 169, 170, 171, 180, nonché, a titolo esemplificativo, doc. 42, verbale AGCM presso SMLGL*), dai clienti (*cf. docc. 172, 173, 176, 182, 184, 187 e 189*) e desunte dalla documentazione ispettiva (*cf. docc. 30.1-30.14*).]

nel trasporto di linea da e verso l'isola di Ischia), oltre ad altri operatori minori (tra cui la società Gestour S.r.l., "Gestour")²⁵.

40. Risulta altresì necessario rilevare come sia il gruppo Medmar (attraverso l'esercizio di navi traghetto) sia il gruppo di appartenenza di SMLGL (attraverso l'esercizio di aliscafi tramite il marchio Gruson-Alilauro) siano attivi nel trasporto di linea di passeggeri (e nel primo caso automezzi) lungo le rotte che collegano le isole del Golfo alla terraferma, insieme a pochi altri operatori, tra cui Caremar²⁶, Gestour e il gruppo SNAV.

Tabella 1: Trasporto carburanti verso le isole del Golfo di Napoli: armatori attivi e naviglio utilizzato Anni 2015-2020

Titolare della rotta (bigliettazione)	Naviglio utilizzato e proprietà dello stesso
2015	
Medmar Navi/Pozzuoli Ferries	Medmar Navi/Pozzuoli Ferries (TFBI, TFBII)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (Aries Tide, Billton)
2016	
Medmar Navi	Medmar Navi (TFBII, TFBIII)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (Aries Tide, Billton)
2017	
Medmar Navi	Medmar Navi (TFBII, TFBIII)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (Aries Tide, Billton)
Fuelmar	Traspemar (Don Angelo)
2018	
Medmar Navi (fino a giugno)	Medmar Navi (TFBII)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (fino a giugno)	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (Aries Tide, Billton)
G.M.L. Trasporti Marittimi (da giugno)/Cotrasir	Medmar Navi (TFBII), Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (Aries Tide) e Traspemar (Don Angelo)
Fuelmar (fino a settembre)	Traspemar (Don Angelo)
2019	
G.M.L. Trasporti Marittimi/Cotrasir	Medmar Navi (TFBII) e Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (Billton)
2020	
G.M.L. Trasporti Marittimi/Cotrasir (fino a luglio)	Medmar Navi (TFBII) e Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (Billton)
Medmar Navi (da agosto)	Medmar Navi (TFBII)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (da agosto)	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (Aries Tide, Billton)
2021	
Medmar Navi	Medmar Navi (TFBII)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (Aries Tide, Billton)

Tabella 2: Trasporto rifiuti dalle isole del Golfo di Napoli: armatori attivi e naviglio utilizzato Anni 2015-2020

Titolare della rotta (bigliettazione)	naviglio utilizzato e proprietà
2015	
Traspemar (dedicato)	Traspemar (TFBIII, Giuseppina I)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (dedicato)	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (Aries Tide, Billton)
Medmar Navi, Caremar, Altri (promiscuo)	Navi per trasporto passeggeri
2016	
Traspemar (dedicato)	Traspemar (Giuseppina I, Don Angelo), Medmar Navi (TFBII)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (dedicato)	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (Aries Tide, Billton)
Medmar Navi, Caremar, Altri (promiscuo)	Navi per trasporto passeggeri
2017	
Traspemar (dedicato)	Traspemar (Giuseppina I, Don Angelo)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (dedicato)	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (Aries Tide, Billton)
Medmar Navi (dedicato, da novembre)	Medmar Navi (Agata)
Medmar Navi, Caremar, Altri (promiscuo)	Navi per trasporto passeggeri

²⁵ [Come si è illustrato, tale modalità di trasporto riveste carattere minoritario con riferimento all'isola di Ischia mentre essa, negli ultimi anni, tende a essere quella utilizzata in via maggioritaria con riferimento all'isola di Capri, dove le recenti amministrazioni comunali hanno fatto ampio ricorso alle corse di linea fornite dalla società Caremar. Quest'ultima società, tuttavia, ha dichiarato in sede di ispezione che "per quanto riguarda il trasporto di RSU, si tratta per Caremar di un'attività meramente residuale, che può essere svolta su normali navi traghetto passeggeri, solo nel rispetto di specifiche condizioni e autorizzazioni da parte della Capitaneria di Porto, quando le condizioni di carico della nave lo consentono e in specifici orari (ad esempio, notturni)", cfr. doc. 33, verbale AGCM presso la sede della società (in particolare, informazioni orali ivi rese).]

²⁶ [Si ricorda che tale società, a seguito di una procedura di privatizzazione, è stata ceduta nel luglio del 2015 dalla Regione Campania al raggruppamento di imprese costituito dalle società SNAV S.p.A. e RIFIM S.p.A..]

2018	
Traspemar (dedicato)/Cotrasir (da settembre)	Traspemar (<i>Giuseppina I, Don Angelo</i>)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (dedicato, fino a giugno)	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (<i>Aries Tide, Billton</i>)
Medmar Navi (dedicato, fino a giugno)	Medmar Navi (<i>Agata</i>)
G.M.L. Trasporti Marittimi (dedicato, da giugno)/Cotrasir (da settembre)	Medmar Navi (<i>TFBII</i>) e Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (<i>Aries Tide</i>)
Medmar Navi, Caremar, Altri (promiscuo)	Navi per trasporto passeggeri
2019	
Traspemar (dedicato)/Cotrasir	Traspemar (<i>Giuseppina I, Don Angelo</i>)
G.M.L. Trasporti Marittimi (dedicato)/Cotrasir	Medmar Navi (<i>TFBII</i>) e Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (<i>Billton e Aries Tide</i>)
Medmar Navi, Caremar, Altri (promiscuo)	Navi per trasporto passeggeri
2020	
Traspemar (dedicato)/Cotrasir (fino a luglio)	Traspemar (<i>Giuseppina I</i>), Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (<i>Aries Tide</i>)
G.M.L. Trasporti Marittimi (dedicato, fino a luglio)/Cotrasir (fino a luglio)	Medmar Navi (<i>TFBII</i>) e Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (<i>Billton e Aries Tide</i>)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (dedicato, da agosto)	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (<i>Aries Tide, Billton</i>)
Medmar Navi, Caremar, Altri (promiscuo)	Navi per trasporto passeggeri
2021	
Traspemar (dedicato)	Traspemar (<i>Giuseppina I</i>), Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (<i>Aries Tide</i>)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (dedicato)	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (<i>Aries Tide, Billton</i>)
Medmar Navi, Caremar, Altri (promiscuo)	Navi per trasporto passeggeri

41. Con riferimento al trasporto infiammabili (carburanti e gas), fino al 2017 risultavano quindi attivi nel Golfo unicamente i due operatori storici Medmar Navi e SMLGL che servivano il primo la rotta Napoli-Procida-Ischia e il secondo la rotta Napoli-Capri²⁷. Nello stesso periodo, le società che praticavano il trasporto di rifiuti con navi dedicate erano solamente Traspemar e ancora SMLGL; la prima effettuava il servizio di trasporto rifiuti lungo la rotta Ischia (Casamicciola)-Procida-Pozzuoli e il secondo lungo la rotta Capri-Napoli.

42. Negli anni 2017 e 2018, invece, si è aggiunto quale operatore attivo nel trasporto infiammabili verso Ischia la società Fuelmar, che utilizzava naviglio di proprietà di Traspemar, mentre ancora con riferimento a Ischia, successivamente all'ingresso di Fuelmar nel trasporto infiammabili, Medmar Navi ha iniziato a operare quale trasportatore dedicato di rifiuti verso la terraferma.

43. Entrambe queste iniziative, tuttavia, sono cessate nel corso del 2018: da tale momento in poi, pertanto, sia pur attraverso diverse forme societarie e organizzative, gli armatori hanno ripreso a effettuare rotte e servizi analoghi a quelli dello scenario antecedente al 2017. Cessata l'operatività di Fuelmar, infatti, le navi di Traspemar hanno ripreso a dedicarsi al solo trasporto rifiuti dall'isola di Ischia²⁸. Nello stesso periodo, in cui sono state costituite dapprima la società comune GML tra Mediterranea Marittima e SMLGL²⁹ e, poco dopo, il consorzio COTRASIR tra GML e la stessa Traspemar, il gruppo Medmar (ormai operativo tramite GML) ha cessato di svolgere il servizio di trasporto rifiuti per l'isola di Ischia.

44. A seguito dell'implementazione volontaria della proposta di impegni, ex articolo 14-ter della legge 287/90, poi rigettata dall'Autorità, sono state sciolte le iniziative comuni GML e COTRASIR, nel corso del 2020; da quel momento, Medmar Navi e SMLGL hanno ripreso a esercitare direttamente i servizi di trasporto da esse effettuati fino al 2017. Parimenti, anche Traspemar ha ripreso la propria attività individualmente, limitandosi a effettuare le rotte da essa tradizionalmente operate fino al 2017.

3.1.2. La domanda

45. La domanda dei servizi in questione è rappresentata, nel caso degli infiammabili, da tutti i soggetti che si occupano della distribuzione di tali prodotti nelle isole del Golfo di Napoli. Tra di essi, si annoverano i distributori di carburanti per autotrazione, gli impianti per il rifornimento dei carburanti nautici, le ditte di trasporto, i distributori o consumatori di bombole gpl e, in generale, tutti gli utilizzatori di carburanti e gas nelle stesse isole. Questi soggetti, a loro volta, si avvalgono talora di altre aziende che si occupano di organizzare il trasporto dei prodotti e che, in tal caso, sono i soggetti che si relazionano con le società di navigazione.

²⁷ [Fino alla incorporazione in Medmar Navi nel 2015, le rotte in questione venivano effettuate da una precedente società denominata Pozzuoli Ferries.]

²⁸ [In una prima fase del consorzio COTRASIR (e in particolare fino ad aprile 2019), la nave Don Angelo di Traspemar è stata messa a disposizione della società GML, anch'essa consorzata in COTRASIR, per svolgere attività di trasporto di infiammabili tradizionalmente offerte dalle società costitutive della stessa GML.]

²⁹ [In un primo momento, in realtà, GML è stata costituita da Mediterranea Marittima e Gruson S.r.l., società del medesimo gruppo di SMLGL. Successivamente, nel dicembre 2018, quest'ultima ha rilevato le quote di Gruson (cfr. infra).]

46. Con riferimento al trasporto dei rifiuti, la domanda è rappresentata dalle società di raccolta RSU attive nei diversi comuni delle isole del Golfo, che sono tenute a garantire il trasporto dei rifiuti stessi verso i luoghi dove viene svolto il successivo trattamento, tipicamente situati sulla terraferma. Parimenti, tali servizi possono essere utilizzati per trasportare rifiuti speciali o rifiuti edili. In quest'ultimo caso, i viaggi di rientro verso le isole degli automezzi utilizzati per il trasporto di rifiuti edili possono essere utilizzati per trasportare altri materiali, tra cui ad esempio forniture di materiali edili di nuovo utilizzo per le isole.

3.1.3 Modalità di svolgimento del servizio e di definizione dei prezzi

47. Come si è anticipato, il trasporto sia di infiammabili che di rifiuti attraverso navi dedicate avviene, in pratica, tramite il carico di appositi automezzi a loro volta carichi dei prodotti (infiammabili o rifiuti) di cui si richiede il trasporto. Per questo motivo, generalmente, la vendita del servizio avviene con modalità andata e ritorno (A/R).

48. Quanto ai corrispettivi per il servizio, liberamente determinati dalle compagnie di navigazione (essendo queste, come già illustrato, non gravate da alcun obbligo di servizio pubblico per entrambe le tipologie di trasporto), gli stessi possono essere commisurati allo spazio occupato sulla nave dagli automezzi stessi. In particolare, una delle modalità tariffarie diffusamente utilizzate nei trasporti marittimi di automezzi è, appunto, quella basata sulla metratura degli stessi. Come emerge dall'analisi istruttoria, tale modalità tariffaria risulta essere stata adottata dalle compagnie di navigazione attive nel trasporto di rifiuti dalle isole del Golfo di Napoli negli ultimi anni (a partire quantomeno dal 2015)³⁰, nonché per il trasporto di infiammabili verso Procida e Ischia nel periodo tra la fine del 2017 e la fine del 2018.

49. Con riferimento al trasporto di infiammabili, una modalità tariffaria alternativa prevede un corrispettivo basato sulla capacità – e non sulla metratura – degli automezzi stessi traducendosi, pertanto, in una tariffa per ettolitro. In particolare, tale criterio è stato quello utilizzato per la rotta Napoli-Capri fino alla data odierna (a partire quantomeno dal 2015), nonché per quella Napoli-Procida-Ischia fino al 2017 e poi, ancora, dalla fine del 2018 alla data odierna. Tale modalità tariffaria, reintrodotta a partire dal 15 dicembre 2018 per le benzine e dal 1° aprile 2019 per i gas per la rotta Napoli-Procida-Ischia, risulta tuttora in vigore per entrambe le rotte considerate³¹.

3.2. Le condotte delle Parti

3.2.1. Premessa

50. Nei successivi paragrafi vengono descritte le evidenze fattuali agli atti relative alle condotte delle Parti del procedimento. La loro illustrazione in ordine cronologico consente di evidenziare come i mercati di cui trattasi, storicamente caratterizzati da un "equilibrio" di ripartizione delle rotte e della tipologia di servizi offerti, per cui ciascun armatore operava "in esclusiva" sulla rotta e sul servizio di propria "competenza", abbia attraversato, a partire dal 2017, una fase di evoluzione concorrenziale significativa, caratterizzata, di conseguenza, da una forte riduzione dei prezzi dei servizi; le due susseguenti iniziative comuni, rappresentate dalla costituzione di GML e COTRASIR, quali veicoli societari per una comune operatività fra gli armatori storici, si qualificano in detto contesto come strumentali a garantire agli stessi armatori, nel rispetto delle relative quote storiche e mediante un artificiale coordinamento delle proprie politiche commerciali, i livelli di redditività sperimentati nella fase precedente.

51. Il COTRASIR, in particolare, ha costituito uno strumento attraverso il quale le Parti sono pervenute a una sostanziale organizzazione comune delle attività di cui trattasi e, soprattutto, a un completo coordinamento delle politiche commerciali delle tre imprese navali. Tale coordinamento, che in alcuni suoi elementi ha trascorso il perimetro dell'operatività del COTRASIR stesso, ha riguardato molteplici aspetti, distintamente descritti nei paragrafi a seguire, tra cui: *i*) meccanismi di definizione comune delle tariffe; *ii*) regole di spartizione del mercato, delle rotte e dei servizi; *iii*) regole di ripartizione complessiva dei ricavi in base a quote storiche predeterminate, con appositi meccanismi di compensazione nel caso di differenza rispetto ai ricavi effettivi. Le imprese consorziate, anche attraverso le stesse strutture del COTRASIR, come sarà illustrato, hanno peraltro effettuato costanti attività di monitoraggio e di scambio informativo al fine di assicurare una piena e sostanziale attuazione di tali obiettivi.

3.2.2 Le evidenze istruttorie sui rapporti fra le Parti nella fase antecedente alla costituzione di GML e COTRASIR

52. Come anticipato, i mercati di cui trattasi erano storicamente caratterizzati, sulle tratte di interesse dell'istruttoria, da una specializzazione delle società nei servizi e nelle rotte, tale per cui ciascun armatore risultava l'unico a svolgere il servizio nel segmento di appartenenza. In particolare, Pozzuoli Ferries (poi Medmar, *cfr. infra*) per lungo tempo è stato l'unico soggetto attivo nel trasporto carburanti verso Ischia e Procida, mentre, similmente, Traspemar era l'unica società a effettuare il trasporto dedicato di rifiuti dalle medesime isole alla terraferma. Infine, relativamente all'isola di Capri, era il solo SMLGL ad operare in entrambi i servizi.

53. Tale ripartizione storica delle rotte e dei servizi non sembra essere stata determinata da esigenze di efficienza alla luce delle caratteristiche della struttura dei costi di produzione dei servizi stessi. Tali caratteristiche, infatti, farebbero ritenere più efficiente il caso in cui uno stesso armatore sia presente nell'offerta di più servizi; la possibilità di operare

³⁰ [In taluni casi, in particolare per alcune tipologie di trasporto di rifiuti (tra cui, a titolo di esempio, si annoverano i rifiuti indifferenziati), la tariffa applicata a ciascun automezzo è indipendente dalla metratura dello stesso.]

³¹ [Cfr. docc. 15, 174, 175, 181, 188.]

con lo stesso naviglio nel trasporto rifiuti e in quello degli infiammabili consentirebbe infatti di ottimizzare l'utilizzo delle navi necessarie e di abbattere i conseguenti costi fissi (è sempre necessario, come specificato dagli armatori, disporre di una nave di *back-up*)³². La ripartizione storica delle rotte appare viceversa trovare spiegazione alla luce delle evidenze istruttorie. In tal senso, ad esempio, un documento rilevante acquisito in ispezione presso Traspemar attesta l'esistenza di un patto di non concorrenza di durata quinquennale stipulato nell'aprile 2015 tra Pozzuoli Ferries (società attiva nel trasporto infiammabili, controllata da Medmar sin dal 2009 e poi fusa per incorporazione nella stessa Medmar a fine 2015) e Traspemar, sottoscritto contestualmente ad atti di cessione reciproca di alcune navi³³, che prevedeva in sostanza un obbligo di Traspemar a limitare le proprie attività di trasporto marittimo da e verso Ischia al trasporto dei rifiuti, e un parallelo impegno di Medmar a non operare nel medesimo tipo di trasporti sulla stessa rotta. Tale patto riguardava non soltanto le due unità navali oggetto di transazione, estendendosi anche alle attività di trasporto svolte con la ulteriore unità navale Tourist Ferry Boat II, nella disponibilità del gruppo Medmar e utilizzata per servizi analoghi³⁴.

54. Sul punto, in sede ispettiva Traspemar ha chiarito che *"Originariamente sulle isole di Ischia e Procida operava Pozzuoli Ferries, con le navi (...) Tourist Ferry Boat I e II, per il servizio passeggeri e trasporto infiammabili, e solo saltuariamente trasporto rifiuti. La Traspemar aveva nel 2014 solo la nave Tourist Ferry Boat III e offriva solo il servizio rifiuti. A seguito di un aumento della domanda (...) si era sviluppato un accordo con Pozzuoli Ferries, con il quale si realizzava una reciproca vendita di navi: Tourist Ferry Boat I, più grande, veniva ceduta a Traspemar (poi rinominata Giuseppina I) e la Tourist Ferry Boat III, più piccola, andava a Pozzuoli Ferries, con un patto di non concorrenza di durata quinquennale, per il quale Traspemar si obbligava a effettuare solo trasporto rifiuti e non passeggeri. La società Pozzuoli Ferries poi è stata fusa in Medmar Navi, la quale poi ha citato in giudizio la Traspemar accusandola di aver violato il patto trasportando passeggeri. A valle di questi eventi, nel 2016 la Traspemar ha comprato la nave Don Angelo, che nel 2017 è stata noleggiata a scafo armato (cioè completa di personale marittimo) alla società Fuelmar, per operare nel trasporto infiammabili"*³⁵. Sempre in merito al patto di non concorrenza, la stessa Traspemar, nel corso dell'audizione istruttorie, ha ulteriormente precisato che: *"In base a tale accordo, Traspemar avrebbe dovuto occuparsi soltanto di trasporto rifiuti, cosa che già faceva, mentre Medmar si impegnava a non occuparsi di rifiuti, ma solo di trasporto carburanti (...). Il contenzioso relativo a suddetto patto è stato avviato dalla Medmar (...) Nel dettaglio, il trasporto contestato riguardava materiali edili: il materiale edile di risulta prodotto a Ischia, infatti, viaggia verso la terraferma sulle navi Traspemar in qualità di rifiuto. Tuttavia, poiché Traspemar per sua politica emette biglietti andata e ritorno, la società effettuava dei trasporti anche nel viaggio di ritorno (da Pozzuoli a Ischia), in cui gli automezzi potevano ritornare carichi di materiali edili nuovi che non costituivano, quindi, rifiuti"*³⁶.

55. In seguito, alcune segnalazioni ricevute dall'Autorità testimoniavano dell'esistenza di una fase di deviazione dal pregresso "equilibrio commerciale" fra le Parti³⁷, a partire proprio dal 2017: con l'ingresso di un secondo operatore nel servizio di trasporto infiammabili sulle tratte per l'isola di Ischia, si era registrata una riduzione dei prezzi e a un miglioramento della qualità dei servizi offerti. In particolare, a valle del richiamato contenzioso instaurato da Medmar avverso la società Traspemar per violazione del pregresso patto di non concorrenza, quest'ultima, a partire dal maggio del 2017, ampliava i propri interessi commerciali al servizio di trasporto carburanti nelle tratte per Ischia, storicamente appannaggio di Medmar. Nello specifico, entrava in detto servizio, in concorrenza con quest'ultima, la società Fuelmar, avvalendosi di un nolo a scafo armato della nave Don Angelo della Traspemar. È emerso dall'attività istruttorie che la Fuelmar, sebbene fosse formalmente una società distinta, era di fatto riconducibile alla Traspemar. Ciò in quanto, in primo luogo, tale soggetto – in base alla ricostruzione della stessa Traspemar – era del tutto sprovvisto di esperienza e capacità armatoriale autonoma e si occupava unicamente di bigliettazione e di fatturazione delle rotte, mentre tutte le attività nautiche erano svolte sostanzialmente dall'armatore Traspemar³⁸. In secondo luogo perché, in ogni caso,

³² [In tal senso, ad esempio, Traspemar ha affermato che "nello svolgere l'attività di trasporto rifiuti, disporre di una nave di backup, per quanto necessario per assicurare la continuità del servizio, comporta un costo di un certo rilievo per cui è sensato cercare di efficientarne l'utilizzo" (doc. 137).]

³³ [Cfr. doc. 36.71.]

³⁴ [Cfr. doc. 36.71.]

³⁵ [Doc. 36, All. 3.]

³⁶ [Cfr. doc. 137, verbale di audizione.]

³⁷ [In primo luogo, l'Associazione di consumatori ACU aveva denunciato condotte anti-concorrenziali della Medmar nel 2017 nei confronti di un "operatore nuovo entrante" nel mercato del trasporto carburanti per Ischia e Procida, che si è poi ricostruito essere la società Fuelmar. Secondo la rappresentazione dell'Associazione, tali comportamenti erano consistiti, in primo luogo, in un abbassamento repentino e significativo dei prezzi precedentemente praticati da Medmar ed erano culminati in un episodio di sponnamento della nave di Fuelmar da parte di una nave della stessa Medmar nel Porto di Napoli nell'ottobre del 2017 (cfr. d occ. 1 e 2).]

³⁸ [Traspemar ha affermato, in sede di audizione, di avere "fornito a Fuelmar, oltre al naviglio a scafo armato, anche tutto il know-how a livello nautico. L'equipaggio della Traspemar a bordo raccoglieva i biglietti e di fatto la Fuelmar si occupava di curare gli aspetti commerciali (rapporti con i clienti) e a fatturare". Cfr. verbale Traspemar e risposta Traspemar, docc. 137 e 177.]

Traspemar, noleggiandogli le proprie unità navali a scafo armato e quindi svolgendo i servizi di navigazione, si faceva pienamente partecipe del rischio imprenditoriale – e del potenziale profitto – della iniziativa di tale società³⁹.

56. Si rinvencono in atti, inoltre, numerose e ulteriori conferme documentali della sostanziale identità tra tali soggetti: nel documento n. 36.60 acquisito presso la stessa Traspemar, emerge chiaramente la circostanza per cui quest'ultima conteggiava le attività di Fuelmar come incluse a tutti gli effetti nel perimetro delle proprie attività, ai fini dei conteggi effettuati in tale documento (che, si anticipa, erano finalizzati a soppesare il peso dei diversi armatori presenti nel Golfo ai fini dell'intesa che avrebbe preso forma di lì a poco, *cf. infra*)⁴⁰; in altro documento reperito presso Traspemar, relativo all'analisi di *trend* tariffari, Fuelmar e Traspemar vengono ancora considerati di fatto coincidenti. Si legge, infatti, in tale documento, che "Nel maggio 2017 la società Fuelmar (Traspemar)⁴¹ inizia il proprio servizio di commercializzazione del trasporto marittimo degli infiammabili" nonché che "la Traspemar (Fuelmar Srl) assicurava il trasporto marittimo degli infiammabili anche il sabato". Tali espressioni attestano come Traspemar e Fuelmar fossero considerati in realtà come un unico operatore, al punto che tali denominazioni venivano usate intercambiabilmente nella documentazione commerciale interna e come attestato dall'utilizzo del verbo al singolare⁴².

57. Infine, anche la domanda del mercato percepiva Fuelmar e Traspemar, di fatto, come un unico soggetto. Al riguardo, Ambrosino attribuisce a Traspemar le rotte operate nominalmente da Fuelmar, raccontando che "In quell'anno [2017, n.d.r.] uno di questi gruppi, Traspemar, ha tentato di entrare nel settore del trasporto degli infiammabili" e affermando esplicitamente, con riferimento a Traspemar e Fuelmar, che "si tratta di soggetti sostanzialmente coincidenti"⁴³.

58. La gestione Fuelmar-Traspemar ha inaugurato le proprie attività differenziandosi rispetto a Medmar per alcune modifiche quantitative e una riduzione del 5% delle tariffe ("Nel maggio 2017 la società Fuelmar (Traspemar) inizia il proprio servizio di commercializzazione del trasporto marittimo degli infiammabili, con alcune nette differenziazioni rispetto alla Medmar Spa che all'epoca era l'unico vettore marittimo a svolgere tale servizio: (...) una riduzione delle tariffe di circa 5% sul prezzo €/HL; applicazione della tariffa sul quantitativo trasportato e non sul vuoto per pieno; frequenza del trasporto: la Traspemar (Fuelmar Srl) assicurava il trasporto marittimo degli infiammabili anche il sabato")⁴⁴.

Dalle informazioni prodotte dalla società ENI⁴⁵, che ha fornito le fatture per il servizio di trasporto di propri carburanti verso Ischia relative agli anni 2017/2018, è emersa una significativa discesa dei prezzi del servizio nel periodo di sovrapposizione concorrenziale tra i due armatori Fuelmar/Traspemar e Medmar.

59. In una prima fase della propria operatività nel trasporto infiammabili, pur con la riduzione tariffaria del 5% rispetto alle tariffe precedentemente applicate dall'incumbent Medmar, Fuelmar/Traspemar ha registrato risultati di gestione soddisfacenti, realizzando oltre *[omissis]** euro di ricavi, sopportando costi per *[omissis]* euro (più della metà per il nolo della nave), con un utile di quasi *[omissis]* euro, pari a circa il 60% dei costi⁴⁶. La redditività dell'ingresso di Fuelmar, tuttavia, non ha potuto avere carattere di stabilità, a causa delle azioni poste in essere prontamente da Medmar che, a partire dal mese di luglio 2017, ha adottato un nuovo tariffario carburanti non più basato su €/HL e vuoto per pieno, bensì legato ai soli metri lineari dell'automezzo con uno sconto, molto aggressivo, di circa il 70% sul tariffario iniziale⁴⁷.

60. Sul punto, la stessa Traspemar ha dichiarato che "il contratto di nolo [della motonave Don Angelo da parte di Fuelmar, n.d.r.] è durato meno di due anni, dal maggio 2017 al settembre 2018. Questo perché la Fuelmar (...) non è riuscita a pagare il nolo a causa della guerra dei prezzi praticata da Medmar Navi, che ha ridotto le tariffe precedenti del 70%. Nell'ottobre del 2017 all'ingresso del Porto di Napoli una nave della Medmar Navi ha poi speronato la Don Angelo che quindi è andata in avaria. (...) l'esperienza di Fuelmar, che era stato un tentativo di iniziare ad operare nel settore del trasporto infiammabili, che ha una redditività più alta del trasporto rifiuti (circa tre volte tanto) (...) non è

³⁹ [Rispetto all'iniziativa di Fuelmar, Traspemar ha affermato infatti, in sede di audizione, che "se le cose fossero andate per il meglio anche la Traspemar ci avrebbe guadagnato", dopo aver premesso che "all'inizio il connubio ha funzionato bene" (*cf. ancora verbale Traspemar e risposta Traspemar, docc. 137 e 177*).]

⁴⁰ [Cfr. doc. 36.60.]

⁴¹ [La citazione è riportata testualmente.]

⁴² [Cfr. doc. 36.54.]

⁴³ [Cfr. verbale Ambrosino, doc. 184.]

⁴⁴ [Cfr. doc. 36.54.]

⁴⁵ [Docc. 11 e 15, e relativi allegati.]

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

⁴⁶ [Cfr. doc. 36.60, pag. 41.]

⁴⁷ [Cfr. doc. 36.54.]

stata quindi premiante; anzi Traspemar ha perso molti soldi, considerato che la Fuelmar non ha pagato il nolo ed è stata posta in liquidazione"⁴⁸.

61. Si deve altresì osservare che, parallelamente a tale azione di riduzione dei prezzi sul segmento del trasporto carburanti, indotto evidentemente dal nuovo ingresso della Fuelmar/Traspemar, la Medmar decide anche di entrare nel segmento del trasporto rifiuti da Ischia e Procida verso la terraferma, tradizionalmente appannaggio di Traspemar; come descritto nel medesimo documento sopra richiamato, in un'ulteriore sezione dal titolo "Trend tariffe RSU anno 2017/2018", si osserva: "Nel mese di novembre 2017 la Medmar inizia il proprio servizio di trasporto marittimo dei rifiuti solidi urbani, speciali, pericolosi e non, con alcune nette differenziazioni rispetto alla Traspemar che all'epoca era l'unico vettore marittimo a svolgere il servizio: 1. Tariffario - una prima riduzione di tariffe il 31.10.2017 (...), una seconda riduzione di tariffe il 16.11.2017 (...), una terza riduzione di tariffe il 28.12.2017 (...), che hanno portato le tariffe ad una riduzione complessiva del circa 40% (...)". L'ingresso di Medmar nel trasporto rifiuti dall'isola di Ischia, storicamente esercito dalla Traspemar, con l'instaurazione nello stesso periodo anche in questo segmento di una accesa concorrenza di prezzo, ha determinato una discesa significativa delle tariffe praticate da parte della stessa Medmar ("nuovo entrante") e della Traspemar ("incumbent").

62. Con riguardo alle dinamiche commerciali che hanno caratterizzato il periodo in esame, Traspemar in audizione ha dichiarato che "aveva deciso di noleggiare a scafo armato la propria nave Don Angelo (che la società aveva nel frattempo acquistato dopo avere avuto la citazione in giudizio da parte di Medmar, in modo da avere una propria nave di backup) alla società Fuelmar che voleva intraprendere il trasporto di infiammabili. Fuelmar (...) non era una società con capacità armatoriale, per cui le attività di navigazione erano eseguite dalla Traspemar (...) All'inizio il connubio ha funzionato bene, Fuelmar operava a un livello di prezzi simile a quelli della Medmar e aveva buoni margini (anche perché forniva per certi aspetti un servizio più interessante di quello della Medmar). A un certo punto, però, (...) la Medmar ha cambiato la propria politica commerciale, applicando, attraverso una modifica delle modalità di tariffazione da metro cubo a metro lineare, degli sconti molto aggressivi (fino al 70%). La Traspemar non conosce i motivi per cui Medmar abbia cambiato le proprie politiche commerciali in tal senso, probabilmente per mettere in difficoltà Fuelmar. Inoltre, la Don Angelo è stata messa fuori servizio per 15 giorni a seguito di uno speronamento (presumibilmente non intenzionale) da parte di una nave della Medmar. A seguito di queste circostanze, l'iniziativa di Fuelmar ha iniziato ad avere dei problemi e la Fuelmar poi ha poi sospeso il noleggio da Traspemar a metà del 2018 ed è stata posta in liquidazione. (...) Peraltro, nel mese di novembre 2017 una nave di Medmar aveva iniziato a effettuare corse con trasporto rifiuti, attività tradizionalmente appannaggio della Traspemar. Con riguardo alla nascita del COTRASIR, (...) poco dopo (all'incirca a maggio 2018) c'è stata la costituzione della società comune GML tra Medmar e un altro gruppo di armatori del Golfo, il gruppo Giuffrè Lauro, operante a Capri con due navi molto simili al Don Angelo. Di fatto, la Traspemar si è così ritrovata sola contro tutti nello scenario commerciale del Golfo di Napoli. Pertanto, a seguito delle vicende citate, la partecipazione al consorzio con gli altri operatori era diventata una decisione obbligata. (...) Nel periodo consortile le tariffe sono state semplicemente riportate al livello precedente alla modifica della politica commerciale di Medmar che aveva a sua volta fatto seguito alla iniziativa concorrenziale di Fuelmar"⁴⁹.

63. Ai fini dell'analisi degli eventi successivi all'ingresso di Fuelmar, appare di interesse la disamina di alcuni documenti acquisiti in atti e relativi al periodo immediatamente precedente alla costituzione dell'impresa comune GML fra Medmar e SMGL (maggio 2018, con inizio operatività in giugno) e del COTRASIR subito dopo (luglio 2018, con inizio operatività in settembre), che rivestono il carattere di atti preparatori alla gestione in comune dei servizi di cui trattasi attraverso la società comune e lo strumento consortile (e, in particolare, preparatori all'accordo di ripartizione dei ricavi realizzati in seno al Cotrasir, *cf. infra*), che si illustrano nel prosieguo⁵⁰.

64. In primo luogo, un documento ispettivo reperito presso Traspemar, che consiste in alcuni appunti manoscritti su carta intestata della stessa società, datati 22 febbraio 2018, i quali contengono conteggi relativi ai fatturati della stessa Traspemar (uniti in una medesima voce, negli anni di operatività di Fuelmar 2017 e 2018, a quelli di quest'ultima società) e di Pozzuoli Ferries/Medmar, a partire dall'anno 2015, con indicazione delle percentuali cui detti ricavi corrispondono per ciascuna società, rispetto all'ammontare totale del fatturato degli armatori⁵¹. Nel medesimo documento, alcuni ulteriori fogli contengono parimenti conteggi dei fatturati e delle miglia percorse (c.d. "migliatico") di tutti e tre i gruppi armatoriali (Medmar, Traspemar e SMLGL) relativi agli anni 2014, 2015 e 2016 (e, in alcuni casi, 2017), con accanto ugualmente indicate le quote di ciascuna società, rispetto al totale dei ricavi, nonché due copie di un accordo commerciale tra le società armatoriali denominato "Convenzione", relativo, tra le altre cose, a un accordo di ripartizione in quote storiche fra Traspemar, Medmar e SMLGL dei ricavi e dei costi del migliatico congiuntamente conseguiti con il COTRASIR, che si illustrerà nel dettaglio più oltre (*cf. infra*).

65. Nelle stesse pagine sono riportati anche conteggi relativi ai quantitativi di servizi speciali di trasporto marittimo offerti dai tre gruppi armatoriali negli stessi anni 2014, 2015 e 2016 (e talvolta 2017), in particolare, in termini di c.d. "migliatico", di corse annue effettuate, di giorni lavorati e di automezzi trasportati. Il concetto di migliatico, che

⁴⁸ [Doc. 36, All. 3, cit..]

⁴⁹ [Doc. 137, verbale di audizione, cit. (sottolineatura aggiunta).]

⁵⁰ [Cfr. docc. 36.60, 47.87, 42.52, 42.6 e 42.32.]

⁵¹ [Doc. 36.60.]

corrisponde al numero di miglia effettuate nell'anno da ciascuna società nei servizi di interesse, assume particolare rilevanza nel funzionamento del meccanismo di ripartizione dei risultati economici della gestione consortile sulla base delle quote storiche, di cui si è già accennato e sul quale si tornerà nello specifico (*cf. infra*).

66. Ulteriori evidenze significative, relative al medesimo periodo, ovvero a un momento di poco antecedente (e preparatorio) rispetto alla costituzione di GML e del COTRASIR, si ricavano da un documento reperito presso Medmar, ovvero un'e-mail, datata 19 febbraio 2018, con la quale un dipendente della stessa Medmar invia al dott. [G.], commercialista che verrà successivamente nominato amministratore del COTRASIR (*cf. infra*) il fatturato della società per i servizi di trasporto infiammabili e rifiuti degli anni 2013/2016⁵². L'invio di tali dati aveva, nel contesto fin qui richiamato, la funzione di fornire le basi per i calcoli relativi alle percentuali da inserire nell'accordo di ripartizione e di ricavi sulla base delle quote storiche. I dati contenuti in detta e-mail sono infatti esattamente gli stessi dati, per quel che riguarda i fatturati di Medmar, contenuti in alcune tabelle del già citato fascicolo di documenti relativo al COTRASIR reperito presso Traspemar di cui sopra, da cui sono state ricavate le quote di mercato storiche del triennio 2014-2016 applicate come riferimento per la spartizione dei ricavi nelle due versioni della "Convenzione" tra i tre gruppi armatoriali, contenuta nel medesimo documento⁵³.

67. Anche presso SMLGL sono state reperite alcune evidenze analoghe, relative a conteggi degli anni 2014/2016, alla luce del complesso delle evidenze in atti interpretabili come preparatori alla costituzione del COTRASIR e necessari, in particolare, all'impostazione del meccanismo di ripartizione dei ricavi consortili già più volte menzionato. In tal senso, in un documento non datato, si incontrano resoconti dei dati di migliatico della società – analogamente a quanto reperito presso Traspemar – per ciascun anno del predetto triennio⁵⁴. Inoltre, da ulteriori documenti ispettivi reperiti presso la società, risulta anche uno scambio reciproco con Medmar – nel maggio 2018 – di una ulteriore serie di dati (elenco clienti, tariffe applicate, eventuali sconti praticati verso singoli clienti ecc.), in tal caso funzionale all'inizio della gestione dei servizi attraverso la società comune GML, che ha visto infatti l'inizio della propria operatività nel seguente mese di giugno 2018 (*cf. infra*)⁵⁵.

3.2.3 La costituzione di GML e la sua limitata operatività

68. La successiva costituzione della società GML da parte del gruppo Medmar e del gruppo Giuffré/Lauro nel maggio del 2018, non può che essere considerata prodromica alla definizione, insieme alla Traspemar, del Consorzio COTRASIR, che nasce nel luglio dello stesso anno facendo seguito a contatti e scambi informativi che coinvolgono, come sopra illustrato, già nei primi mesi dello stesso anno 2018 tutti e tre i gruppi armatoriali che procederanno poi alla sua costituzione.

69. Nello specifico, GML Trasporti Marittimi S.r.l. ("GML") è stata costituita con atto del 18 maggio 2018 dalle società GRU.SO.N. – Gruppo Sorrentino Navigazione S.r.l. e Mediterranea Marittima S.p.A. (controllante di Medmar Navi), ciascuna titolare del 50% del capitale sociale di GML. Con successiva compravendita di azioni del 7 dicembre 2018, la quota di GRU.SO.N. S.r.l. è stata acquisita da SMLGL, società del medesimo gruppo. Secondo le dichiarazioni rese in atti dalla società GML, la stessa sarebbe stata costituita da parte delle società madri "in una logica di razionalizzazione ed efficientamento dei servizi di trasporto in questione (che si caratterizzano per rischi e costi elevati e margini di redditività limitati o talvolta inesistenti), anche in ragione di un impiego efficiente delle imbarcazioni"⁵⁶.

70. La società ha operato in forma diretta solo circa tre mesi, dal 5 giugno al 12 settembre 2018 (in quanto dal 13 settembre dello stesso anno è entrato in esercizio il Cotrasir, *cf. infra*), mediante l'utilizzo di due imbarcazioni noleggiate a scafo nudo⁵⁷, ovvero, in particolare, la M/N Aries Tide (per un periodo sostituita dalla Billton) da SMLGL e la M/N Tourist Ferry Boat II, da Medmar Navi⁵⁸. GML è quindi subentrata (dapprima in via diretta e, in un secondo momento, in quanto partecipante al COTRASIR) a tali due società nello svolgimento dei servizi in precedenza offerti da queste ultime sui mercati di interesse, ovvero i trasporti speciali di infiammabili e rifiuti da e per le isole del Golfo di Napoli (Ischia, Procida - servite da Medmar Navi - e Capri – servita da SMLGL -). Le società madri avevano comunque un ruolo ulteriore nell'ambito della società comune, come dalle stesse dichiarato, che non si esauriva nel mero affitto delle imbarcazioni. In particolare, secondo le affermazioni rese: "ai fini dell'operatività di GML, Mediterranea Marittima si è occupata prevalentemente di fornire supporto per le attività amministrative e SMLGL per quelle operative e commerciali"⁵⁹. Quanto alla ripartizione dei ricavi generati dalle attività di GML tra le società madri, la società stessa ha dichiarato che "Il meccanismo di ripartizione dei ricavi (i.e. degli eventuali utili) di GML era quello ordinariamente

⁵² [Doc. 47.87.]

⁵³ [Cfr. doc. 36.60.]

⁵⁴ [Doc. 42.52.]

⁵⁵ [Doc. 42.6 e 42.32.]

⁵⁶ [Cfr. doc. 178.]

⁵⁷ [Intendendosi che il personale marittimo era della stessa GML.]

⁵⁸ [Cfr. doc. 188.]

⁵⁹ [Doc. 178, cit..]

previsto per i soci in considerazione delle rispettive quote di partecipazione (50% MM e 50% SMLGL), al netto della quota da destinare a riserva legale"⁶⁰.

3.2.4 Costituzione, funzionamento ed effettivo ruolo del COTRASIR

71. Dopo solo due mesi dalla costituzione della società comune GML, il 24 luglio del 2018 quest'ultima costituisce insieme alla Traspemar il consorzio COTRASIR, che dal momento di inizio della propria operatività fino al suo scioglimento è stato l'unico soggetto a esercire i servizi interessati per conto delle società consorziate⁶¹ sulle tratte di interesse (e, in ultima analisi, unico soggetto a esercirli *tout court* sulle medesime)⁶².

72. Conseguentemente, in data 12 settembre 2018, il giorno antecedente all'inizio dell'operatività del Consorzio COTRASIR, sono cessate definitivamente le offerte commerciali di Traspemar-Fuelmar nel trasporto di infiammabili⁶³ e il giorno successivo, il 13 settembre 2018, sono cessate anche quelle di Medmar (o della nuova società GML, nel frattempo intervenuta) nel trasporto di rifiuti da e per le isole di Ischia e Procida⁶⁴.

Il Consorzio quale strumento organizzativo delle attività dei singoli armatori consorziati

73. Il COTRASIR ha riunito tutti gli armatori allora (e ad oggi) effettivamente attivi nel trasporto infiammabili e rifiuti da e per le isole del Golfo di Napoli⁶⁵; da quel momento in avanti, le società consorziate hanno continuato a offrire i servizi tramite le proprie motonavi, ma all'interno di un'organizzazione comune⁶⁶, la quale è subentrata nei rapporti con la clientela e più in generale ha completamente centralizzato la gestione dei trasporti di cui trattasi (anche attraverso sostituzioni tra i mezzi navali dei diversi armatori impiegati sulle varie rotte)⁶⁷.

74. Il COTRASIR, dalla sua costituzione, si è occupato in primo luogo delle attività di prenotazione e bigliettazione nei confronti dei clienti finali per conto delle società in esso rappresentate (le quali continuavano a esercire direttamente i veri e propri servizi di navigazione), incluse le comunicazioni ai clienti stessi⁶⁸.

75. Più in dettaglio, in base al regolamento del Consorzio⁶⁹, il COTRASIR avrebbe dovuto fatturare come mandatario delle società consorziate GML e Traspemar sulle linee interessate, vendendo i biglietti e incassando i corrispettivi per loro conto. Allo stesso tempo, le società consorziate avrebbero dovuto inviare giornalmente al Consorzio i giornali di bordo delle unità navali utilizzate, contenenti il numero di corse effettuate, i porti toccati, nonché informazioni sull'identità degli automezzi trasportati quali il numero di targa e la qualità del carico. Gli incassi associati a tali attività, fatturati dal COTRASIR ai clienti finali, sarebbero quindi stati girati alle società consorziate su base settimanale, previa trattenuta di una commissione del 3%, finalizzata a coprire le spese di funzionamento del Consorzio stesso⁷⁰. Il Consorzio inviava quindi regolarmente alle società consorziate un documento unificato in cui veniva data evidenza dei corrispettivi fatturati, mese per mese, da ciascuna singola unità navale utilizzata dalle società di navigazione nelle attività consortili. Gli armatori consorziati, in tale schema, avrebbero quindi fatturato mese per mese al Consorzio i corrispettivi per i servizi di trasporto eserciti⁷¹. Seppur non esplicitamente prevista nel regolamento, il Consorzio svolgeva altresì una attività di rendicontazione e monitoraggio per i consorziati delle fatture

⁶⁰ [Cfr. medesimo doc. 178.]

⁶¹ [Successivamente, ad agosto 2019, SMLGL, una delle due controllanti della consorziata GML, è poi entrata a far parte anche direttamente del Consorzio, cfr. doc. 186.]

⁶² [Come si è illustrato, infatti, era da poco cessato l'esercizio dei servizi di trasporto di infiammabili lungo la linea Napoli-Procida-Ischia da parte della società Fuelmar. Rimanevano, inoltre, i trasporti di RSU con modalità promiscua, i quali tuttavia, come menzionato, quantomeno per l'isola di Ischia, hanno natura residuale.]

⁶³ [Cfr. doc. 177.]

⁶⁴ [Cfr. doc. 188.]

⁶⁵ [Cfr. quanto dichiarato da SMLGL nel verbale di ispezione: "la decisione di costituire COTRASIR tra GML e Traspemar [ha avuto] la finalità di riunire le tre società che nel Golfo di Napoli svolgono questi servizi" (doc. 42).]

⁶⁶ [Cfr. "le società consorziate GML e Traspemar si impegnano a garantire la piena ed esclusiva disponibilità per gli scopi consortili dei mezzi nautici (...)" (Regolamento del COTRASIR, Art. 6 - vd. doc. 12.1).]

⁶⁷ [Cfr. doc. 181 e doc. 177.]

⁶⁸ [A titolo meramente esemplificativo, cfr. docc. da 36.77 a 36.85, 36.88, da 36.92 a 36.98 (concernenti sia rifiuti che carburanti).]

⁶⁹ [Cfr. doc. 12, risposta del COTRASIR a una richiesta di informazioni inviata in fase pre-istruttoria e relativi allegati, nonché doc. 36.53, 36.60 e 137.]

⁷⁰ [Ove i costi effettivi di funzionamento del COTRASIR fossero risultati inferiori agli importi coperti da tale commissione, la parte eccedente sarebbe stata successivamente restituita alle società consorziate. Similmente il Consorzio avrebbe potuto imputare alle consorziate gli eventuali ulteriori oneri di funzionamento eccedenti tale percentuale in sede di rendicontazione annuale.]

⁷¹ [Cfr. Regolamento del Consorzio (cfr. supra, nota 69). Cfr. anche docc. da 30.30 a 30.54 (fatture GML/Traspemar a COTRASIR del 2018 e 2019), nonché docc. da 30.55 a 30.61 (esempi di fatture del COTRASIR a clienti finali). Più in particolare, il Consorzio si avvaleva di un proprio conto corrente che avrebbe dovuto essere utilizzato per ricevere i pagamenti da parte dei clienti finali ed effettuare i pagamenti alle società consorziate a seguito della ricezione delle fatture emesse dalle stesse per le attività di navigazione effettuate e della emissione delle fatture, da parte del COTRASIR, relative alla propria commissione.]

pagate e non pagate, evidenziando eventuali situazioni di criticità creditizia della clientela e inviando solleciti di pagamento ove necessari⁷².

76. Per quel che riguarda i mezzi navali impiegati, il Consorzio ha operato inizialmente attraverso quattro motonavi: "Giuseppina I" (tratta rifiuti Casamicciola-Procida-Pozzuoli) e "Don Angelo" (tratta infiammabili Napoli-Procida-Ischia) di Traspemar, e "Tourist Ferry Boat II" (tratta Napoli-Capri, sia per rifiuti che per infiammabili) e "Aries Tide" (sempre tratta infiammabili Napoli-Procida-Ischia⁷³) di GML⁷⁴. Nel corso del 2019, a partire dal mese di febbraio, la "Billton" (sempre di GML) ha sostituito la "Aries Tide", posta in manutenzione, mentre successivamente, ad aprile 2019, la "Don Angelo" è stata fermata, riducendosi da quel momento a tre le motonavi complessivamente impiegate dal Consorzio⁷⁵.

77. Dai documenti contenenti il dettaglio delle corse effettuate giorno per giorno, si evince anche che, rispetto a tale organizzazione di massima, le motonavi potevano alternarsi/sostituirsi tra di loro in casi di necessità⁷⁶. Al riguardo, la società consorziata Traspemar ha dichiarato: *"Dal punto di vista geografico la società Giuffrè e Lauro (attraverso GML) serve le tratte Napoli-Capri sia per gli infiammabili che per i rifiuti (...). Traspemar e Medmar (Medmar attraverso GML) offrono sulle tratte per Procida e Ischia in prevalenza i servizi offerti prima della creazione del Consorzio, secondo l'originaria specializzazione (Traspemar rifiuti e Medmar infiammabili). Solo nel caso vi sia un picco di domanda non previsto /o un'indisponibilità di navi, è possibile che uno degli armatori offra attraverso le proprie navi i servizi di specializzazione dell'altro"*⁷⁷.

78. La stessa società ha altresì dato conto di una effettiva sostituzione tra le unità navali delle società consorziate avvenuta in seno al COTRASIR: nel periodo tra il 13 settembre 2018 e l'8 aprile 2019, la nave Don Angelo di Traspemar è stata infatti messa a disposizione di GML per esercire la rotta Napoli-Procida-Ischia relativamente al trasporto di infiammabili (e nello specifico di gas). A fronte di tale utilizzo, Traspemar avrebbe accumulato, in base a un meccanismo di compensazione previsto tra le società consorziate finalizzato appunto, a detta di tale società, a *"ridurre i costi in caso di avaria/indisponibilità delle navi impiegate dai consorziati"* un "credito di miglia" nei confronti di GML, che avrebbe permesso a Traspemar di utilizzare, a propria volta, una unità navale di GML per effettuare corse di propria competenza per un numero di miglia equivalente a quelle percorse dalla Don Angelo per conto di GML (cfr. *infra*)⁷⁸.

79. A conferma di ciò, la stessa *"Relazione su coordinamento e organizzazione anno 2018"* del COTRASIR, reperita presso Traspemar⁷⁹, attesta come i mezzi navali fossero ad ogni modo soggetti a un c.d. "piano di riprotezione", ovvero un meccanismo di eventuale rotazione in caso di necessità di manutenzione o altre evenienze (es. rinnovo delle certificazioni).

80. Per quel che riguarda ulteriori profili organizzativi del COTRASIR, in base all'organigramma del Consorzio⁸⁰, [D.M.] (riconducibile a Traspemar) risultava il coordinatore del medesimo, mentre la struttura comprendeva anche un "amministratore" (al momento della costituzione del Consorzio il commercialista [A.G.]⁸¹), una struttura di amministrazione/contabilità (due dipendenti) e una di prenotazioni/bigliettazione (due dipendenti). Il COTRASIR ha tuttavia specificato di non avere utilizzato dipendenti direttamente assunti ma, piuttosto, di essersi avvalso di personale delle società consorziate, con ribaltamento dei relativi costi, nonché di personale di società terze, per un totale di cinque persone⁸².

81. La attività del COTRASIR veniva svolta attraverso un sistema, sviluppato dalla società Neido.com S.r.l., che permetteva la prenotazione e la vendita centralizzata tramite accesso a *internet* nonché la emissione e gestione dei

⁷² [Cfr. doc. 30.63 e doc. 181.]

⁷³ [Dai documenti ispettivi sembra che, almeno in una prima fase, la tratta infiammabili fosse distinta tra corse benzina e corse gas.]

⁷⁴ [Cfr. a titolo esemplificativo doc. 30, cit.. Per quel che riguarda le navi di GML, si ricorda che le stesse erano noleggiate (a scafo nudo) alla stessa società dalle sue società dei gruppi di riferimento Servizi Marittimi Liberi Giuffrè e Lauro ("Billton" e "Aries Tide") e Medmar Navi ("Tourist Ferry Boat II").]

⁷⁵ [Cfr. docc. 30.1 a 30.14, di ricapitolo dei corrispettivi dovuti alle consorziate in base all'impiego delle navi mese per mese.]

⁷⁶ [Cfr. docc. da 30.16 a 30.27, "migliatici" di ricapitolo delle singole corse e effettuate dalle imbarcazioni mese per mese.]

⁷⁷ [Doc. 36, Allegato 3, cit..]

⁷⁸ [Cfr. doc. 177. Traspemar ha anche dichiarato, contestualmente, che lo scioglimento del Consorzio ha impedito alla società di recuperare il "credito di miglia" ottenuto. Ciononostante, nell'anno 2021 Traspemar risulta aver operato utilizzando anche, a noleggio, la nave Aries Tides, appartenente al perimetro di GML nel periodo di operatività di quest'ultima e di proprietà di SMLGL.]

⁷⁹ [Cfr. doc. 36.73.]

⁸⁰ [Doc. 36.70.]

⁸¹ [Il quale tuttavia risulta essersi dimesso dalla carica successivamente nel corso del 2019, cfr. docc. 47.76 e 47.86.]

⁸² [In particolare, i servizi di biglietteria sono stati svolti da una persona, fornita alternativamente da Traspemar o da SMLGL, mentre due unità di personale provenienti dalla società terza I Primi Cinque soc. coop. a.r.l. per servizi contabili di call center e altre due unità di personale provenienti dalla società terza Maya servizi alle imprese venivano utilizzate per servizi amministrativi.]

titoli di viaggio. La fatturazione avveniva, in ogni caso, individuando distintamente ciascuna società consorziata, in quanto a ciascun vettore veniva attribuita una specifica sigla. [Omissis]⁸³.

Il COTRASIR quale strumento di concertazione anticoncorrenziale fra le Parti

82. Nonostante le Parti abbiano descritto il COTRASIR come un mero strumento di messa in comune di attività ausiliarie come la bigliettazione e la riscossione, emerge con chiarezza dalla documentazione ispettiva che il Consorzio è stato, invece, uno strumento a disposizione dei consorziati al fine di svolgere attività illecite di fissazione in comune dei prezzi applicati e di ripartizione dei ricavi nel rispetto di predeterminate quote storiche di mercato. Le evidenze in atti in tal senso consistono sia in espresse previsioni consortili contenute nel Regolamento del COTRASIR, come, ad esempio, quelle in relazione alle modalità di definizione dei prezzi dei servizi, sia in documentazione ispettiva che disvela i meccanismi reali di funzionamento dei rapporti fra gli armatori all'interno del Consorzio, ad esempio in relazione alla ripartizione dei ricavi consortili, fondata su quote di mercato degli stessi relative al periodo antecedente la pur breve fase di tensione concorrenziale fra Medmar e Traspemar, e quindi di almeno due anni antecedenti alla costituzione dello stesso Consorzio.

83. In particolare, la documentazione ispettiva ha fatto emergere l'esistenza e l'effettiva attuazione di un "accordo commerciale" fra GML e Traspemar (e quindi, di fatto, fra Medmar, SMLGL e Traspemar) denominato talvolta anche "convenzione", che prevedeva che la ripartizione dei ricavi derivanti dall'attività del Consorzio tra le società aderenti avvenisse secondo quote predeterminate, accordo assistito altresì da un "regolamento interno" che risulta, di fatto, trasferito nel regolamento di servizio del COTRASIR, e da un espresso meccanismo di compensazione monetaria fra gli armatori nel caso di fatturazione di ricavi non corrispondenti alle quote predeterminate. Nel seguito quindi si rappresentano le evidenze in primo luogo in relazione agli incrementi concertati dei prezzi, poi in relazione alla ripartizione dei traffici e da ultimo relative all'accordo commerciale sottostante il Consorzio e alla sua effettiva attuazione.

Definizione congiunta dei prezzi e obiettivo condiviso di aumenti tariffari

84. Numerose evidenze raccolte nel corso dell'istruttoria attestano in modo chiaro che nel periodo di esistenza del COTRASIR le tariffe venivano stabilite con modalità congiunta o, comunque, che revisioni tariffarie al ribasso da parte di una società consorziata (peraltro, mai verificatesi) avrebbero dovuto ottenere il consenso preventivo delle altre consorziate. La documentazione attesta inoltre, più in generale, come l'obiettivo delle società aderenti al COTRASIR fosse quello di ottenere un aumento sostanziale dei livelli dei corrispettivi richiesti per il complesso dei servizi di trasporto oggetto dell'istruttoria, come del resto si è effettivamente verificato nel periodo di operatività del Consorzio stesso.

85. Tale ruolo e funzione del COTRASIR emerge con estrema chiarezza già dallo stesso regolamento del Consorzio, il quale prevede, al punto 8), che "Qualora una società consorziata avesse intenzione di ridurre le tariffe attuali lo potrà fare solo concordandolo con le altre consorziate" specificando altresì, al successivo punto 9), che i listini di riferimento sono allegati al regolamento stesso⁸⁴.

86. Lo stesso regolamento si conclude poi, immediatamente dopo il citato punto 9), con una ulteriore espressione che stabilisce che, invece, "Le variazioni in aumento potranno essere definite ogni mese". Tale previsione, relativa a eventuali revisioni a rialzo delle tariffe, diversamente dalla ipotesi di riduzione delle stesse oggetto del punto 8), non risulta corredata da alcuna condizione né contempla alcuna specifica procedura.

87. Di fatto, come si è illustrato, nel periodo di operatività del COTRASIR non è intervenuta alcuna riduzione tariffaria ma, al contrario, sono state effettuate tre revisioni a rialzo dei prezzi dei servizi, intervenute nel settembre 2018, nel dicembre 2018 e a inizio aprile 2019.

88. Sul punto, rileva altresì l'analisi del già citato "accordo commerciale" tra Medmar Navi, Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro e la stessa Traspemar, reperito in bozza in due copie presso quest'ultima, su cui si tornerà nel dettaglio più oltre. In tale bozza, ad ogni modo, si legge, a proposito della definizione dei prezzi, che "Qualora una delle tre società avesse intenzione di modificare le tariffe attuali (vedi allegati) lo potrà fare solo con il parere unanime delle parti"⁸⁵. Nell'eventualità di accordi che prevedano per alcuni clienti particolari l'applicazione di tariffe inferiori a quelle concordate, la società interessata si accollerà il minor ricavo relativo"⁸⁶. Tale previsione risulta del tutto coerente con quanto previsto nel regolamento consortile, specificando altresì che nella ipotesi di "accordi" che dovessero prevedere eccezioni specifiche tali da rendere praticabili per alcuni clienti tariffe inferiori a quelle "concordate", la società che

⁸³ [Cfr. doc. 233.]

⁸⁴ [Cfr. supra nota n. 69.]

⁸⁵ [Tale previsione è analoga a quella riportata nel Regolamento del Consorzio già citato (cfr. doc. 12.1).]

⁸⁶ [Doc. 36.53. Sebbene l'ultimo passaggio citato potrebbe deporre nel senso dell'esistenza di una certa autonomia tariffaria per le società consorziate, si ritiene che la lettura complessiva degli elementi in atti deponga decisamente a favore, al contrario, di una politica di prezzi comune ("tariffe concordate"), con eventuali sporadiche eccezioni per specifici clienti praticabili dagli armatori aderenti, chiamati comunque a lasciare indenni gli altri rispetto alla riduzione dei ricavi consortili che ne dovesse derivare (come illustrato in seguito, infatti, le Parti avevano altresì previsto di effettuare una ripartizione dei ricavi complessivi delle attività consortili in base a quote predeterminate).]

dovesse aver attuato tali sconti specifici avrebbe tenuto indenne le altre parti dell'accordo dalla conseguente riduzione dei ricavi (previsione, quest'ultima, che risulta poi pienamente coerente con gli accordi di non concorrenza e di ripartizione delle rotte e con l'accordo di ripartizione tra le Parti dei ricavi complessivamente conseguiti dalle attività consortili previsti nella medesima bozza di accordo commerciale, che saranno illustrati nei paragrafi successivi, *cfr. infra*).

89. Ancora, in una bozza di "Convenzione" (che costituisce solo una diversa denominazione dell'accordo commerciale, come meglio si dirà) tra GML e Traspemar, successiva alla istituzione del COTRASIR e presente sotto forma di due bozze distinte all'interno di un documento reperito presso Traspemar, si legge, in uno degli articoli⁸⁷, che "Le tariffe allegate (sub 2) alla presente scrittura potranno essere modificate con il parere unanime delle società su richiamate. Di ciò si prenderà fede con un verbale sottoscritto da entrambe le parti."⁸⁸.

90. Numerosi altri documenti raccolti in ispezione consentono di confermare che si è di fronte alla fissazione congiunta dei prezzi dei servizi *de quibus* in seno al COTRASIR. In primo luogo, militano in tal senso le stesse dichiarazioni rilasciate a verbale da alcune delle Parti. In particolare, il Consorzio (nella persona dei due dipendenti intervistati) ha affermato che "le variazioni dei piani tariffari, per il trasporto dei rifiuti e degli infiammabili, sono stabilite dal coordinatore del COTRASIR, dott. [D.M.], d'accordo con le società consorziate"⁸⁹; nello stesso solco, le dichiarazioni raccolte presso SMLGL: "La decisione sul livello dei prezzi praticati è assunta da COTRASIR d'accordo tra i propri soci"⁹⁰. Infine, si veda quanto affermato da Medmar: "L'adesione al Consorzio ha consentito di creare (...) efficienza, dal momento che questo concentra la gestione dei rapporti con i clienti, la definizione delle tariffe e la suddivisione dei ricavi in funzione delle quote di trasportato e delle navi impiegate"⁹¹. Anche la società Traspemar, nel verbale di ispezione, pur avendo teso a sostenere, diversamente dalle altre dichiarazioni rese, la autonomia delle decisioni di prezzo delle imprese consorziate (*cfr. infra*), ha comunque riconosciuto al Consorzio un ruolo chiave nel perseguire l'obiettivo delle Parti di conseguire aumenti tariffari, affermando che "A seguito dell'operatività del COTRASIR...[...]... la metodologia di definizione attuale dei prezzi è tornata a rispecchiare le condizioni competitive prima dell'ingresso di Fuelmar, che aveva introdotto una alterazione delle condizioni di offerta di ciascun operatore"⁹².

91. Oltre alle dichiarazioni delle Parti, la fissazione congiunta dei prezzi dei servizi di trasporto in seno al COTRASIR è testimoniata anche da ulteriori elementi oggettivi, emersi in alcuni documenti acquisiti agli atti.

92. Ad esempio, il 14 dicembre 2018 il coordinatore del Consorzio stesso, nonché esponente della società Traspemar [D.M.] invia all'amministratore del Cotrasir dott. [A.G.] e alla propria collaboratrice una e-mail intitolata "Tariffe Caremar Capri traghetto", nel cui testo si legge: "In allegato copia tariffe Caremar traghetto Napoli Capri che possono essere base di riferimento per eventuali quotazioni o tariffe per tourist ferry boat secondo. saluti dm"⁹³. Tale documento attesta inequivocabilmente l'interessamento diretto degli esponenti del Consorzio rispetto alla fissazione delle tariffe delle società consorziate. Al riguardo, si osserva anche che la unità navale Tourist Ferry Boat II a cui il messaggio fa riferimento risultava di proprietà del gruppo Medmar ed era noleggiata e operata in quel periodo dalla società consorziata GML, non collegata e concorrente rispetto alla società Traspemar a cui apparteneva il dott. [D.M.], autore della menzionata e-mail.

93. A considerazioni analoghe porta un altro documento, ritrovato questa volta presso SMLGL, da cui risulta che l'indirizzo di posta elettronica del COTRASIR adibito alle prenotazioni abbia inoltrato, in data 16 ottobre 2018, una richiesta di quotazione da parte di Anacapri Servizi, oltre che all'indirizzo del dott. [A.G.], anche alle due società consorziate, GML (che effettivamente eserciva la tratta di interesse) e la società consorziata - e potenzialmente concorrente - Traspemar, inviando peraltro una seconda e-mail di sollecito (indirizzata ancora una volta a entrambe le società consorziate) alcuni giorni dopo. Nella richiesta venivano richiesti dati di dettaglio sui volumi del potenziale cliente allo scopo di "elaborare un'offerta quanto più verosimile possibile"⁹⁴.

94. Sono poi presenti in atti prove di regolari scambi, tra COTRASIR e ciascuna delle società consorziate, di dati relativi ai ricavi realizzati e alle quantità di miglia percorse da ciascuna di esse; dati che venivano regolarmente e puntualmente condivisi tra tutte le società aderenti. Ad esempio, numerosi documenti attestano come il COTRASIR inviasse ogni mese un documento di rendicontazione che riportava in modo esatto i corrispettivi fatturati per conto di ciascuna delle società consorziate, sia al netto che al lordo di IVA, dando piena visibilità di tali informazioni a ciascuna delle società aderenti al Consorzio⁹⁵.

⁸⁷ [Art. 5 di una delle bozze, che diviene art.4 dell'altra a causa della assenza in quest'ultima di uno degli articoli.]

⁸⁸ [Cfr. doc. 36.60.]

⁸⁹ [Doc. 30, cit..]

⁹⁰ [Doc. 42, cit..]

⁹¹ [Doc. 47.]

⁹² [Cfr. doc. 36, cit..]

⁹³ [Cfr.doc. 30.15.]

⁹⁴ [Cfr. doc. 42.18.]

⁹⁵ [Cfr. docc. 30.1-30.14.]

95. Ancora, una tabella in formato *excel* acquisita presso SMLGL riporta nel dettaglio le miglia percorse in ciascun mese del 2018 (sia nei mesi di attività consortile che dei mesi antecedenti alla costituzione del COTRASIR) da ciascuna delle unità navali delle società consorziate, incluse, quindi, anche le navi *Giuseppina I* e *Don Angelo* della società concorrente *Traspemar*⁹⁶. Sempre in tal senso, un dettagliato riepilogo di ricavi e miglia percorse nel periodo consortile, disaggregato a livello mensile e di singola unità navale, è stato reperito presso *Traspemar*, in allegato a un documento redatto su carta intestata COTRASIR e dal titolo "*Flusso fatturato annuo prospettico settembre 2018-settembre 2019*"⁹⁷.

96. Nel testo di tale documento, in cui si effettuano analisi consuntive e prospettiche delle attività consortili, sono inoltre contenuti diversi riferimenti alla politica tariffaria comune perseguita dal Consorzio. In particolare, nel paragrafo iniziale "*Politica tariffaria*" si fa riferimento alla circostanza per cui tra settembre 2018 e settembre 2019 "*le variazioni tariffarie sono state attuate in maniera progressiva durante l'arco dell'anno*", alludendo unitariamente e indistintamente a tutti i prezzi dei servizi di trasporto gestiti dal COTRASIR nell'ambito di una analisi comparativa dei ricavi complessivi delle società consorziate. Nel paragrafo conclusivo dello stesso documento, denominato appunto "*Conclusioni*", viene citata, tra le "migliorie" rese possibili dal COTRASIR, la "*stabilizzazione delle tariffe*". Immediatamente dopo, tra le criticità residue delle attività consortili, si fa riferimento al fatto che "*Si sono riscontrate promiscuità di trasporto sia sulla linea CAP1 Napoli-Capri che sulla linea ISC1 Pozzuoli-Procida-Casamicciola per quanto riguarda il trasporto rifiuti e raccolta differenziata, con conseguente limitazione delle relative tariffe*".

97. Infine, si rinvengono diverse evidenze della circostanza per cui le tariffe risultano identiche anche quando sono navi di società diverse a effettuare la medesima tratta. In tal senso, rileva ad esempio un documento del 5 settembre 2018, in particolare contenente un'e-mail di [A.G.] (allora amministratore del COTRASIR) a *Traspemar*, in cui lo stesso invia in allegato le tariffe che saranno applicate per i servizi di trasporto effettuati nell'ambito del Consorzio dalle società aderenti (si ricorda che l'inizio dell'operatività del COTRASIR è di pochi giorni successivo, a partire dal 13 settembre 2018). Nel file allegato denominato "*Traspemar*", e segnatamente in una sezione conclusiva denominata "*Casi particolari Traspemar*" (e quindi, con tutta probabilità relativa ai casi in cui tale società effettuasse per evenienze sopraggiunte anche delle corse infiammabili), sono riportate tariffe di trasporto carburanti identiche a quelle presenti nell'ulteriore file allegato alla medesima e-mail e denominato invece "*GML*"⁹⁸. Ancora, lo stesso COTRASIR aveva indicato che "*sulla tratta Napoli-Procida-Casamicciola (utilizzata per gas e benzina) le tariffe sono state decise da GML*", ma contestualmente aveva riferito che su tale rotta operavano sia la nave "*Aries tide*", della stessa GML, sia la nave "*Don Angelo*", armata dalla *Traspemar*⁹⁹. Si sarebbe dovuto quindi immaginare o che una società (GML) definisse le tariffe del trasporto carburanti anche per la propria concorrente (*Traspemar*) - scenario incompatibile con un rapporto di effettiva concorrenza tra gli armatori (cfr. para 34 del provvedimento di avvio) - o che, come successivamente sostenuto da *Traspemar*, quest'ultima società avesse meramente concesso la nave *Don Angelo* in uso a GML. Anche in quest'ultimo caso, tuttavia, appare chiaro da tale invio (e dal copioso insieme di evidenze concordanti) che le condizioni tariffarie praticate dalle società consorziate venissero regolarmente e preventivamente condivise tra le società stesse.

Ripartizione delle rotte, patto di non concorrenza e vincolo di esclusività verso COTRASIR

98. L'assetto delle attività nel periodo di operatività del COTRASIR prevedeva anche una esplicita eliminazione della concorrenza tra operatori e una rigorosa ripartizione delle rotte, ottenute tramite *i*) patti di non concorrenza reciproca tra gli armatori aderenti al Consorzio e *ii*) un vincolo, per i consorziati, a non svolgere alcuna attività in concorrenza con il Consorzio stesso.

99. Questo elemento emerge in primo luogo dall'atto costitutivo dello stesso COTRASIR, il quale prevede, all'articolo 15, che: "*Le imprese consorziate non possono svolgere comunque attività di trasporto in concorrenza con quella svolta dal Consorzio nell'interesse dei consorziati ed in particolare non possono porre in essere attività alcuna che possa concretarsi in turbative nelle trattative e/o negoziazioni condotte dal Consorzio*"¹⁰⁰.

100. Tale previsione, in effetti, appare presente in un documento denominato "*Accordo commerciale*" tra *Medmar Navi*, SMLGL e *Traspemar*, reperito in forma di bozza e databile quantomeno a partire dall'agosto 2019 (in quanto si fa in essa riferimento all'ingresso diretto di SMLGL in COTRASIR, avvenuto l'8 agosto di tale anno), e che sarà descritto più approfonditamente in seguito (cfr. *infra*), nel quale si legge che "*Tutte le società si impegnano a rispettare gli accordi di limitazione della concorrenza esistenti tra di loro. La violazione di detti accordi verrà considerata grave inadempienza*"¹⁰¹.

⁹⁶ [Cfr. doc. 42.45.]

⁹⁷ [Doc. 36.65.]

⁹⁸ [Cfr. doc. 36.32.]

⁹⁹ [Cfr. doc. 12.]

¹⁰⁰ [Cfr. doc. 12, cit., nonché doc. 36.60.]

¹⁰¹ [Doc. 36.53.]

101. Inoltre, nella già citata Convenzione tra GML e Traspemar successiva alla istituzione del COTRASIR e presente in due distinte versioni all'interno di un documento acquisito presso Traspemar, si legge, in uno degli articoli della Convenzione stessa (articolo 6 di una delle bozze, corrispondente con articolo 5 dell'altra bozza), che *"I collegamenti di cui all'allegato (sub. 3) potranno essere modificati, soppressi o incrementati sempre con il parere unanime delle società su richiamate"*, espressione che utilizza una *wording* del tutto analogo con quanto già previsto nella Convenzione in merito alle revisioni dei prezzi (*cf. supra*)¹⁰².

102. Ancora, nella "Relazione su coordinamento e organizzazione" del COTRASIR per l'anno 2018, reperita presso Traspemar, si legge che l'impiego delle navi sulle varie rotte/per i due servizi è stato strutturato sulla base delle attività tradizionalmente svolte degli armatori e che l'assetto delle rotte così determinato viene allegato alla stessa Relazione (e quindi evidentemente risultava condiviso tra le consorziate e oggetto di coordinamento tra le stesse)¹⁰³.

103. L'effettivo rispetto di tali patti di non concorrenza, così come gli obblighi, da parte delle imprese consorziate, di operare esclusivamente attraverso la gestione consortile nei servizi di interesse, erano poi oggetto di sistematiche attività di monitoraggio da parte del COTRASIR e delle stesse società consorziate, le quali vigilavano sul rispetto reciproco delle pattuizioni. Rispetto a questo aspetto, sono emersi nella documentazione ispettiva alcuni scambi *e-mail* di febbraio 2019, nei quali [D.M.] della Traspemar (nonché, si ricorda, coordinatore del COTRASIR) chiede conto a GML del motivo per cui un automezzo contenente rifiuti della Barano Multiservizi (società *in house* del Comune di Barano per la gestione dei RSU) abbia viaggiato in promiscuità con i passeggeri con unità navali del gruppo Medmar "e non con nave dedicata del Consorzio", indicando il numero di targa del veicolo e allegando altresì alcune fotografie a testimonianza dell'accaduto, nonché chiedendo "gli opportuni controlli di rito"¹⁰⁴.

In una seconda *e-mail*, di tenore analogo, inviata il giorno successivo, [D.M.] lamenta ancora con GML un episodio simile, per il quale i propri addetti avevano osservato a Pozzuoli, in orari diversi, lo sbarco e l'imbarco di due automezzi adibiti al trasporto di rifiuti (e anche in tal caso identificati con il numero di targa e alcune fotografie) che avevano viaggiato sulle navi traghetto di Medmar in promiscuità con i passeggeri "e non con nave dedicata del Consorzio", richiedendo anche in tal caso "gli opportuni controlli di rito"¹⁰⁵.

Infine, una ulteriore *e-mail* di [D.M.], ancora datata febbraio 2019, contiene simili contestazioni, relative al trasporto di un automezzo rifiuti su nave Medmar e non COTRASIR, laddove in particolare nel testo si legge che *"si contesta tale condotta commerciale in antitesi con le regole consortili"*¹⁰⁶. Tali episodi, che riguardano navi traghetto del gruppo Medmar e, quindi, la modalità di trasporto rifiuti alternativa rispetto a quella "dedicata" oggetto delle attività consortili (e riservata, nello schema per esse previsto, proprio alla Traspemar di [D.M.]) allargano pertanto il perimetro potenziale di applicazione della ripartizione delle attività consortili anche a tale ultima attività, per quel che riguarda le linee di traghetto esercite dal gruppo Medmar.

104. Quest'ultima circostanza risulta confermata da un ulteriore documento, consistente in una lettera con cui il COTRASIR sollecita provvedimenti di natura sanzionatoria alla Direzione Generale per la Mobilità della Regione Campania nei confronti di Caremar, colpevole, a detta del Consorzio, di aver impropriamente imbarcato in una propria nave adibita a trasporto passeggeri un camion che trasportava un bus in avaria. Tale automezzo, come si evince dalla lettera (e come attestato da un articolo di giornale allegato, che denunciava gli abusi del "monopolio" consortile), si sarebbe visto rifiutare l'imbarco in un traghetto del gruppo Medmar in regime di trasporto "promiscuo", essendo stato ritenuto dal COTRASIR un "rifiuto speciale" e riservato quindi a modalità di trasporto alternative, evidentemente riconducibili alle motonavi del Consorzio (e nello specifico, sulla rotta di interesse, a quelle della società Traspemar)¹⁰⁷.

105. Quest'ultima casistica risulta essere stata finanche oggetto di una vera e propria "disciplina" da parte del Consorzio stesso, in quanto essa è stata esplicitamente tenuta in considerazione in una delle versioni del già citato *Accordo Commerciale* tra le società consorziate¹⁰⁸. In tale documento, infatti, si legge, a proposito delle attività di Medmar: *"La GML Trasporti Marittimi S.r.l. si impegna a comunicare al Consorzio per conto della Medmar Navi S.p.A. i ricavi incassati per i trasporti effettuati per le categorie di competenza del Consorzio a seguito di precise istruzioni delle autorità. Il 50% di tali importi verranno contabilizzati nei ricavi complessivi da suddividere (...)"* (Art. 10)". Tale previsione, relativa alle attività di Medmar eventualmente imposte da pubbliche autorità al di fuori della gestione consortile, permetteva quindi di ridurre sensibilmente eventuali ricavi aggiuntivi che Medmar avesse dovuto conseguire in ragione di tali ipotetiche attività (svolte *de facto* in concorrenza, sia pur obbligata dalle autorità, nei confronti delle rotte di pertinenza dell'altra consorziata Traspemar) e prevedeva di ripartirne una percentuale significativa (pari al

¹⁰² [Cfr. doc. 36.60.]

¹⁰³ [Doc. 36.73.]

¹⁰⁴ [Doc. 30.74.]

¹⁰⁵ [Docc. 30.75 e 42.11.]

¹⁰⁶ [Doc. 30.76.]

¹⁰⁷ [Cfr. doc. 36.76.]

¹⁰⁸ [Cfr. doc. 36.60.]

50%) con le altre società consorziate, alla luce del più generale accordo di ripartizione dei ricavi complessivi associato all'attività consortile, di cui si dirà meglio più oltre (cfr. *infra*).

106. Risulta infine in alcuni documenti anche il coordinamento (o tentativo di coordinamento) tra gli armatori con riferimento ad attività ulteriori, distinte da quelle principali operate dal COTRASIR di trasporto infiammabili e rifiuti. In tal senso, ad esempio, uno scambio *e-mail* di marzo 2019 attesta di una richiesta di un cliente a GML per il trasporto sulla rotta Napoli/Capri di un automezzo contenente pavimentazione in marmo; ricevuta l'*e-mail*, GML la gira al COTRASIR (chiedendo di contattare il socio SMLGL per la tariffa da applicare); si evince, dunque, che il trasporto in questione verrà comunque gestito all'interno dell'organizzazione consortile¹⁰⁹. Ancora, in un ulteriore documento reperito presso Traspemar, in un paragrafo dal titolo "Criticità", si legge: "Per quanto riguarda i noleggi delle motonavi impiegate dal Consorzio, essendo non centralizzati hanno creato una situazione distorsiva tra i consorziati, che sono entrati in concorrenza tra loro"¹¹⁰. Sul tema dei noleggi delle motonavi impiegate dal Consorzio, un ulteriore documento conferma che gli stessi sono stati successivamente inclusi nella gestione consortile¹¹¹.

La "Convenzione" o Accordo commerciale fra Medmar, SMLGL e Traspemar: la ripartizione dei ricavi, il migliatico e le compensazioni tra le società consorziate

107. Come già anticipato, un ulteriore aspetto di grande rilevanza che emerge dalle evidenze ispettive e che consente di comprendere le specifiche modalità di funzionamento della concertazione posta in essere dalle Parti in seno al COTRASIR, concerne l'esistenza di un meccanismo di ripartizione dei ricavi realizzati, tra gli armatori allo stesso aderenti, sulla base delle rispettive quote storiche di ricavi che gli operatori avevano realizzato nel periodo 2014-2016. Tale meccanismo costituisce un ulteriore livello di organizzazione del Consorzio, che integra e – in un certo senso – deroga le previsioni "ufficiali" dell'atto costitutivo del COTRASIR e del relativo regolamento (pure già ricche, come si è visto, di elementi di natura concertativa). specularmente i tre gruppi armatoriali aderenti alla gestione consortile avevano altresì pattuito una ripartizione, ancora una volta in base a quote storiche desunte dal medesimo periodo di riferimento (2014-2016) dei costi stimati associabili alle miglia percorse (c.d. "migliatico"). La ripartizione, tanto dei ricavi quanto dei costi del migliatico, veniva poi implementata tramite apposite compensazioni tra i gruppi armatoriali, nel senso che sarà meglio descritto in seguito.

108. In particolare, per quel che riguarda la ripartizione dei ricavi, mentre in base al regolamento del Consorzio (e alle dichiarazioni delle Parti, con la parziale eccezione di Traspemar, cfr. *infra*) i ricavi delle attività armatoriali avrebbero dovuto essere ripartiti esclusivamente sulla base dei servizi concretamente effettuati da ciascuna società (che avrebbe utilizzato il veicolo consortile solo per l'attività di bigliettazione e altri servizi organizzativi), alla luce di altri documenti risulta che invece, di fatto, la ripartizione dei ricavi delle attività di trasporto operate in seno al COTRASIR (già depurate, in ogni caso, da qualsiasi dinamica concorrenziale in ragione delle descritte previsioni relative alla concertazione tariffaria e ai patti di non concorrenza) avveniva nel rispetto delle quote di ricavi conseguite dai gruppi armatoriali consorziati negli anni 2014-2016 (ossia, gli anni antecedenti allo sviluppo, nel 2017, di dinamiche competitive nel settore, in cui vigeva un sostanziale monopolio di ciascuno nella propria sfera di operatività), con la previsione di appositi meccanismi di compensazione rispetto a quanto in prima battuta percepito.

109. La esistenza di tale "doppio livello" di concertazione – e, quindi, di un ulteriore retrostante accordo tra le società consorziate, aggiuntivo rispetto alle regole ufficiali del Consorzio – viene esplicitamente attestata dalle evidenze ispettive. In particolare, in primo luogo, rileva un documento reperito presso Traspemar, consistente in un fascicolo di documentazione inerente al COTRASIR contenente, tra le altre cose, un documento significativamente denominato "Regolamento interno" (corrispondente alla già citata "Convenzione" tra le società consorziate, menzionata per altri profili e che sarà ulteriormente approfondita poco oltre nel testo)¹¹².

110. Tale "Regolamento interno" (o "Convenzione"), come già menzionato (cfr. *supra*), risulta nel detto fascicolo in due bozze molto simili tra loro, che normano appunto le modalità di funzionamento del meccanismo di ripartizione dei ricavi. Nel primo documento, come di seguito evidenziato in Fig. 1, in cui l'accordo è tra GML (dove quindi Medmar e SMLGL sono rappresentate congiuntamente) e Traspemar, si legge che le medesime società: "(...) hanno definito nelle seguenti percentuali la loro quota di partecipazione ai ricavi relativi all'attività di cui si è detto [attività di trasporti speciali infiammabili e rifiuti svolta in seno al COTRASIR, n.d.r.] calcolate sulla media dei ricavi realizzati nel periodo 2014/2016: Traspemar Srl 29,65%, GML Trasporti Marittimi Srl 70,35% e (...) hanno accertato di aver percorso per l'effettuazione dei servizi negli anni 2014/2016 mediamente le seguenti quantità di miglia annuali: GML mgl [omissis],

¹⁰⁹ [Doc. 42.21.]

¹¹⁰ ["Flusso fatturato annuo prosettico settembre 2018-settembre 2019", già menzionato (doc. 36.65).]

¹¹¹ [Doc. 36.74.]

¹¹² [Più in dettaglio, tale fascicolo riporta, in copertina, successivamente al titolo del fascicolo stesso (denominato appunto "COTRASIR"), i singoli documenti ivi contenuti. Tra di essi, oltre a "Atto costitutivo", "Camerale", "Documenti amministratore", "Costi annui", si legge appunto, come elemento distinto dal successivo "Regolamento esterno" (corrispondente al già descritto regolamento ufficiale del Consorzio), il titolo "Regolamento interno". L'elenco dei documenti contenuti nel fascicolo è quindi completato con le successive voci "Fatturati 2014/2016" e "Migliatico 2014/2016", funzionali al meccanismo di ripartizione dei ricavi di cui si dirà a breve. Cfr. doc. 36.60.]

Traspemar mgl [omissis]. (...). Rispetto a tale premessa, viene esplicitamente stabilito nell'articolo 1 della successiva Convenzione che "La premessa ha valenza di patto e, così, viene accettata tra le parti".

Fig. 1. Stralcio del doc. n. 36.60

[omissis]

111. La Convenzione continua, all'articolo successivo, con la previsione per cui "Le due società su richiamate si impegnano a rispettare nella suddivisione dei ricavi le percentuali su indicate e procureranno, nel caso di diversa quantità di corrispettivi, di fatturarsi reciprocamente degli spazi di carico per riequilibrarli" (Art. 2). Al successivo articolo, ancora, si afferma che "Le due società su richiamate si impegnano a percorrere annualmente le miglia su enunciate, eventuali differenze saranno conguagliate in denaro sempre con una reciproca fatturazione di spazi di carico o conguagliati nell'anno successivo con una minore o maggiore attività, secondo i casi che si verificheranno, percorrendo maggiori o minori miglia per la gestione dei servizi" (Art. 3), laddove nel successivo Articolo 4 si procede a una quantificazione comune del costo per miglio, stabilendone l'esatto ammontare ([omissis] euro) e stabilendo, altresì, che eventuali revisioni di tale riferimento avrebbero dovuto essere approvate da entrambe le parti della Convenzione stessa¹¹³.

112. Nel medesimo documento, più oltre nel testo, risulta la seguente tabella di riepilogo dei ricavi realizzati dalle tre società interessate nel triennio 2014/2016, dalla quale scaturiscono le menzionate percentuali di ripartizione del fatturato realizzato dal COTRASIR tra le medesime (si noti che le percentuali di Medmar e SMLGL riportate nella tabella, sommate tra loro, corrispondono alla percentuale già menzionata afferente alla società comune GML¹¹⁴).

[Omissis]

113. In un altro documento, corrispondente a una versione leggermente diversa dell'accordo e denominata in questo caso "Accordo commerciale"¹¹⁵, le Parti risultano essere questa volta direttamente i tre armatori Medmar, SMLGL e Traspemar. In tale documento si legge in particolare: "Le parti di cui all'accordo stabiliscono la loro quota di partecipazione ai ricavi relativi all'attività di cui si è detto in premessa [come in precedenza, attività di trasporti speciali infiammabili e rifiuti svolte in seno al COTRASIR, n.d.r.] nel seguente modo: Traspemar Srl 30%, Medmar Navi Spa 40%, Serv. Mar. Liberi Giuffrè e Lauro Srl 30%. Le tre società (...) si impegnano a rispettare nella suddivisione dei ricavi le percentuali su indicate e, nel caso di diversa quantità di corrispettivi, a fatturarsi reciprocamente degli spazi di carico per riequilibrarli con cadenza mensile (...)". Sebbene il documento non sia datato, si fa menzione in un punto del medesimo all'ingresso di SMLGL nel Consorzio (avvenuto ad agosto 2019), dovendosi quindi trattare di una scrittura successiva a tale data. Si noti anche che, come si vedrà poco oltre, sulla base delle evidenze acquisite la effettiva ripartizione del fatturato COTRASIR risulta essere avvenuta – almeno in una prima fase – in base alle percentuali riportate nella Convenzione descritta in precedenza (29,65% Traspemar - 70, 35% GML). Pertanto, l'"Accordo Commerciale" in questa sede menzionato potrebbe rappresentare un successivo aggiustamento (di entità peraltro minima) delle percentuali di ripartizione dei ricavi tra gli armatori.

114. Né le bozze della Convenzione né l'Accordo Commerciale acquisiti in ispezione riportano le firme dei rappresentanti delle società. Ad ogni modo, in calce alla Convenzione viene precisato che "il presente documento viene scritto in una unica copia originale recante la firma dei sottoscrittori e sarà conservata a cura del dott. [A.G.]"¹¹⁶. Al riguardo, è importante osservare che dal confronto fra quanto previsto nelle pattuizioni delineate in tali accordi, da un lato, e le concrete attività delle Parti desumibili da ulteriori documenti agli atti, dall'altro, risulta chiaramente l'effettiva attuazione del meccanismo di ripartizione dei ricavi delineato negli accordi e sopra descritto. In particolare, in primo luogo, in un documento reperito presso Traspemar denominato "Conteggio relativo ai passaggi tra Traspemar Srl e GML Trasporti Marittimi Srl", si dà conto di una ripartizione dei ricavi tra le parti, la quale avviene esattamente secondo le quote definite nella citata Convenzione. In tale documento (sotto riprodotto alla Figura 2) si legge: "(...) Per il periodo (1/1/19-31/5/19) l'ammontare complessivo dei ricavi al netto di IVA è pari a [omissis] e si appartiene come segue: Traspemar Srl [omissis] e GML Trasporti Marittimi Srl [omissis].

L'ammontare imponibile fatturato da Traspemar Srl per lo stesso periodo ammonta a [omissis].

L'ammontare di competenza [omissis].

¹¹³ [Doc. 36.60, cit.. Cfr. anche Regolamento del Consorzio, Art. 5: "Mensilmente si effettueranno, verificandosene i presupposti, le fatturazioni tra i consorziati per gli spazi di carico compravenduti tra loro" (doc. 12.1). Il Regolamento non fa tuttavia menzione di quali siano i "presupposti", sui quali invece i documenti in analisi fanno luce (i.e. ricavi percepiti che si dovessero distanziare dalla ripartizione concordata a monte secondo le percentuali "storiche").]

¹¹⁴ [Al riguardo, si osservi anche per completezza che, tuttavia, le quote di ripartizione corrispondenti alla quota di ricavi "storici" (ricavi medi 2014/2016) delle due società, non corrispondono invece alla quota di partecipazione societaria paritaria - 50% e 50% - in GML.]

¹¹⁵ [Doc. 36.53.]

¹¹⁶ [Tale circostanza, tuttavia, non ha potuto essere oggetto di approfondimento istruttorio con l'interessato (il dott. [A.G.] amministratore del COTRASIR) in quanto quest'ultimo risultava, in tale periodo, soggetto a misure detentive.]

Saldo da avere GML Srl [omissis]¹¹⁷

In tali conteggi, come evidente, il fatturato complessivo è ripartito esattamente secondo le quote 29,65% Traspemar e 70,35% GML precedentemente menzionate. Traspemar, infatti, che aveva fatturato nel periodo di interesse [omissis] euro (al netto di IVA), aveva una quota di spettanza di fatturato pari a soltanto al 29,65% dei ricavi complessivi conseguiti dall'insieme delle società consorziate nello stesso periodo, corrispondente a [omissis] euro (ancora al netto di IVA). La differenza tra tali due importi, pertanto, era idonea a generare un "saldo" di [omissis] euro (ancora al netto di IVA) che sarebbe stato fatturato da GML.

115. Si legge poi, nel seguito del documento, che "Di tale importo è stato già fatturato nel 2018 [omissis] per cui rimane da fatturare [omissis] per il 2019 ed [omissis] per il 2018 ([omissis]) in totale [omissis]"¹¹⁸. Al riguardo, si osserva che la somma [omissis] definita come "già fatturata" risultava in effetti comparire all'inizio della pagina come somma di due fatture (al netto di IVA) emesse da GML nei confronti di Traspemar in relazione ai mesi di novembre e dicembre 2018¹¹⁹. La somma di [omissis], invece, corrisponde al valore (ancora una volta al netto di IVA) attribuito, nella prima delle diverse tabelle che seguono nel documento (e in cui compaiono diversi conteggi di dettaglio, di cui si dirà meglio a breve), alla voce "migliatico 2018" (che fa riferimento a un saldo relativo a tale grandezza, a nch'esso oggetto di compensazione tra le società, nel senso che sarà illustrato poco oltre). Evidentemente, quindi, in relazione ai conteggi residui di pertinenza del 2018, Traspemar doveva, da un lato, corrispondere [omissis] euro già fatturati da GML e, dall'altro, ricevere da GML [omissis] euro corrispondenti alla valorizzazione della variabile "migliatico". La compensazione di tali somme tra di loro e con il valore di [omissis] euro precedentemente menzionato conduce proprio alla somma netta "da fatturare" pari a [omissis] che, al lordo dell'IVA, diventa [omissis] euro¹²⁰.

Figura 2 – doc. 36.58, pag.1

[omissis]

116. A ulteriore riscontro oggettivo dell'effettiva attuazione del meccanismo di ripartizione dei ricavi, sono stati acquisiti alcuni documenti contabili tra GML e Traspemar relativi proprio alla fatturazione reciproca di spazi di carico, espediente utilizzato per il conguaglio di differenze tra i ricavi effettivamente percepiti e quelli spettanti in base alla ripartizione concordata a monte tra gli armatori. A titolo esemplificativo, in un documento reperito presso Medmar Navi, è presente una fattura di GML verso Traspemar avente ad oggetto "addebito per utilizzo degli spazi a bordo delle ns motonavi per il periodo dal 1° gennaio al 31 maggio 2019", pari esattamente al valore di [omissis], ossia l'importo finale che risultava dover essere corrisposto da Traspemar a GML nel documento precedentemente citato¹²¹. Tale importo, quindi, che è stato dimostrato essere il preciso risultato della applicazione del meccanismo di ripartizione previsto nella Convenzione tra le società consorziate e delle relative percentuali di spettanza (29,65% a Traspemar, 70,35% a GML) dei ricavi generati dalle attività esercite in seno al COTRASIR, è stato successivamente corrisposto esattamente nei modi previsti dalla Convenzione medesima al già citato Art. 2, ossia utilizzando fatturazioni reciproche di spazi di carico.

117. In questo modo quindi le società compensavano, di periodo in periodo, gli scostamenti tra la ripartizione dei ricavi effettivamente realizzatasi nell'unità di tempo (risultante dalle attività di bigliettazione del COTRASIR per conto delle consorziate nei confronti dei clienti finali) e la ripartizione *a priori* prevista nell'accordo sottostante tra le singole società stesse (basato sulle percentuali di ciascuna del fatturato complessivo 2014/2016).

118. A ulteriore riprova della presenza di conteggi e compensazioni tra le società consorziate – e della continuità e sistematicità degli stessi – nel documento "Conteggio relativo ai passaggi tra Traspemar Srl e GML Trasporti Marittimi Srl" citato poc'anzi si rinvenivano altresì due tabelle (cfr. *infra*, Figura 3), denominate rispettivamente "RIEPILOGO CONTI COTRASIR/TRASPEMAR/GML AL 31/10/2019" e "RIEPILOGO CONTI COTRASIR/TRASPEMAR/GML AL 31/8/2019", riportanti dati mensili relativi a una serie di importi (tra cui, come già anticipato, il valore al netto di IVA del saldo del migliatico del 2018 di [omissis] euro), con ogni probabilità oggetto di compensazione, come prima illustrato. Ciò si evince, oltre che dalla citata voce "migliatico 2018" (il cui ruolo è stato già discusso), dalla presenza, in corrispondenza dei mesi di novembre e dicembre 2018, proprio degli importi delle fatture anch'esse citate nel calcolo del saldo netto illustrato nel dettaglio nella prima pagina del documento (cfr. *supra*). Inoltre, in corrispondenza di ognuno degli importi mensili citati, che assumono a volte un segno negativo (a significare, verosimilmente, che la

¹¹⁷ [Doc. 36.58.]

¹¹⁸ [Medesimo doc. 36.58.]

¹¹⁹ [La circostanza che tali importi fossero stati già fatturati emerge anche dal doc. 47.4 che, nell'elenicare diverse fatture relative a GML, specifica che le fatture in oggetto (identificate con una specifica numerazione, corrispondente a quella del doc. 36.58) risalgono rispettivamente al 30 novembre e al 31 dicembre.]

¹²⁰ [In altri termini, [omissis] euro al netto di IVA equivalgono al nuovo "debito" di [omissis] euro di Traspemar nei confronti di GML relativo alla gestione gennaio-maggio del 2019, meno il vecchio "credito" di Traspemar di [omissis] euro relativo ai conteggi del migliatico del 2018 (mentre i [omissis] euro, evidentemente dovuti da Traspemar a GML nei meccanismi di riequilibrio dei ricavi del 2018, erano già stati autonomamente fatturati, come attestato nello stesso documento, oltre che nel doc. 47.4).]

¹²¹ [Cfr. doc. 47.81, pag.19. Ulteriori esempi di fatture da GML a Traspemar per "utilizzo di spazi di carico" sono contenuti nel doc. 47.84 (che include anch'esso alcune delle fatture citate dal doc. 36.58).]

fatturazione debba avvenire a parti invertite), viene indicata o una specifica fattura (contraddistinta con la sigla "FT") o la dicitura "allotment", che potrebbe indicare, verosimilmente, una futura fatturazione o una forma alternativa di compensazione "in natura".

Figura 3– doc. 36.58, pag.2

[Omissis]

119. Ancora, seguendo la lettura del medesimo documento, si rinviene una terza tabella che, nella prima parte, rende esplicito il ruolo del c.d. "migliatico", ossia del numero di miglia operate da ciascuna società nell'unità di tempo, all'interno del meccanismo di ripartizione (cfr. *infra*, Figura 4). In particolare tale tabella, relativa al medesimo orizzonte temporale della tabella precedente, evidenzia distintamente per Traspemar e per GML il numero di miglia effettivamente percorse, il numero di "miglia da percorrere" e, infine, la differenza tra questi due valori. Nel caso di specie, Traspemar risultava aver percorso [omissis] miglia in più rispetto alle proprie "miglia da percorrere", mentre GML risultava aver percorso [omissis] miglia in meno rispetto alle proprie "miglia da percorrere". In una successiva sezione della tabella, intitolata "VALORIZZAZIONE MIGLIATICO", vengono computati, adottando due fattori di conversione distinti, sia l'"onere per le miglia percorse in più" da Traspemar, pari a [omissis], per un totale di [omissis] euro, che il "risparmio per le miglia percorse in meno" da GML, quantificato in [omissis], per un totale di [omissis] euro. La prima somma viene quindi rinominata, in una ulteriore sezione successiva della tabella, "RIMBORSO GML A TRASPEMAR - MIGLIATICO", mentre la seconda somma, sottratta l'importo della prima, va a costituire l'"IMPORTO RISPARMIO MIGLIA DA DIVIDERE SECONDO PARTECIPAZIONE" e viene quindi ripartita secondo le medesime percentuali utilizzate a per la ripartizione complessiva dei ricavi, comportando quindi, per Traspemar, un ulteriore importo a proprio favore pari a [omissis] euro che, sommati ai [omissis] già spettanti a tale società, va a costituire un "credito complessivo" collegato al migliatico pari a [omissis] euro, riportato immediatamente dopo.

120. Pertanto, posto che le società avevano stabilito un numero di miglia "da percorrere" complessivo per ciascuna società (e, quindi, per il complesso delle attività consortili) e che tali numeri implicavano implicitamente una quota di miglia "da percorrere" per ciascuna di esse (pari a circa il [omissis] per Traspemar e al [omissis] per GML), era previsto da un lato che le società compensassero tra loro eventuali variazioni di tali quote implicite nell'ambito del totale di "miglia da percorrere" e dall'altro che ripartissero tra di loro, con le medesime quote utilizzate per i ricavi (e quindi anche, automaticamente, per eventuali variazioni dei ricavi stessi rispetto a quelli previsti) anche eventuali oneri aggiuntivi o risparmi derivanti da scostamenti tra il totale delle miglia percorse e il totale delle miglia previste per lo svolgimento delle attività consortili.

121. Riguardo alla quota utilizzata per ripartire il numero di "miglia da percorrere" da ciascuna società, essa risulta determinata tramite una formula matematica riproporzionando il numero di miglia "attribuite" a ciascuna nell'ambito della già citata Convenzione (rispettivamente [omissis] per GML e [omissis] per Traspemar, a loro volta corrispondenti, come indicato nella stessa Convenzione e in molti appunti appartenenti al medesimo documento, al numero medio di miglia annuali da esse percorse nel periodo 2014-2016) con un coefficiente pari a 240/365 giorni (riproporzionamento che potrebbe riflettere il proposito delle Parti di ridurre il numero di corse a seguito della costituzione del COTRASIR). La circostanza che Traspemar avesse, sia negli anni di riferimento 2014-2016 sia - conseguentemente - negli accordi stipulati dalle Parti in sede di costituzione del COTRASIR, una quota di miglia ben superiore alla quota di ricavi di propria pertinenza non deve sorprendere, se si considera la remuneratività, significativamente diversa, dei servizi di trasporto svolti dalle due società (e, segnatamente, inferiore nel caso del servizio di trasporto rifiuti, che rappresentava, nell'ambito delle attività consortili, la totalità del *business* di Traspemar e invece costituiva una percentuale molto più limitata dei trasporti operati da GML).

Figura 4 – doc. 36.58, pag.4

[Omissis]

122. Il documento poi continua con ulteriori rendicontazioni mensili, in cui viene ancora una volta ribadita la applicazione delle quote "di competenza" previste nella Convenzione, finalizzata a una ripartizione, rispetto a tali quote predeterminate, anche delle spese per la commissione del 3% corrisposta al COTRASIR per lo svolgimento delle proprie attività (cfr. *infra*, Figure 5 e 6): le commissioni effettivamente corrisposte a COTRASIR a seguito delle attività di bigliettazione di quest'ultimo – in un primo momento proporzionali a quanto effettivamente bigliettato da ciascuna società – venivano infatti anch'esse ricalcolate allo scopo di ripartire le stesse in base alle quote oggetto dell'accordo tra le Parti.

Figura 5 – doc. 36.58, pag. 5

[Omissis]

Figura 6 – doc. 36.58, pag.6

[Omissis]

123. Inoltre, come già osservato per altro profilo, la già citata Convenzione prevedeva anche, a proposito delle attività di Medmar quale operatore nel settore dei passeggeri capace di ospitare, in taluni casi, carichi di rifiuti in modalità di trasporto "promiscuo", che "La GML Trasporti Marittimi S.r.l. si impegna a comunicare al Consorzio per conto della Medmar Navi S.p.A. i ricavi incassati per i trasporti effettuati per le categorie di competenza del Consorzio a seguito di precise istruzioni delle autorità. Il 50% di tali importi verranno contabilizzati nei ricavi complessivi da suddividere (...) (Art. 10)". Tale previsione rappresenta una ulteriore testimonianza della volontà delle Parti di addivenire a una ripartizione a priori quanto più completa possibile di tutte le attività rientranti, anche solo potenzialmente, nella sfera di competenza comune¹²².

124. Si deve in conclusione osservare che, in base alle evidenze ispettive, il triennio 2014/2016 ha rappresentato il riferimento, oltre che per il meccanismo di suddivisione dei ricavi (e dei costi delle miglia percorse) realizzati in seno al COTRASIR basato sulle quote storiche, anche per l'ammontare di ricavi che le Parti si sono prefisse di raggiungere attraverso l'operatività del Consorzio. Esse, infatti, hanno fatto riferimento proprio al livello medio di fatturato di quel triennio in valore assoluto (antecedente ai successivi sviluppi concorrenziali nel biennio 2017/2018, di cui si è detto) nell'applicare i progressivi aumenti dei prezzi dei servizi di trasporto carburanti e rifiuti segnalati all'Autorità e precedentemente illustrati¹²³. In altri termini, la gestione in comune dei servizi attraverso lo strumento consortile ha consentito alle Parti di raggiungere, a partire dal 2018, il livello di redditività dei servizi registrato nel triennio 2014/2016, ovvero un periodo in cui ciascun armatore aveva operato come monopolista nei servizi e nelle tratte di rispettiva specializzazione, potendo dunque praticare prezzi sovra-concorrenziali.

3.2.5 Lo scioglimento di GML e COTRASIR a seguito dell'avvio e la evoluzione successiva

125. Nel corso del procedimento, come ricordato, le Parti hanno presentato impegni, ai sensi dell'articolo 14-ter della legge 10 ottobre 1990, n. 287. La prima di tali misure consisteva nello scioglimento del COTRASIR e di GML e nell'astenersi in futuro da ogni forma di concertazione finalizzata alla prestazione dei servizi analizzati dall'istruttoria, ivi comprese eventuali gestioni in forma consortile dei medesimi. L'Autorità, con provvedimento del 13 ottobre 2020, ha rigettato tali impegni. Le Parti hanno tuttavia deciso di dare comunque spontanea attuazione allo scioglimento della società comune e del Consorzio.

126. In particolare, secondo quanto comunicato all'Autorità, il 27 luglio 2020 sono stati deliberati lo scioglimento e la messa in liquidazione del COTRASIR¹²⁴, fase che risulta tuttora in corso¹²⁵. Nella stessa data del 27 luglio 2020, risulta parimenti adottata la delibera di scioglimento di GML¹²⁶. Anche in questo caso, secondo le informazioni rese dalle Parti, tale fase risulta essere tuttora in corso¹²⁷.

127. Quanto ai servizi di trasporto marittimo di interesse dell'istruttoria, eserciti da GML e dal COTRASIR nei periodi di rispettiva operatività (2018/2020), risulta che gli stessi, a partire dal 1° agosto 2020, siano stati riattivati direttamente dagli armatori Parti del procedimento (Medmar Navi, SMLGL e Traspemar), secondo quelle che, alla luce del complesso delle risultanze emerse, risultano le rispettive storiche specializzazioni. In tal senso, segnatamente, risulta che Medmar Navi abbia ripreso l'esercizio del servizio di trasporto infiammabili verso le isole di Ischia e Procida, Traspemar il servizio di trasporto rifiuti dalle medesime isole verso la terraferma su motonave dedicata, e SMLGL entrambi i servizi (trasporto infiammabili e rifiuti) da e per l'isola di Capri. Ciascun operatore risulta l'unico soggetto esercente i servizi di rispettiva specializzazione sulle tratte di interesse, essendosi sostanzialmente ricreata la situazione vigente nel triennio 2014/2016 (prima del periodo di accesa competizione del 2017/2018 e del successivo periodo di gestione in comune dei servizi attraverso GML e COTRASIR 2018/2020, come ampiamente descritto nelle sezioni precedenti).

128. Quanto alle tariffe attualmente applicate dagli armatori, risulta che gli stessi - in particolare, Medmar Navi e Traspemar - abbiano dato spontanea attuazione anche a quanto previsto dall'Impegno n. 6 presentato all'Autorità, ovvero abbiano applicato degli sconti di entità pari a circa il 10% rispetto ai prezzi precedentemente vigenti (sebbene, appare opportuno sottolineare, la misura prevedesse tale livello come un *cap* di prezzo, mentre nella situazione odierna si tratta di un prezzo liberamente definito dagli armatori, suscettibile naturalmente di modifica in ogni momento). La società SMLGL, dal canto suo, ha ripreso i servizi di trasporto speciali con riferimento all'isola di Capri, applicando il medesimo tariffario vigente in seno al COTRASIR (si noti, al riguardo, che le tariffe relative a Capri non erano comunque state oggetto dell'impegno di prezzo collettivamente presentato dalle Parti)¹²⁸.

¹²² [Doc. 36.60, più volte citato.]

¹²³ [Cfr. doc. 36.65.]

¹²⁴ [Cfr. doc. 15 del sub-procedimento impegni, del 6 agosto 2020. Dalla Delibera di scioglimento trasmessa, risulta liquidatore del Consorzio [A.G.], già Amministratore Unico del medesimo (cfr. supra).]

¹²⁵ [Docc. 181, 304, 313-318.]

¹²⁶ [Cfr. doc. 12 del sub-procedimento impegni, del 30 luglio 2020. Dalla Delibera di scioglimento trasmessa, risultano liquidatori con firma e poteri congiunti [S.D.] ed [E.D.], rispettivamente già Presidente del CdA e Consigliere di GML.]

¹²⁷ [Doc. 178, 304, 313-318.]

¹²⁸ [Medmar ha reso noto di aver ulteriormente ridotto il prezzo richiesto, passando da [omissis] euro a ettolitro a [omissis] euro a ettolitro, a partire dal 1° marzo 2021. Tale riduzione, con tutta evidenza, ha carattere meramente simbolico.]

129. Lo stato di fatto per cui ciascuna società è tornata a offrire i servizi storicamente svolti, senza reciproche pressioni concorrenziali, è stato testimoniato anche dai clienti dei servizi stessi. A titolo esemplificativo, in particolare, la società Ambrosino ha dichiarato in audizione che *“Ora che il COTRASIR è stato sciolto, e gli armatori sono tornati a lavorare ciascuno nel proprio comparto, i prezzi hanno subito una lieve diminuzione, dovuta all’iniziativa messa in atto dall’Antitrust”*¹²⁹.

3.2.6 Gli incrementi paralleli dei prezzi

130. Le informazioni acquisite nel corso dell’istruttoria hanno permesso di ricostruire l’evoluzione dei livelli di prezzo delle due tipologie di servizi di trasporto, carburanti e rifiuti, per ciascuna delle rotte interessate nel periodo dal 2015 ad oggi. Si riportano, pertanto, nei grafici che seguono (cfr. Figure 7-10), i livelli di prezzo medi praticati dagli operatori per ciascun trimestre del periodo di interesse in ciascuna delle rotte e per ciascuna tipologia di servizio¹³⁰.

Figura 7: tariffa media rotta infiammabili Napoli-Ischia (€/hl, 2015-2021)

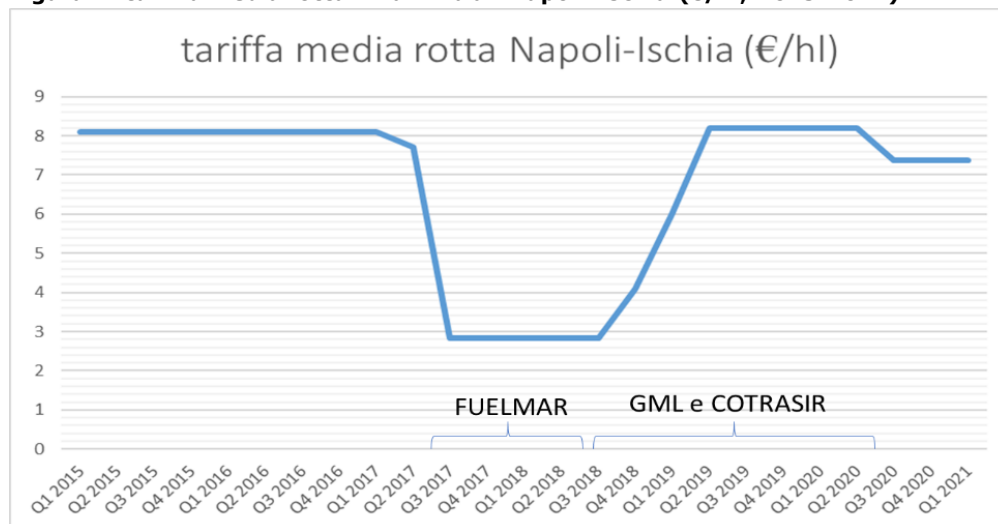


Figura 8: tariffa media rotta rifiuti Ischia-Napoli (€/aut. indiff., 2015-2021)

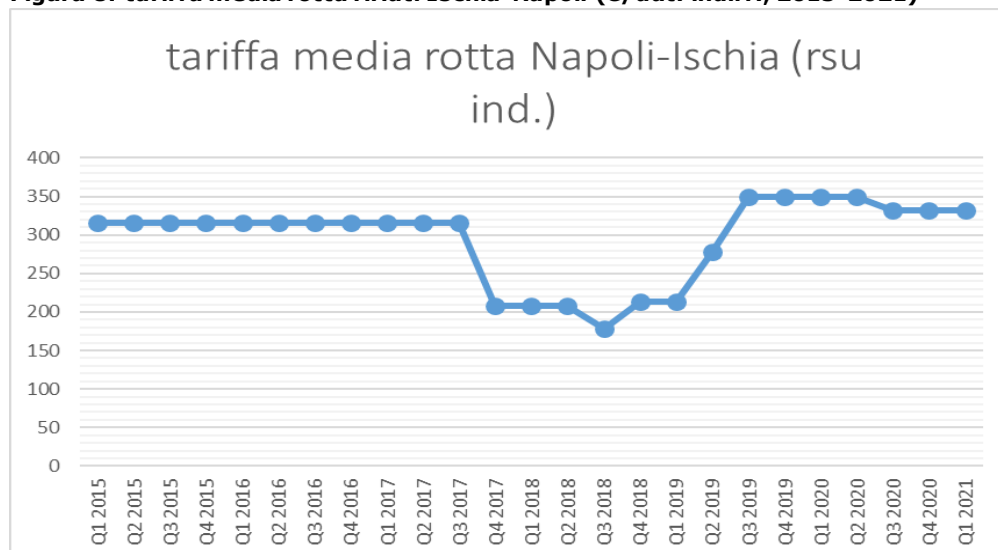


Figura 9: tariffa media rotta infiammabili Napoli-Capri (€/hl, 2015-2021)

¹²⁹ [Doc. 184, verbale di audizione.]

¹³⁰ [Sebbene i cambiamenti tariffari non siano intervenuti esattamente con cadenza trimestrale, si è attribuito a ciascuno dei trimestri che compongono il periodo di osservazione il livello tariffario che ha caratterizzato tale trimestre in modo prevalente.]

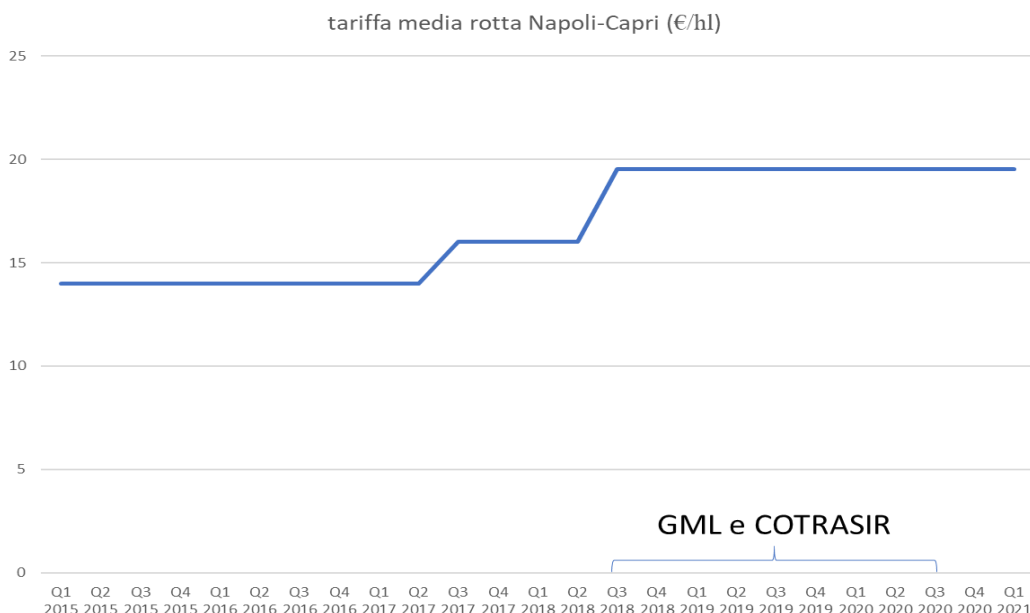
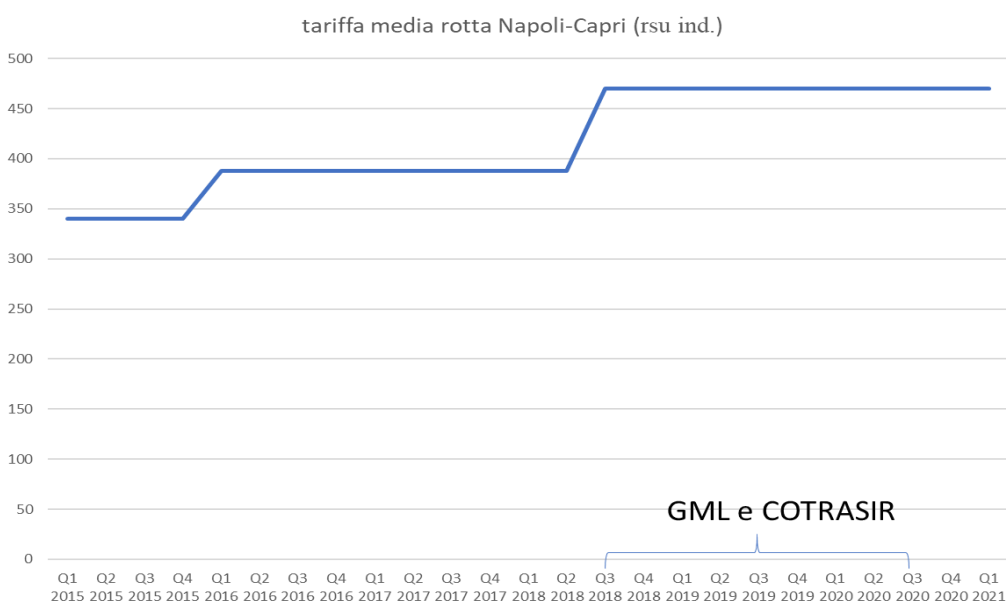


Figura 10: tariffa media rotta rifiuti Capri-Napoli (€/aut. indiff., 2015-2021)



131. Come si evince dalle Figure 7 e 8, nelle rotte da e verso la isola di Ischia, si è assistito dal 2017 a una fase di evidente calo tariffario, associato all'ingresso di nuovi operatori, segnatamente la società Fuelmar (sostenuta da Traspemar tramite noleggio di navi a scafo armato) nel trasporto di infiammabili e, poco dopo, di Medmar Navi nelle rotte dedicate al trasporto rifiuti (tradizionalmente appannaggio della stessa Traspemar). In entrambe le tipologie di servizio si è assistito, in questa fase di confronto competitivo, a una riduzione dei prezzi consistente rispetto all'equilibrio preesistente.

132. In particolare, come si può osservare nella Figura 7, il prezzo medio richiesto per il trasporto di carburanti è passato nel luglio 2017, poco dopo l'ingresso di Fuelmar, da un valore pari a circa [omissis] euro a ettolitro a un valore pari a circa [omissis] euro a ettolitro (dopo essersi attestato, nel precedente trimestre, intorno a un valore medio di circa [omissis] euro a ettolitro) e ha continuato ad assestarsi su questi livelli fino alla cessazione delle attività della stessa Fuelmar, intervenuta nello stesso periodo della costituzione di GML tra il gruppo Medmar e quello Giuffrè e Lauro (maggio 2018, con inizio operatività in giugno) e del consorzio COTRASIR inclusivo anche della stessa Traspemar (luglio 2018, con inizio operatività a metà settembre)¹³¹. A seguito di tali modifiche della struttura dell'offerta, la

¹³¹ [Per quel che riguarda i livelli tariffari medi di questa fase, sono stati utilizzati i listini prezzi degli operatori attivi in quel periodo, forniti dagli acquirenti. I livelli tariffari analizzati, inoltre, basati sulla metratura lineare degli automezzi contenenti il carburante trasportato, sono stati convertiti in prezzo a ettolitro, utilizzando, in assenza di indicazioni specifiche da parte delle Parti circa il fattore di conversione da metri lineari a capacità in ettolitri, la capacità degli specifici automezzi trasportati di cui, in taluni listini, viene

tariffa media è rapidamente risalita a livelli ben più elevati, perfino superiori a quelli antecedenti all'ingresso di Fuelmar nel mercato: infatti, già all'inizio di aprile 2019, la stessa aveva raggiunto un livello pari a circa [omissis] euro a ettolitro trasportato, livello mantenuto fino all'inizio del procedimento¹³². Infine, nell'agosto 2020, in attuazione spontanea della proposta di impegni presentata all'Autorità, contestualmente allo scioglimento di GML e COTRASIR le Parti hanno attuato una lieve riduzione tariffaria, fino al livello di [omissis] euro a ettolitro¹³³.

133. Con riferimento alla evoluzione tariffaria per il trasporto di rifiuti sulla tratta Ischia-Napoli, illustrata nella Figura 8, anche in tal caso si registra una sensibile riduzione tariffaria nel periodo intercorso tra metà del 2017 e metà del 2018, nel quale Medmar Navi, poco dopo l'ingresso di Fuelmar (quindi, indirettamente, di Traspemar) nel trasporto degli infiammabili, ha iniziato a sua volta a operare rotte dedicate al trasporto di rifiuti dall'isola, in concorrenza con il tradizionale operatore Traspemar. Prendendo a riferimento ad esempio il prezzo richiesto per il trasporto di un automezzo RSU di tipo 190¹³⁴ pieno di rifiuti indifferenziati, il livello medio di tale valore si è ridotto, in tale fase, fino a [omissis] euro, importo ben inferiore al livello tariffario medio precedente, pari a circa [omissis] euro¹³⁵. A seguito della costituzione di COTRASIR, nel settembre 2018, si è assistito alla immediata cessazione del servizio di trasporto di rifiuti da parte di GML (società partecipata dal gruppo Medmar che aveva ereditato da questo, per pochi mesi, anche tale tipologia di servizio) e a un notevole incremento tariffario, con la tariffa media che è sostanzialmente raddoppiata, giungendo a livelli pari a circa [omissis] euro per il trasporto della medesima tipologia di automezzo (fino alla riduzione, in sede di implementazione volontaria degli impegni, al valore di [omissis] a partire da agosto 2020).

134. Per quel che riguarda la rotta di trasporto di carburanti per l'isola di Capri, come si evince dalla Figura 9, i livelli tariffari hanno visto un aumento da [omissis] a [omissis] euro a ettolitro nella seconda metà del 2017 e un successivo ulteriore aumento, fino a un livello di poco superiore a [omissis] euro a ettolitro, nella seconda metà del 2018, nel periodo immediatamente successivo alla costituzione di GML (che effettuava tali rotte al posto della società SMLGL, ma utilizzando naviglio della stessa).

135. Con riferimento, infine, al trasporto rifiuti dall'isola di Capri, la Figura 10 mostra che si è verificato un primo aumento all'inizio del 2016, da [omissis] a [omissis] euro per il trasporto di un automezzo pieno di RSU tipo 190, seguito da un ulteriore aumento fino al livello di [omissis] euro nella seconda metà del 2018, a seguito della sostituzione di SMLGL con la società GML nell'esercizio della rotta.

3.3 Gli esiti di mercato

136. Come si evince dai precedenti grafici, a seguito dell'inizio della intesa contestata, i livelli dei prezzi sono aumentati nel periodo di osservazione per entrambi i servizi e in entrambe le rotte considerate. Tuttavia, mentre per Capri si è assistito durante l'intero periodo dal 2015 a una crescita costante e relativamente graduale nel corso del tempo, i livelli tariffari di Ischia si sono considerevolmente ridotti nel periodo 2017/2018 e, successivamente all'inizio delle condotte contestate, hanno subito un rapido incremento, fino a livelli perfino superiori a quelli antecedenti alla fase di decrescita.

137. Le Parti segnalanti, del resto, relativamente al servizio di trasporto di infiammabili verso l'isola di Ischia, hanno denunciato incrementi tariffari estremamente marcati, da esse quantificati fino al 400%, da quando gli armatori hanno iniziato a operare tramite il consorzio COTRASIR. Tale stima, di fatto, deriva dalla differenza tra i livelli tariffari vigenti nell'estate 2018 (immediatamente antecedenti all'inizio della operatività del Consorzio) e quelli raggiunti dopo l'ultimo degli incrementi tariffari verificatisi nel periodo consortile (ossia dal secondo trimestre 2019 fino allo scioglimento del Consorzio).

138. Tuttavia, la stima di tale differenza non appare del tutto conferente ai fini di quantificare gli eventuali effetti delle condotte contestate, in quanto considera, da un lato, i listini più bassi tra quelli del periodo antecedente al periodo consortile (che, pur essendo i listini immediatamente precedenti all'inizio delle attività del COTRASIR, non rappresentano necessariamente la migliore stima del livello di prezzo che sarebbe prevalso sul mercato in assenza

indicata, oltre alla metratura e alla relativa tariffa, anche la effettiva quantità di carburante trasportato. In tal senso, si precisa che, tra i valori suggeriti da tale criterio di conversione, sono stati utilizzati i valori maggiormente conservativi, ossia che comportano una minore stima del decremento tariffario intercorso in questa fase del mercato (e nello specifico è stata utilizzata una capacità stimata di 180 ettolitri per un automezzo fino 9,5 mt, che ha permesso quindi di calcolare la tariffa a ettolitro dividendo la tariffa praticata da cias con operatore per tale automezzo per 180). In tal senso, si specifica altresì che i denunciati hanno stimato per tale periodo livelli tariffari anche sensibilmente inferiori a quelli riportati nel grafico. Cfr. docc. 15, 174, 175, 181, 188.]

¹³² *[In particolare, tale livello tariffario è stato raggiunto tramite tre successivi aumenti: il primo, coincidente con l'inizio delle attività del COTRASIR il 13 settembre 2018, ha portato i livelli di prezzo a circa [omissis] euro a ettolitro. Già a decorrere dal 16 dicembre dello stesso anno, è stato poi annunciato un aumento a [omissis] euro a ettolitro, coincidente con il ritorno alla tariffazione per ettolitro e non per metratura lineare degli automezzi. Infine, dal 1° aprile 2019, il prezzo medio ha raggiunto il livello di [omissis] euro a ettolitro. Già con la costituzione di GML, inoltre, erano stati modificati anche gli orari delle rotte precedentemente svolte dalla società madre Medmar Navi, in particolare eliminando le corse mattutine e quelle svolte di mercoledì.]*

¹³³ *[Anche i prezzi praticati per il trasporto di bombole di GPL hanno riscontrato un aumento di circa il 10% con la costituzione del COTRASIR. Tale aumento è stato poi sostanzialmente sterilizzato in sede di attuazione spontanea degli impegni presentati dalle Parti nel corso del procedimento.]*

¹³⁴ *[Si tratta di un autocarro polivalente di gamma pes ante.]*

¹³⁵ *[Nei casi in cui le Parti hanno praticato tariffe differenziate per le diverse società di raccolta comunali, il livello tariffario medio indicato è stato ottenuto tramite una media dei prezzi praticati ai diversi comuni dell'isola, ponderata per la popolazione degli stessi (essendo la popolazione verosimilmente proporzionale all'ammontare di rifiuti trasportati). Cfr. docc. 174, 175, 177, 181, 188.]*

delle condotte contestate) e dall'altro il livello massimo raggiunto dai livelli tariffari nel periodo consortile. Tale stima, inoltre, non considera in alcun modo la possibilità che altri fattori possano aver influenzato, in un senso o in un altro, i livelli tariffari, a prescindere dalle condotte contestate. Una stima degli effetti delle condotte contestate sui corrispettivi richiesti per i servizi di interesse richiederebbe invece il confronto tra i livelli di prezzo vigenti nel periodo dell'intesa e i livelli di prezzo che si sarebbero riscontrati in assenza di concertazione.

139. In tal senso, un confronto più appropriato – nonché più cautelativo nei confronti delle Parti – richiederebbe di confrontare il livello tariffario medio riscontrato nel periodo dell'intesa con il livello tariffario medio riscontrato precedentemente all'intesa in un orizzonte temporale di estensione comparabile a quella del periodo di attuazione della stessa intesa (e non già con gli ultimi listini vigenti prima della costituzione del COTRASIR).

140. In particolare, confrontando i livelli tariffari medi vigenti nel periodo che va dall'inizio della implementazione dell'intesa sul mercato (istituzione del COTRASIR e cessazione delle linee di trasporto infiammabili di Fuelmar/Traspemar e trasporto rifiuti di Medmar) alla fase di implementazione volontaria degli impegni (scioglimento di COTRASIR e GML e riduzione dei corrispettivi del 5-10%) si osserva, per entrambe le tipologie di trasporto e per entrambe le rotte, un incremento percentuale significativo, sia pur inferiore a quello indicato dai denunciati (cfr. Tabella 3)¹³⁶.

Tabella 3 – variazione prezzi medi per rotta/servizio per isole campane

	Q4_2018 - Q2_2020 (intesa)	Q1_2017 - Q3_2018 (pre- intesa)	Variazione pct.
Ischia/Procida - infiammabili	7,3 euro/hl	4,3 euro/hl	+ 70,3%
Ischia/Procida - rifiuti	300,7 euro/aut.	249,8 euro/aut.	+20,4%
Capri - infiammabili	19,5 euro/hl	15,9 euro/hl	+22,5%
Capri - rifiuti	470,2 euro/aut.	399,7 euro/aut.	+17,6%

Fonte: elaborazione di dati forniti dalle Parti

141. Inoltre, allo scopo di tener conto delle possibili variabili rilevanti che possano aver influenzato i prezzi (quali ad esempio variazioni della domanda complessiva del servizio o delle variabili di costo) a prescindere dalla concertazione in seno al COTRASIR, vengono considerati due elementi.

142. In primo luogo, si è costruita una stima, utilizzando i dati forniti dalle società Eni e Kuwait Petroleum Italia S.p.A., del corrispettivo pagato dalle due società, a partire dal 2017, per il trasporto di infiammabili lungo rotte dirette verso altre piccole isole del territorio italiano, situate a distanze confrontabili con quelle percorse nelle rotte oggetto di istruttoria – e nello specifico Trapani-Favignana (TP), Milazzo (ME)-Lipari (ME), Terracina (LT)-Ponza (LT), Terracina (LT)-Ventotene (LT) e Porto Santo Stefano (GR)-Giglio (GR).

143. In questi casi, il trasporto degli infiammabili riguarda località diverse e avviene con modalità differenti (generalmente tramite navi-traghetto e gli infiammabili sono trasportati in promiscuità con i passeggeri)¹³⁷. Pertanto, i livelli tariffari medi riscontrati in tali rotte risultano diversi da quelli praticati dalle Parti nelle rotte verso le isole del Golfo di Napoli (e nello specifico più contenuti di questi ultimi). Appare dunque necessario un confronto non già tra i livelli tariffari assoluti ma tra le variazioni percentuali riscontrate dagli stessi livelli in un medesimo orizzonte temporale, allo scopo di tener conto dell'effetto di possibili variabili rilevanti che possano aver influito – per altra via, diversa dalla intesa oggetto di contestazione – sull'evoluzione dei livelli tariffari nel corso del tempo¹³⁸.

144. Ciò premesso, è possibile ricavare il livello tariffario medio pagato da Eni e Kuwait Petroleum Italia S.p.A. per l'insieme di tali diverse rotte in ciascun trimestre a partire da gennaio 2017 e calcolare, in modo analogo a quanto fatto per le rotte di interesse dell'istruttoria, la media di tali valori sia nei sette trimestri caratterizzati dall'intesa contestata (per un risultato pari a circa 3,99 euro a ettolitro) che per i sette trimestri del periodo antecedente a essa (che risulta pari a circa 4,03 euro a ettolitro). Dal confronto di tali valori, si deduce che i livelli tariffari medi per il servizio di trasporto di infiammabili da e per le isole minori utilizzate per il confronto si sono ridotti dello 0,98% tra i due periodi. Si tratta di una variazione assai minore di quella registrata, nei medesimi periodi, per il trasporto di infiammabili sulle rotte oggetto di istruttoria (cfr. precedente tabella 3).

145. Pertanto, ove i livelli tariffari del trasporto di infiammabili verso Ischia e Procida e verso Capri fossero stati soggetti – come sarebbe verosimile attendersi in assenza di fattori specifici connessi alla concertazione – alle stesse dinamiche di costo e di domanda a cui sono stati soggetti servizi analoghi nelle piccole isole comparabili, non sarebbe

¹³⁶ [I dati utilizzati per il calcolo dei valori medi sono quelli alla base dei grafici di cui alle figure 7-10.]

¹³⁷ [In tali casi la normativa di sicurezza richiede una riduzione del numero di passeggeri trasportati.]

¹³⁸ [In altri termini ci si attende che la tariffa del servizio, pur avendo valori assoluti diversi tra tali isole minori e le isole del Golfo di Napoli, si evolva in modo analogo (riflettendo, evidentemente, variazioni dei medesimi fattori sottostanti - ad esempio nel caso di specie costi del bunker, costi dell'equipaggio, manutenzione, assicurazioni e certificazioni e altri costi tipici delle attività nautiche).]

stato motivato un incremento percentuale come quello registrato, pari a oltre il 70% nel caso di Ischia e circa il 22,5% nel caso di Capri.

146. Inoltre, facendo la ragionevole presunzione circa una sostanziale omogeneità tra le tariffe richieste per il trasporto di infiammabili verso le isole comparabili e quelle richieste per il trasporto rifiuti¹³⁹, si potrebbe, anche con riferimento a tali servizi, inferire che l'incremento percentuale osservato per le isole del Golfo di Napoli oggetto di istruttoria (rispettivamente del 20,4% per Ischia e del 17,6% per Capri) possa essere pienamente attribuibile alla concertazione.

147. Assume valore di conferma di quanto appena dichiarato quanto riporta il Comune di Marciana (Isola d'Elba), relativamente al fatto che per la società di cui esso si avvale, la società Elbana Servizi Ambientali S.p.A., i livelli tariffari non sono affatto cambiati nel corso dell'intero periodo di osservazione.

148. Inoltre, l'evidenza di una dinamica non particolarmente pronunciata dei costi per lo svolgimento delle attività di trasporto rifiuti nei periodi a cavallo dell'operatività del COTRASIR appare coerente con quanto riportato da Traspemar nella perizia presentata da tale società nel subprocedimento impegni e successivamente allegata a una risposta alle richieste di informazioni formulate dall'Autorità nel corso dell'istruttoria¹⁴⁰. In tale perizia, infatti, si rinviene, con riferimento ai costi totali, *"un andamento pressoché stabile dei costi nell'arco di tempo considerato [l'orizzonte 2016-2019, ndr], con una lieve tendenza alla flessione dai risparmi di costo che Traspemar è riuscita a realizzare"*. Essa ha anche affermato che la quantità domandata complessiva del servizio di trasporto rifiuti è sostanzialmente costante, dichiarando che *"il volume di rifiuti prodotto è determinato esclusivamente dal numero di residenti sulle isole; il quale presenta un andamento nel complesso stabile e prevedibile"*. Non sembra potersi rinvenire, quindi, una sostanziale variazione della quantità domandata del servizio, come del resto è del tutto ragionevole attendersi e come è confermato, peraltro, dai dati forniti dai comuni dell'isola di Ischia. L'insieme di tali considerazioni, pertanto, suggerisce che anche per il trasporto di rifiuti (che del resto, utilizzando le stesse unità navali, presenta fondamentali simili, dal lato dei costi, al segmento degli infiammabili), nel periodo caratterizzato dall'intesa, ci si sarebbe potuti ragionevolmente aspettare, in assenza di concertazione, un livello medio di tariffe sostanzialmente costante o, al più, perfino lievemente inferiore a quello riscontrato nei sette trimestri precedenti¹⁴¹.

149. Si rileva, infine, che le stime precedentemente indicate riguardano la sola fase dell'intesa antecedente alla attuazione volontaria degli impegni presentati dalle Parti in seno al procedimento e che tuttavia, nel caso delle rotte da e verso le isole di Ischia e Procida, tale attuazione ha comportato una riduzione volontaria dei prezzi di una misura del 10% circa per il trasporto infiammabili e del 5% circa per il trasporto rifiuti (seguiti da una ulteriore riduzione dello 0,3% - e quindi meramente simbolica - effettuata da Medmar per il trasporto infiammabili a partire da Marzo 2021). A partire da Luglio 2020, quindi, anche a causa dell'avvio del procedimento, gli effetti dell'intesa sui prezzi si sono leggermente affievoliti per tali linee di trasporto.

IV. LE ARGOMENTAZIONI DELLE PARTI

150. Le Parti coinvolte nel procedimento hanno avuto modo di esporre le proprie posizioni nel corso delle audizioni istruttorie e dell'audizione finale e depositando memorie scritte, sia in forma congiunta, sia singolarmente. Nel seguito si darà conto di tali posizioni, partendo dalle argomentazioni dei segnalanti, per poi ripercorrere le argomentazioni dei soggetti segnalati, espressi sia in forma congiunta che in forma individuale.

4.1 Le posizioni dei segnalanti

151. La società Ambrosino, nel corso dell'audizione istruttoria¹⁴², ha affermato di aver effettuato la denuncia che ha dato origine al procedimento in quanto danneggiata da un sistema di trasporti marittimi vigente nel Golfo di Napoli che non sarebbe coerente con il libero mercato. Gli armatori in questione, di fatto, si sarebbero divisi il mercato: Medmar nel trasporto di passeggeri e merci, il gruppo Traspemar sui rifiuti urbani e speciali e il gruppo Servizi Marittimi Liberi Giuffrè e Lauro su Capri¹⁴³. Ambrosino in audizione ha ripercorso le vicende segnalate nei seguenti termini: nel 2017 uno dei gruppi armatoriali, Traspemar, avrebbe tentato di entrare nel settore del trasporto degli infiammabili, innescando una guerra con Medmar. Questo tentativo di ingresso di Traspemar nelle attività tradizionalmente

¹³⁹ *[Tale similitudine potrebbe essere particolarmente pronunciata dal lato dei costi, trattandosi in entrambi i casi di servizi di navigazione ed essendo spesso questo tipo di trasporti effettuato con navi del tutto fungibili tra di loro (come avviene, del resto, proprio nel Golfo di Napoli). L'andamento delle tariffe relative al trasporto rifiuti nelle isole comparabili a quelle cui si riferisce il presente provvedimento è stato oggetto di apposite richieste di informazioni nel corso dell'istruttoria che non hanno tuttavia ricevuto risposte soddisfacenti. Per questo motivo in merito a tale andamento è possibile solo svolgerne i ragionamenti sopra riportati.]*

¹⁴⁰ *[Cfr. doc. 177.]*

¹⁴¹ *[Tale conclusione, a sua volta, rassicura sulla attendibilità della stima ottenuta per gli effetti della concertazione nel trasporto di infiammabili.]*

¹⁴² *[Cfr. verbale, doc. 184.]*

¹⁴³ *[Per quanto riguarda i passeggeri, il gruppo Lauro farebbe trasporti veloci con gli aliscafi sul porto di Ischia (mentre Snav utilizzerebbe il solo porto di Casamicciola). Infine, secondo la rappresentazione di Ambrosino, risulta attiva l'ex azienda regionale Caremar, che effettua trasporti sia passeggeri sia merci con corse di linea OSP, ma le corse svolte sarebbero limitate ed insufficienti rispetto al flusso di mobilità esistente.]*

appannaggio di Medmar avrebbe causato una guerra commerciale con riduzione dei prezzi nel settore. Tuttavia, successivamente, questa guerra si sarebbe ricomposta e si sarebbe ristabilizzato il cartello, attraverso la nascita e l'utilizzo del COTRASIR, che avrebbe provveduto ad aumenti tariffari generalizzati per tutti i prodotti trasportati ed in particolare per gli infiammabili, riportando le tariffe ai livelli esistenti prima del 2017¹⁴⁴. Per quel che concerne la situazione vigente al momento dell'audizione istruttoria, Ambrosino ha poi affermato che la stessa era ancora sostanzialmente in linea con quanto descritto: il trasporto carburanti appannaggio di Medmar, il trasporto rifiuti appannaggio di Traspemar e quindi ancora con la separazione vigente tra le attività in precedenza (nonché da prima del 2017). Quanto al livello di prezzo, per i carburanti, esso sarebbe tornato ai livelli antecedenti al 2017, quando già sarebbe stata vigente la descritta ripartizione tra i gruppi armatoriali.

152. Quanto a ENI, tale società, nel corso dell'audizione istruttoria¹⁴⁵, ha precisato che continuava ad avvalersi della società Ambrosino quale gestore della logistica per l'attività di trasporto di carburanti sull'isola di Ischia; sulla base del contratto con la società, Ambrosino acquisterebbe servizi di trasporto marittimo dagli armatori e continuerebbe ad appoggiarsi a Medmar, unico soggetto a operare il servizio. I prezzi praticati coincidevano al momento dell'audizione con quelli indicati come tetto massimo nella proposta di impegni formulata dalle Parti (e rigettata dall'Autorità) nell'ambito del procedimento e quindi erano leggermente diminuiti rispetto al livello raggiunto nel periodo consortile. Ad ogni modo, sostiene ENI, dopo la costituzione del COTRASIR i prezzi erano aumentati di circa il 400% nel giro di un anno. In merito alla relazione tra il prezzo medio dei carburanti alla pompa sull'isola di Ischia e quello sulla terraferma, ENI ha poi affermato che il prezzo finale non dipenderebbe solo dai costi di trasporto, ma anche da altre variabili, e non ci sarebbe quindi una relazione immediata. Secondo la società, a Ischia ci sarebbero diverse cd "pompe bianche" che, pur affrontando anch'esse il costo di trasporto, sarebbero particolarmente competitive sui prezzi perché dotate di un sistema industriale semplificato; ENI, quindi, per competere con esse, si ritroverebbe a dover comprimere i propri margini. La società in audizione ha infine affermato che vi sarebbero condizioni particolarmente penalizzanti dei costi del trasporto carburanti verso le isole campane, in confronto con altre realtà. Andrebbe considerato, peraltro, che le isole del Golfo di Napoli hanno generalmente consumi più elevati ma costi unitari dei traghetti mediamente superiori rispetto a quelli sostenuti per il trasporto verso altre isole, anche più distanti dalla costa.

153. I Comuni dell'isola di Ischia, anche attraverso la società *in house* Barano Multiservizi, hanno lamentato sia il significativo aumento dei prezzi richiesti per il trasporto dedicato di rifiuti a seguito della costituzione del COTRASIR sia il deterioramento qualitativo del servizio, che ha provocato loro diversi disagi, tra cui ripetute e ingiustificate soppressioni di corse (ad esempio motivate da condizioni meteo avverse che, al contrario, non avrebbero impedito le corse di altre unità navali), che comportano a volte la impossibilità per gli automezzi di rientrare nell'isola, condizioni ingiustificatamente gravose per la prenotazione con necessità di riservare contestualmente sia il viaggio di andata che di ritorno, condizioni penalizzanti dovute alla richiesta di acquisto e pagamento anticipato per entrambe le corse.

4.2 La posizione delle Parti congiuntamente

154. Le Parti congiuntamente, nella memoria di accompagnamento alla proposta di impegni¹⁴⁶, nonché – per quel che riguarda Medmar Navi, Mediterranea Marittima, COTRASIR, SMLGL e GML, nella memoria finale¹⁴⁷, hanno sostenuto la piena liceità delle condotte loro contestate, con riguardo alla cooperazione scaturita nella partecipazione all'impresa comune GML e al Consorzio e con riferimento alle condotte di prezzo, in considerazione delle caratteristiche dei mercati sui quali le stesse insistono, del peculiare oggetto dei servizi svolti e della loro asserita scarsa redditività.

155. In particolare, in primo luogo, le Parti hanno affermato che lo scenario di mercato precedente ai fatti oggetto di istruttoria non avrebbe consentito alle società di conseguire un margine di guadagno idoneo a giustificare la prosecuzione dell'attività imprenditoriale. La scarsa redditività dei servizi avrebbe quindi indotto gli armatori a individuare soluzioni che permettessero di contenere i costi di gestione¹⁴⁸. In tal modo, le società avrebbero eliminato l'elemento di inefficienza costituito dalla sovracapacità di trasporto e avrebbero ridotto drasticamente i costi connessi all'armamento e all'esercizio delle navi. Al contempo, attraverso il funzionamento del Consorzio, le società avrebbero beneficiato di ulteriori elementi di razionalizzazione ed efficienza, con particolare riferimento alle strutture e di attività amministrative e di commercializzazione svolte dal COTRASIR, con modalità idonee a conseguire ulteriori significativi risparmi di costo.

156. Ancora, le Parti contestano il riferimento a un "esponenziale aumento" dei prezzi dei servizi contenuta negli addebiti loro formulati. Si tratterebbe, secondo le società, di una rappresentazione erronea, in quanto gli adeguamenti di prezzo, al pari delle altre modalità di razionalizzazione dell'offerta, sarebbero stati necessari per garantire alle compagnie di navigazione l'equilibrio economico di gestione. La scarsa remuneratività dei servizi sarebbe confermata,

¹⁴⁴ [Quanto alla circostanza per cui Fuelmar si debba o meno considerare coincidente con Traspemar (in quanto risulta che il tentativo di ingresso nel mercato carburanti fosse stato fatto appunto da Fuelmar, mentre Ambrosino nel proprio racconto ha riferito tal e mos sa commerciale a Traspemar), la società ha dichiarato che si tratterebbe di soggetti sostanzialmente coincidenti.]

¹⁴⁵ [Cfr. verbale, doc. 173.]

¹⁴⁶ [Doc. 96.]

¹⁴⁷ [Doc. 304.]

¹⁴⁸ [Segnatamente, se nel 2017 le navi complessivamente adibite ai servizi da e per Ischia, Procida e Capri erano 6, nel 2018 tal e numero è sceso a 4, per essere ulteriormente ridotto a 3 a seguito della costituzione del COTRASIR.]

secondo le Parti, da una pluralità di circostanze, quali la progressiva uscita dal settore di varie imprese storicamente presenti, la mancata risposta del mercato alla sollecitazione a manifestare interesse esperita da Ambrosino e altre società, l'indisponibilità degli stessi denunciati a organizzarsi per provvedere in proprio ai servizi di trasporto marittimo. A ben vedere, gli adeguamenti di prezzo avrebbero costituito solo il progressivo e necessitato ritorno a livelli tariffari analoghi a quelli praticati in epoca precedente ai fatti oggetto d'istruttoria (che, a suo tempo, non sarebbero peraltro stati oggetto di denunce da parte degli odierni segnalanti), a seguito di un temporaneo *trend* di ribassi che avrebbe pregiudicato la redditività della gestione e indotto alcuni soggetti a uscire dal mercato.

157. Le società hanno inoltre sostenuto che vi sarebbe un'evidente strumentalità delle segnalazioni che hanno dato impulso al procedimento. In particolare, Ambrosino deterrebbe nel mercato locale del trasporto di carburanti una posizione sostanzialmente monopolistica, la quale avrebbe dato luogo al fenomeno per cui da anni sussiste una significativa disparità del prezzo dei carburanti sull'isola rispetto alla terraferma, con differenze fino a 30/40 centesimi al litro. Tale disparità non potrebbe essere giustificata dai costi di trasporto via mare degli infiammabili, che inciderebbero sul prezzo finale solo in minima parte (per circa 8 centesimi al litro¹⁴⁹). Analogamente, sarebbe strumentale anche la segnalazione di ENI. Con riguardo alla segnalazione della società Barano Multiservizi, essa sarebbe invece da ricollegarsi al contenzioso civile pendente con Traspemar, relativo al mancato pagamento di servizi erogati dalla compagnia di navigazione.

158. Ulteriori argomenti sono stati espressi congiuntamente da Medmar Navi, Mediterranea Marittima, COTRASIR, GML e SMLGL mediante la memoria finale. In tale sede, dette società hanno in primo luogo contestato la definizione di mercato rilevante contenuta nella CRI, in quanto la stessa non considererebbe adeguatamente la profonda differenza tra infiammabili e rifiuti, in termini di clientela, caratteristiche del prodotto e modalità organizzative dei relativi trasporti. Inoltre, essa non terrebbe conto della vocazione territoriale di ciascuna delle società di navigazione coinvolte nell'istruttoria, storicamente focalizzate sui collegamenti verso l'una o l'altra isola del Golfo.

159. Le Parti hanno parimenti contestato la qualificazione della fattispecie in esame quale intesa per oggetto e violazione di tipo *hard core*. Sul punto, sarebbe infatti giuridicamente errato addebitare alle compagnie di navigazione l'attuazione di una presunta intesa restrittiva con riferimento all'operatività su mercati che, per le ragioni illustrate, non consentono alle stesse di operare profittevolmente e durevolmente in regime di concorrenza. La stessa Comunicazione delle Risultanze Istruttorie (CRI), peraltro, desumerebbe la natura restrittiva dell'intesa dal contenuto di alcuni documenti ispettivi reperiti soltanto in bozza e presso altra compagnia di navigazione diversa dalle società scriventi (*i.e.* Traspemar), le quali non avrebbero mai sottoscritto i documenti in questione né dato loro attuazione.

160. Quanto agli effetti dell'intesa, le Parti hanno inoltre evidenziato un errore metodologico in cui incorrerebbe la CRI nel confrontare la variazione dei prezzi medi tra il periodo di attuazione della presunta intesa ed il periodo precedente. In modo del tutto arbitrario, infatti, secondo le Parti, sarebbe stato adottato, ai fini di tale confronto, un riferimento temporale di sette trimestri per il periodo antecedente all'intesa. In tal modo, il riferimento considerato dalla CRI verrebbe a corrispondere in buona parte con il periodo di guerra commerciale tra operatori che avrebbe visto i prezzi scendere a livelli talmente bassi da determinare ingenti perdite di esercizio sia per Medmar Navi che per Fuelmar, inducendo entrambe le società di navigazione ad interrompere l'attività, elemento che falserebbe l'esercizio condotto. Ai fini del confronto si sarebbe dovuto considerare quantomeno anche il biennio 2015-2016, ovvero un periodo sufficientemente lungo e caratterizzato da livelli di prezzo stabili e sia pur minimamente redditizi¹⁵⁰.

161. Le Parti hanno altresì contestato le valutazioni in termini di gravità e durata contenute nella CRI, in quanto – sotto il primo profilo – la presunta intesa non rappresenterebbe, a loro avviso, una violazione molto grave delle norme a tutela della concorrenza, mentre – per quel che concerne il periodo temporale di riferimento – sarebbero erronee sia l'individuazione del *dies a quo*, dedotto solo da alcune *e-mail* prive di effettivo contenuto anticoncorrenziale, sia la contestazione della presunta intesa quale ancora in corso, dal momento che nessuna gestione dei servizi in comune tra le Parti è proseguita dopo lo scioglimento di GML e COTRASIR, ma le società di navigazione sono tornate agli ambiti storici di specializzazione senza che ciò sia frutto di alcuna concentrazione, anche applicando prezzi inferiori a quelli precedenti, in attuazione spontanea degli impegni presentati all'Autorità ma dalla stessa rigettati.

162. In via di mero subordine, le Parti hanno chiesto l'applicazione di una sanzione pecuniaria meramente simbolica o al più d'importo lieve, considerati la limitata capacità contributiva delle imprese, la loro disagiata situazione economico-finanziaria ed i drammatici effetti della pandemia da Covid-19 sui volumi e quindi sui ricavi delle società, nonché valorizzando la spontanea attuazione degli impegni da parte delle stesse nonostante l'intervenuto rigetto.

¹⁴⁹ [Cfr. doc. 97, successiva integrazione alla memoria di cui al doc. 96.]

¹⁵⁰ [Parimenti erroneo dal punto di vista metodologico sarebbe, secondo le Parti, il confronto operato con i prezzi medi del trasporto di carburante da e per alcune altre piccole isole nazionali. Si tratterebbe, infatti, di dati non paragonabili, in quanto si riferirebbero a trasporti effettuati con modalità differenti (generalmente in promiscuità con i passeggeri) da parte di compagnie di navigazione che verosimilmente beneficiano di contributi pubblici.]

4.3 La posizione del COTRASIR

163. Il COTRASIR, nel corso dell'audizione istruttoria¹⁵¹, con riguardo all'accordo di ripartizione dei ricavi sulla base delle quote storiche¹⁵², ha affermato che *"si tratta di un documento non sottoscritto, che il Consorzio non sa da chi sia stato redatto, né il COTRASIR rappresenta una delle Parti menzionate nel documento stesso"*.

164. Nella memoria finale congiunta delle Parti¹⁵³, per quanto concerne la posizione individuale di COTRASIR, è stato sottolineato che per tutto il periodo di operatività del medesimo il Consorzio non ha mai operato quale compagnia di navigazione, svolgendo piuttosto il ruolo di *"mero strumento organizzativo delle attività dei singoli armatori consorziati"*. Con riferimento al COTRASIR, peraltro, la CRI non addebiterebbe alcuna specifica condotta o responsabilità per i fatti oggetto di esame, dovendosi quindi escludere ogni profilo di responsabilità dello stesso per i fatti oggetto di indagine. In via di mero subordinate, oltre alle considerazioni valevoli per l'insieme delle Parti ai fini della quantificazione simbolica di un'eventuale sanzione, con specifico riferimento al Consorzio andrebbero altresì considerati il modestissimo valore dei ricavi del medesimo e la ridotta capacità contributiva, anche stante la procedura di liquidazione in corso¹⁵⁴.

4.4 La posizione di GML

165. GML, nella risposta a una richiesta di informazioni¹⁵⁵, ha espresso alcune considerazioni riguardo all'accordo di ripartizione dei ricavi sulla base delle quote storiche, in merito al quale in particolare ha affermato che *"i documenti 36.53 e 36.60 fanno riferimento a bozze di accordo non sottoscritte, reperite presso la Traspemar S.r.l. e che pertanto potrebbero essere state predisposte da persone riconducibili a questa società"*.

166. Nella memoria finale congiunta¹⁵⁶, per quanto concerne la posizione della società, è stato sottolineato che – anche con riferimento alla stessa, così come al COTRASIR – la CRI non addebiterebbe alcun comportamento concreto ma la qualificerebbe quale mero strumento attuativo della presunta intesa. Quanto all'affermazione contenuta nella CRI secondo cui la costituzione di GML non potrebbe che essere considerata prodromica alla costituzione, insieme a Traspemar, del Consorzio COTRASIR, si tratterebbe di una speculazione priva di elementi a supporto, comunque inidonea a individuare specifiche condotte anticoncorrenziali o profili di responsabilità in capo a GML. In via di mero subordinate, quanto a eventuali aspetti sanzionatori, oltre agli elementi valevoli per l'insieme delle Parti, andrebbe comunque considerato che la società comune è in liquidazione e da tempo non realizza ricavi.

4.5 La posizione di TRASPEMAR

167. Traspemar ha espresso ulteriori argomentazioni difensive in primo luogo nel corso del sub-procedimento impegni¹⁵⁷, anche mediante una perizia giurata di natura contabile. Quanto alle considerazioni generali ivi espresse, la società ha affermato che le doglianze alla base dell'istruttoria la riguarderebbero solo per quel che concerne il trasporto rifiuti e che, in tale ambito, le rimostranze principali, sollevate da Barano Multiservizi, sarebbero espressione di un cliente caratterizzato da una cronica inaffidabilità, con ritardi nei pagamenti e insolvenze, e che sarebbe per questi motivi coinvolto in un contenzioso civile con la stessa Traspemar.

168. In secondo luogo, per mezzo della perizia economico-contabile depositata¹⁵⁸, la società ha teso a dimostrare che le tariffe praticate sarebbero state sempre orientate ai costi e mai eccessive; al contrario, il contesto di mercato e la mancata puntualità nei pagamenti da parte della clientela avrebbero messo a repentaglio la sostenibilità economica dell'azienda. In tal senso, nel segmento di riferimento, sarebbe irrealistico ipotizzare la presenza di un altro soggetto. Queste considerazioni varrebbero a motivare il *"disastroso fallimento del tentativo di fare concorrenza a Traspemar da parte di altro operatore nel corso del 2017-2018"*. Sulla scorta dei dati di bilancio prodotti, si evincerebbe in particolare che la temporanea *"guerra dei prezzi"* avrebbe portato le tariffe a livelli non sostenibili, in quanto non sufficienti a coprire i costi minimi di gestione. Il reale ostacolo alla concorrenza, strutturale e insormontabile, consisterebbe pertanto secondo Traspemar nella modesta dimensione del mercato e nella sua scarsa redditività.

169. Quanto ai dati contabili relativi alle annualità considerate dall'istruttoria, gli stessi mostrerebbero, secondo la società, che il servizio era scarsamente remunerativo già nel 2017. In seguito, la *"tempesta tariffaria"* provocata dal *"maldestro tentativo"* di Medmar (e poi di GML) di *"accaparrarsi il mercato"* avrebbe costretto Traspemar ad un'azione difensiva che avrebbe messo a dura prova la già precaria sostenibilità economica del servizio. Le riduzioni tariffarie del 2017-2018 non sarebbero state peraltro accompagnate da proporzionali riduzioni di costo; i costi, al contrario, avrebbero seguito una traiettoria opposta portando a un risultato economico fortemente negativo per Traspemar.

¹⁵¹ [Cfr. verbale, doc. 170.]

¹⁵² [Cfr. docc. 36.53 e 36.60 reperiti presso Traspemar, più volte menzionati.]

¹⁵³ [Doc. 304, cit..]

¹⁵⁴ [Per queste ultime considerazioni cfr. verbale di audizione finale, docc. 313-318, All. 6.]

¹⁵⁵ [Doc. 178.]

¹⁵⁶ [Doc. 304, cit..]

¹⁵⁷ [Doc. 21 del sub-procedimento impegni.]

¹⁵⁸ [Prodotta in allegato al medesimo doc. 21 del sub-procedimento impegni.]

Successivamente, nel 2019, l'aumento delle tariffe avrebbe in parte riallineato i prezzi ai costi e la costituzione e il funzionamento del COTRASIR avrebbero reso possibile la razionalizzazione di alcune funzioni e l'ottenimento di risparmi. In conclusione, secondo la rappresentazione della Parte, dall'analisi dei dati di bilancio depositati emergerebbe come i ricavi derivanti dall'offerta del servizio siano appena sufficienti a coprire i costi e che le riduzioni tariffarie che Traspemar sarebbe stata costretta ad applicare per difendere la propria posizione di mercato non sarebbero state in alcun modo sostenibili nel medio-lungo periodo.

170. Ulteriori argomentazioni sono state svolte da Traspemar nel corso dell'audizione istruttoria¹⁵⁹. In particolare, in tale sede la società ha rappresentato che, *"pur ammettendo di aver compiuto delle leggerezze, in ciò almeno in parte giustificata dal non aver nemmeno un legale interno, non ha avuto un ruolo attivo nella definizione del Consorzio COTRASIR (ad es. nella redazione delle clausole) e nel suo funzionamento, oggetto dell'avvio del procedimento"*. Inoltre, le modalità di funzionamento del Consorzio non avrebbero provocato alcun danno da sovrapprezzo per i clienti della Traspemar, che sarebbero in buona parte entità comunali che spesso si rivelerebbero essere dei cattivi pagatori. I prezzi praticati dalla Traspemar, poi, secondo quanto affermato, li avrebbe continuati a decidere – anche all'interno del COTRASIR - unicamente la società stessa, in quanto non sarebbe stato sensato condividere un elemento strategico del genere con gli altri consorziati. Ciò a cui si sarebbe assistito, semmai, piuttosto che una concertazione anticoncorrenziale, sarebbe un tentativo di eliminazione di un piccolo operatore da parte di un concorrente molto più grande.

171. Quanto al patto di non concorrenza del 2015 con Pozzuoli Ferries (poi fusa per incorporazione in Medmar), Traspemar ha sostenuto che si sarebbe trattato solo di condizioni connesse alla compravendita del naviglio, che andrebbero interpretate come clausole di stile volte a evitare che quelle navi venissero usate per farsi concorrenza. Sempre in audizione, quanto alla vicenda relativa alla società Fuelmar, Traspemar ha dichiarato che *"avendo le mani legate per quanto riguarda l'espansione del proprio business, aveva deciso di noleggiare a scafo armato la propria nave Don Angelo (che la società aveva nel frattempo acquistato dopo avere avuto la citazione in giudizio da parte di Medmar, in modo da avere una propria nave di backup) alla società Fuelmar che voleva intraprendere il trasporto di infiammabili. Fuelmar era una società nata per iniziativa di una serie di soggetti, in particolare operatori attivi nel mercato degli infiammabili e trasportatori di Procida"*. Traspemar aveva noleggiato la Don Angelo a scafo armato, ossia comprensiva di tutti i servizi di navigazione e fornendo quindi anche tutto il *know-how* a livello nautico. Fuelmar, infatti, non sarebbe stata una società con capacità armatoriale, per cui le attività di navigazione sarebbero state eseguite da Traspemar, mentre la stessa Fuelmar si sarebbe occupata ad esempio della fornitura del carburante, delle spese vive e delle bigliettazioni.

172. Riguardo alla nascita del COTRASIR, poi, la società ha affermato che poco prima c'era stata la costituzione della società comune GML tra Medmar e il gruppo Giuffrè e Lauro. Di fatto, quindi, Traspemar si sarebbe ritrovata *"sola contro tutti nello scenario commerciale del Golfo di Napoli. Pertanto, a seguito delle vicende citate, la partecipazione al consorzio con gli altri operatori era diventata una decisione obbligata"*. Nel periodo consortile, poi, le tariffe sarebbero state semplicemente riportate al livello precedente alla modifica della politica commerciale di Medmar, che aveva a sua volta fatto seguito alla iniziativa di Fuelmar. Secondo Traspemar, le tariffe fissate a livello consortile rappresenterebbero, almeno per il meno profittevole mercato del trasporto rifiuti, il minimo a cui si possa effettuare con margini ragionevoli il servizio.

173. In merito all'accordo di ripartizione dei ricavi sulla base delle quote storiche (rinvenuto in due documenti ispettivi presso la stessa Traspemar) a alle compensazioni allo stesso relative, nella risposta a una richiesta di informazioni formulata dagli Uffici¹⁶⁰, la Parte ha inizialmente affermato che, nella prima fase del periodo consortile, vi sarebbero state alcune compensazioni tra le società consorziate, che sarebbero tuttavia venute meno nel corso del tempo. Tuttavia, nel rispondere alla specifica domanda formulata dagli Uffici all'interno del verbale di audizione, Traspemar ha poi sostenuto che tale meccanismo non avrebbe in realtà mai trovato applicazione; in particolare, all'inizio dell'operatività del Consorzio sarebbe stato ipotizzato un regime di compensazioni che avrebbe comunque avuto la sola funzione di ridurre i costi in caso di avaria/indisponibilità delle navi impiegate dai consorziati, ma che, comunque, non sarebbe stato poi messo in pratica. Più in dettaglio, la stessa Traspemar, in applicazione di tale previsione, avrebbe messo a disposizione di GML la propria nave Don Angelo allo scopo di permettere alla società di operare alcune corse relative al trasporto di infiammabili verso Ischia e Procida, accumulando, in tal modo, un *"credito di miglia"* nei confronti della stessa GML che avrebbe, pertanto, dovuto restituire a Traspemar un analogo servizio. La società specifica, tuttavia, che tale *"credito di miglia"* non è stato poi mai effettivamente riscosso a causa dello scioglimento del COTRASIR.

174. Nella memoria finale¹⁶¹, Traspemar ha sostanzialmente ripercorso tali affermazioni, chiedendo che *"l'Autorità voglia accertare che le condotte oggetto del presente procedimento, pur caratterizzate da evidenti 'leggerezze', che nel caso di Traspemar sono state causate esclusivamente da ignoranza legis - trattandosi tra l'altro di società priva di legale interno - non hanno causato alcun pregiudizio alla clientela della Traspemar stessa, che ha potuto godere ed*

¹⁵⁹ [Cfr. verbale, doc. 137.]

¹⁶⁰ [Doc. 177.]

¹⁶¹ [Doc. 306.]

attualmente gode della messa a disposizione di un servizio di linea a prezzi orientati ai costi". Si è poi soffermata sul profilo relativo alla durata dell'infrazione, affermando che sarebbe erroneo considerare la presunta intesa ancora in corso, in quanto a sostegno di tale prospettazione non sarebbe stata fornita alcuna prova e attualmente non vi sarebbe alcun rapporto commerciale tra Traspemar e le altre società che appartenevano al Consorzio, eccezion fatta per dei contatti legati esclusivamente al noleggio di alcuni navigli.

175. Sempre nella memoria finale e nell'audizione finale¹⁶², in via subordinata, Traspemar ha chiesto l'applicazione di una sanzione meramente simbolica, considerando la piccola dimensione della società, l'attuazione spontanea degli impegni e lo spirito collaborativo tenuto nel corso del procedimento, il ruolo di *follower* e non certo di *leader* nelle azioni contestate, nonché l'attuale situazione di gravissima crisi che la stessa starebbe attraversando¹⁶³.

4.6 La posizione di MEDITERRANEA MARITTIMA e MEDMAR NAVI

176. Medmar Navi ha espresso ulteriori argomentazioni difensive, in primo luogo, nel corso del sub-procedimento impegni, procedendo anch'essa al deposito di una perizia giurata di natura contabile¹⁶⁴. In particolare, detta perizia si concentra sui risultati dell'attività svolta dalla società nel settore del trasporto marittimo carburanti sulla linea Na poli - Procida-Ischia per gli esercizi 2016-2017 e parte del 2018, in considerazione dei livelli tariffari applicati¹⁶⁵. In sintesi, la perizia attesta che soltanto nell'anno 2016, durante il quale la società applicava tariffe analoghe a quelle comunicate dal COTRASIR nell'aprile 2019, la stessa avrebbe svolto l'attività riuscendo a conseguire un utile. Di contro, nel 2017 la riduzione dei livelli tariffari (causata dall'ingresso di un altro operatore) e l'esercizio della linea con tariffe non remunerative avrebbe reso non sostenibile l'esercizio, causando perdite nel 2017 e nei primi mesi del 2018. In conclusione quindi, secondo la Parte, la perizia attesterebbe che l'esercizio remunerativo della linea presuppone l'applicazione di un tariffario simile a quello applicato nel 2016.

177. Ulteriori argomentazioni difensive sono state svolte da Medmar (e Mediterranea Marittima, sentita congiuntamente) nel corso dell'audizione istruttoria¹⁶⁶. In particolare, le società hanno in tale sede ribadito che i prezzi sulle rotte di interesse sarebbero tornati a livelli di sostenibilità soltanto a seguito degli incrementi contestati, realizzati nel periodo di esistenza del COTRASIR. Il tentativo di applicare prezzi più bassi negli anni precedenti, infatti, avrebbe portato semplicemente a perdite di bilancio e, quindi, si sarebbe rivelato non sostenibile. In merito alla *ratio* della costituzione di GML (e, successivamente, del COTRASIR), le società hanno poi affermato che la stessa sarebbe da mettere in relazione con il *trend* negativo di mercato già descritto. In particolare, Medmar negli anni 2017/2018 sarebbe incorsa in perdite economiche e avrebbe quindi deciso di limitarsi a noleggiare le proprie imbarcazioni a scado nudo a GML. La società comune e il COTRASIR, più in generale, sarebbero stati costituiti in un'ottica di razionalizzazione e efficientamento dei servizi.

178. Quanto alla natura e alla *ratio* delle bozze di accordo commerciale per la ripartizione dei ricavi consortili reperite presso Traspemar, Medmar e Mediterranea Marittima hanno affermato che si tratterebbe appunto di documenti acquisiti presso un'altra società e che descriverebbero accordi non stipulati né mai applicati da nessuna delle due imprese.

179. Medmar ha successivamente precisato¹⁶⁷, in merito al patto di non concorrenza del 2015 con la società Traspemar, che si sarebbe trattato di atti che non avrebbero "ad oggetto degli accordi di non concorrenza tra società, bensì talune modalità di impiego riferite alla singola nave, con esclusivo riferimento ad una specifica linea (Ischia/Procida) e ad una specifica tipologia di carico (rifiuti), ferma restando la possibilità, per le suddette società, di operare liberamente e farsi concorrenza anche su quella linea e per quella tipologia di carico con altre navi, anche noleggiate. A seguito della fusione per incorporazione di Pozzuoli Ferries in Medmar Navi, gli atti in questione non hanno avuto applicazione". Quanto all'invio – nei mesi precedenti alla costituzione del COTRASIR – di dati di fatturato storico al futuro amministratore del Consorzio¹⁶⁸, Medmar ha infine sostenuto che "Il messaggio si riferisce all'invio di dati relativi al fatturato di Pozzuoli Ferries (fino al 2015) e Medmar Navi (2016) per il trasporto di infiammabili e rifiuti negli anni 2013/2016. Destinatario dell'invio è il dott. [G.], presidente del collegio sindacale di Medmar Navi".

¹⁶² [Cfr. verbale di audizione finale, docc. 313-318.]

¹⁶³ [Anche a causa del fatto che la propria motonave "Giuseppina I", a far data dal 16 dicembre 2020, sarebbe ferma per degli interventi di manutenzione straordinaria, con ingenti costi per la società. Traspemar si è servita dal mese di dicembre del 2020 sino al mese di aprile del 2021 della nave "Aries Tide" noleggiata dalla SMLGL; a partire dal mese di maggio del 2021 sino al mese di settembre del 2021 Traspemar ha utilizzato la nave "Billton" noleggiata sempre dalla SMLG&L. In tale situazione, Traspemar starebbe complessivamente operando in perdita. Tale risultato negativo sarebbe tanto più grave considerando che negli ultimi anni la società avrebbe registrato un fatturato modesto con margini del tutto esigui, come anche dimostrato a mezzo della perizia economica depositata nel corso del procedimento.]

¹⁶⁴ [Doc. 23 del sub-procedimento impegni.]

¹⁶⁵ [La relazione sostanzialmente as severa i bilanci di Medmar fino alla costituzione della società comune GML (maggio 2018).]

¹⁶⁶ [Cfr. verbale, doc. 180.]

¹⁶⁷ [Doc. 190.]

¹⁶⁸ [Cfr. doc. 47.87, commentato nella sezione relativa alle evidenze istruttorie.]

180. Nella memoria finale congiunta¹⁶⁹, per quanto concerne la posizione individuale di Medmar Navi, è stato sottolineato che la compagnia di navigazione durante l'intero periodo di esistenza di GML e COTRASIR non ha operato sui mercati rilevanti. Quanto all'operatività di GML, è stato rilevato che Medmar Navi non era azionista di tale società (bensì lo era Mediterranea Marittima), così come la società ha sottolineato che nel periodo di esistenza di GML e COTRASIR la stessa ha continuato a offrire in piena autonomia i servizi di trasporto rifiuti in modalità c.d. "promiscua", a ulteriore riprova della totale estraneità della compagnia alla presunta infrazione.

181. Medmar Navi sarebbe poi tornata ad operare, secondo la propria storica specializzazione, nel mercato del trasporto di infiammabili da e per Ischia nell'agosto 2020, a seguito dello scioglimento e della cessazione dell'attività di GML. La compagnia avrebbe provveduto a fissare autonomamente le tariffe per i servizi offerti, ferma restando la spontanea attuazione dell'impegno sui livelli massimi del prezzo. Da marzo 2021 Medmar Navi avrebbe applicato una ulteriore riduzione dei prezzi, di cui peraltro la CRI ingiustamente non avrebbe dato atto. In via di mero subordinate, quanto agli eventuali aspetti sanzionatori, Medmar ha sottolineato di aver chiuso il 2020 registrando ingenti perdite di esercizio, con una contrazione dei ricavi pari a quasi il 40% rispetto al 2019, nonché ha sottolineato che l'Autorità dovrebbe tenere conto della spontanea attuazione degli impegni da parte della società.

182. Quanto a Mediterranea Marittima, nella memoria finale congiunta, è stato sottolineato che la stessa non è una compagnia di navigazione e, conseguentemente, non svolge e non ha mai svolto servizi di trasporto marittimo¹⁷⁰. Coerentemente con l'assoluta estraneità di Mediterranea Marittima rispetto alla prestazione dei trasporti speciali sui mercati rilevanti, si dovrebbe escludere qualunque profilo di responsabilità della società con riferimento alla presunta intesa. In via di mero subordinate, con riferimento agli aspetti sanzionatori, andrebbe anche considerato - oltre agli argomenti già espressi - che la società nel 2020 ha realizzato un valore esiguo di fatturato.

183. Nell'audizione finale dinanzi al Collegio¹⁷¹, le due società si sono infine di nuovo soffermate sul carattere a loro avviso strumentale delle segnalazioni che hanno dato origine al caso, sottolineando come le denunce di ENI ed Ambrosino siano pretestuose e finalizzate a preservare i propri margini di lucro, a distogliere l'attenzione dalle reali responsabilità per il ben noto fenomeno del caro carburante sull'Isola di Ischia e a scaricare la responsabilità sulla compagnia di navigazione che si fa carico dei costi e dei rischi dei trasporti speciali offrendo il servizio a fronte di una redditività bassa.

4.7 La posizione di SMLGL

184. SMLGL, nell'ambito dell'audizione istruttoria¹⁷², ha sottolineato che essa opera nei trasporti di rifiuti e di infiammabili (e, in misura residuale, anche di carichi eccezionali) nella specifica direttrice Napoli-Capri. Tale circostanza, a parere della società, dovrebbe essere considerata rilevante ai fini delle contestazioni mosse. Rispetto alle rotte da e per Capri, infatti, non ci sarebbero state segnalazioni, per il semplice fatto che le tariffe sono rimaste invariate. In merito all'accordo commerciale di ripartizione dei ricavi reperito in ispezione, la società ha affermato che *"tale documento è, di fatto, soltanto una bozza non vincolante e reperita presso una singola società (Traspemar). È possibile che tale documento sia stato predisposto da questa società, tuttavia non è stato né sottoscritto né applicato da SMLGL"*.

185. Quanto al fatto per cui il Consorzio - nel periodo di operatività - ha aumentato sensibilmente i prezzi dei servizi di trasporto offerti, SMLGL in audizione ha affermato che sarebbe stato un semplice ritorno ai prezzi vigenti in un periodo precedente e che si sarebbe trattato, in ogni caso, di aumenti gradualmente, evidenziati da denunce pretestuose.

186. Nella memoria finale congiunta, per quanto concerne la posizione individuale di SMLGL¹⁷³, è stato nuovamente sottolineato il profondo radicamento della società al territorio di Capri, in quanto espressione di una famiglia armatoriale ivi attiva sin dall'inizio del '900. È stato inoltre posto in evidenza il carattere differenziale rispetto agli altri servizi oggetto di istruttoria, in quanto i trasporti speciali operati da SMLGL non hanno mai subito le variazioni di prezzo registrate invece sulle linee da e per Ischia; non constano in atti, conseguentemente, segnalazioni o lamentele da parte dei clienti di SMLGL, né la CRI avrebbe individuato alcuna condotta anticoncorrenziale specificamente riferibile alla società.

187. Ancora, in sede di audizione finale¹⁷⁴, la società ha sottolineato i volumi e valori modestissimi del mercato che caratterizzerebbe la realtà di Capri, nonché la scarsa redditività dei servizi, circostanze idonee a giustificare il fatto che nessun altro operatore abbia mai tentato l'ingresso; per quanto riguarda il trasporto di rifiuti, peraltro, con riferimento a Capri il trasporto promiscuo con i passeggeri, assistito da contributi pubblici, rappresenterebbe la modalità prevalente, esercitata da un distinto operatore (Caremar). La CRI errerebbe ad attribuire a SMLGL un'effettiva

¹⁶⁹ [Doc. 304, più volte citato.]

¹⁷⁰ [Il suo oggetto sociale, oltre a prevedere lo svolgimento di attività nel campo immobiliare (acquisto, vendita, permuta, locazione di immobili), include la possibilità che la società assuma partecipazioni in altre società ed enti e presti servizi di coordinamento tecnico e finanziario, nonché attività di carattere amministrativo, gestionale e contabile.]

¹⁷¹ [Cfr. verbale di audizione finale, docc. 313-318, All. 3.]

¹⁷² [Cfr. verbale, doc. 171.]

¹⁷³ [Doc. 304.]

¹⁷⁴ [Cfr. verbale di audizione finale, docc. 313-318, All. 4.]

partecipazione alla presunta intesa e, a ogni modo, ne individuerebbe in modo errato gli eventuali confini temporali, in quanto SMLGL non figurerebbe nelle *e-mail* cui si fa risalire la condotta contestata e, per quel che riguarda il momento attuale, sarebbe tornata ad operare sulla linea Napoli/Capri come da specializzazione storica, non certo per una qualche concertazione, praticando prezzi contenuti entro i livelli massimi previsti negli Impegni.

188. In via di mero subordine, quanto all'eventuale trattamento sanzionatorio, la società ha sottolineato la limitatissima operatività e il livello basso del proprio fatturato, nonché la propria ridotta capacità contributiva, anche considerando le perdite di esercizio subite nel 2018 e 2019.

V. VALUTAZIONI

5.1 Premessa sull'intesa

189. A partire dal 2017, il mercato in esame stava attraversando una evoluzione concorrenziale significativa, caratterizzata dall'ingresso di alcuni degli armatori in segmenti di mercato diversi da quelli in cui essi erano precedentemente attivi, con un conseguente sensibile calo dei livelli dei prezzi, in ragione dello sviluppo di dinamiche concorrenziali possibili grazie alla fungibilità del naviglio utilizzato nei diversi segmenti di interesse e, quindi, della piena sostituibilità dal lato dell'offerta. Come mostrato, in particolare, tale fase è stata caratterizzata dal tentativo di Traspemar (attraverso la società Fuelmar) di entrare nel segmento del trasporto infiammabili verso Ischia e Procida, tradizionalmente appannaggio di Medmar, e dalla conseguente reazione della stessa Medmar, consistita sia in una modifica delle proprie politiche commerciali sul segmento in analisi (in particolare, con una riduzione dei prezzi praticati fino al 70%), sia in un parallelo ingresso di tale società nel segmento del trasporto rifiuti da Ischia e Procida, storicamente presidiato da Traspemar.

190. Tale fase competitiva, tuttavia, come mostrato nella parte fattuale, si è interrotta nel corso del 2018, con l'affermarsi di un più redditizio periodo di "pace" commerciale tra gli operatori, con ripartizione dei segmenti di mercato e rapidi incrementi dei prezzi e associate riduzioni delle corse effettuate, realizzati dalle Parti mediante la costituzione di strumenti di esercizio in comune dei servizi di cui trattasi (*i.e.* la società GML prima e il Consorzio COTRASIR subito dopo). La documentazione istruttoria attesta come tali cambiamenti e condotte sono senz'altro dovuti a una intesa anticoncorrenziale tra i gruppi armatoriali attivi nel settore dei trasporti speciali, infiammabili e rifiuti nel Golfo di Napoli e Parti del procedimento.

191. In particolare, l'obiettivo di accrescere i livelli di redditività è stato perseguito attraverso una serie di passaggi intermedi: (i) una fase preparatoria in cui le Parti, alla luce di un sostanziale accordo di fondo volto a mettere fine alla precedente fase di confronto competitivo, hanno iniziato a definire i principi e i valori di riferimento del futuro assetto concertativo del mercato; (ii) la successiva costituzione della società GML tra due dei tre gruppi armatoriali attivi nel settore (gruppo Medmar e gruppo Giuffré e Lauro); (iii) l'istituzione del Consorzio COTRASIR (anche con Traspemar) con l'obiettivo dichiarato di riunificare tutti gli armatori attivi nel Golfo di Napoli nei servizi di trasporto di prodotti infiammabili e rifiuti.

192. L'intesa oggetto del presente provvedimento appare quindi composta da una pluralità di condotte, di cui la costituzione della impresa comune GML e del Consorzio COTRASIR sono una parte, poste in essere per conseguire il suddetto obiettivo di accrescere i livelli di redditività e creare un equilibrio di natura collusiva sul mercato. Segnatamente tali condotte consistono in: i) patti di non concorrenza relativi ai servizi e alle rotte operati dalle società armatoriali Parti del procedimento; ii) determinazione concertata degli incrementi dei prezzi, volti appunto a ricondurre la redditività per le imprese ai livelli corrispondenti alla fase di equilibrio degli anni 2014-2016; iii) ripartizione dei ricavi e dei costi del c.d. "migliatico" in base a quote predeterminate, fissate sulla base del fatturato storico relativo agli anni 2014-2016 dei gruppi armatoriali.

5.2 Il mercato rilevante

193. In caso di contestazione di un'intesa restrittiva della concorrenza, l'estensione merceologica e geografica del relativo mercato è, per costante giurisprudenza nazionale e comunitaria, anzitutto determinata dall'estensione del coordinamento stesso, poiché tale estensione riproduce l'ampiezza del mercato su cui i partecipanti hanno ritenuto possibile e profittevole coordinarsi tramite un'intesa restrittiva della concorrenza. Di conseguenza, in tali ipotesi di illecito, la definizione del mercato rilevante è direttamente correlata al contesto in cui si inserisce il comportamento collusivo posto in essere dalle imprese coinvolte¹⁷⁵.

194. In ragione delle condotte contestate e del perimetro di attività delle Parti, il mercato del prodotto interessato dall'istruttoria è dunque quello dei trasporti marittimi speciali di infiammabili e rifiuti da e per le isole campane. In tal mercato sono presenti, dal lato dell'offerta, gli armatori che effettuano detti servizi di trasporto, in quanto aventi disponibilità di appositi mezzi navali, dotati delle necessarie certificazioni, mentre dal lato della domanda figurano le

¹⁷⁵ [Cfr., *ex multis*, Consiglio di Stato, Sez. VI, 21 giugno 2017, nn. 3057 e 3016, 1782 - Gare per servizi di bonifica e smaltimento di materiali inquinanti e/o pericolosi presso gli arsenali di Taranto, La Spezia ed Augusta: "La definizione di mercato rilevante non è connotata in senso meramente geografico o spaziale, ma è relativa anche e soprattutto all'ambito nel quale l'intento anticoncorrenziale ha, o avrebbe, capacità di incidere, sicché nelle ipotesi di intese restrittive della concorrenza, la definizione del mercato rilevante è direttamente correlata al contesto in cui si inquadra il comportamento collusivo tra le imprese coinvolte ed è successiva rispetto all'individuazione dell'intesa nei suoi elementi oggettivi".]

società di raccolta dei rifiuti prodotti nelle isole e i soggetti attivi nel settore della distribuzione carburanti sulle medesime. In entrambi i casi, i beni sono trasportati a bordo di automezzi i quali necessitano, a loro volta, per il trasferimento via mare, di essere ospitati su idonee imbarcazioni. Come si è visto, le imbarcazioni utilizzabili – e di fatto utilizzate – per il trasporto marittimo di infiammabili e per il trasporto dedicato di rifiuti risultano intercambiabili. Tale intercambiabilità è confermata dalle stesse variazioni effettuate dalle Parti nell'utilizzo del proprio naviglio impiegato nelle diverse tipologie di attività. Ciascuna delle Parti, peraltro, è risultata operativa, quantomeno in una data fase storica, in entrambe le tipologie di trasporto.

195. Sotto il profilo geografico, il mercato rilevante coincide con le rotte operate per collegare, con riferimento ai servizi in questione, le isole del Golfo di Napoli - Ischia, Procida e Capri - con il continente. Tale estensione risulta dalla circostanza per cui l'intesa contestata ha per oggetto la fissazione delle politiche tariffarie e la ripartizione delle rotte, dei ricavi e del c.d. "migliatico" proprio all'interno di tale ambito geografico, il quale corrisponde al perimetro di operatività del COTRASIR, principale strumento della stessa intesa. Del resto, l'attività delle Parti nell'offerta dei servizi di trasporto di cui trattasi, anche indipendentemente dal COTRASIR, è stata storicamente confinata all'interno di tale ambito geografico¹⁷⁶. Nel medesimo mercato geografico sussiste una piena sostituibilità dal lato dell'offerta tra gli operatori attivi nelle diverse rotte, come confermato dalla operatività delle imprese di navigazione e dall'utilizzo – sostanzialmente intercambiabile tra le diverse tratte, come si diceva - del relativo naviglio.

196. Poiché il coordinamento realizzato dalle Parti ha riguardato l'insieme dei servizi marittimi offerti sulle rotte da e per Ischia, Capri e Procida, non rileva nella fattispecie in esame la tradizionale ulteriore distinzione tra le diverse tipologie/modalità di trasporto e tra le singole rotte per definire il mercato rilevante, da un punto di vista merceologico e geografico.

197. La posizione sostenuta dalle Parti sul punto non può infatti essere accolta, in quanto la diversità, in termini di domanda, dei prodotti trasportati (infiammabili da un lato e rifiuti dall'altro) e la non coincidenza delle rotte percorse (Procida-Ischia da un lato e Capri dall'altro) non rileva in alcun modo a fronte di una piena sostituibilità dei servizi di trasporto dal lato dell'offerta, caratterizzati da una chiara fungibilità delle unità navali utilizzate per l'uno o per l'altro servizio e per l'una o per l'altra rotta. Tale sostituibilità è confermata da molteplici evidenze in atti, tra cui le stesse informazioni fornite dalle Parti, che negli ultimi anni hanno utilizzato il proprio naviglio in modo intercambiabile per trasportare infiammabili e rifiuti e sull'una e sull'altra rotta¹⁷⁷. La stessa decisione delle Parti di costituire un consorzio unico per le attività di trasporto di infiammabili e rifiuti, del resto, rappresenta una implicita conferma di tale piena sostituibilità.

5.3 Le condotte collusive

198. Con specifico riferimento alle concrete modalità di realizzazione dell'intesa, si osserva che essa si è basata su un modello concertativo unitario, fondato su precise e definite individuazioni di ruoli (e di responsabilità) dei gruppi armatoriali originari – Medmar Navi/Mediterranea Marittima, SMLGL e Traspemar, anche attraverso i soggetti giuridici da questi ultimi creati e utilizzati per contribuire alla implementazione del piano concertativo – GML e COTRASIR.

199. Dalle evidenze acquisite è in particolare emerso che i gruppi armatoriali hanno deciso *ex ante*, in maniera concertata, di porre fine alle reciproche interferenze che si erano generate nel periodo 2017-2018 - che avevano causato una sensibile riduzione dei livelli dei prezzi dei servizi - implementando – al contrario – una rigida suddivisione delle rotte all'interno di uno schema unificato e di perseguire, all'interno di tale schema e con modalità esplicitamente concordate, un progressivo e significativo incremento dei prezzi.

200. Nello specifico, l'implementazione dello schema citato ha visto i suddetti gruppi armatoriali operare tramite nuove forme societarie e organizzative quali la società GML (società comune tra due dei tre gruppi armatoriali in questione, ovvero il gruppo Medmar e il gruppo Giuffré e Lauro) e, subito dopo, il consorzio COTRASIR che includeva, oltre alla stessa GML, anche il terzo gruppo armatoriale attivo nei servizi di cui trattasi nell'area di riferimento, Traspemar, e si proponeva, pertanto, di raggruppare tutti gli operatori attivi nei trasporti speciali di infiammabili e rifiuti da e verso le isole del Golfo di Napoli¹⁷⁸. Nel regolamento del Consorzio era previsto un esplicito vincolo di esclusività per le imprese consorziate (alle quali veniva impedito di svolgere attività in concorrenza con quelle incluse nella gestione consortile) e, dunque, il Consorzio esauriva la totalità delle attività delle Parti nei servizi di interesse dell'istruttoria. Come detto, il COTRASIR, in particolare, è entrato in operatività esattamente il giorno successivo alla cessazione delle attività di Traspemar attraverso Fuelmar nel segmento del trasporto marittimo degli infiammabili nel Golfo di Napoli e,

¹⁷⁶ [La vocazione territoriale delle aziende è confermata, peraltro, anche dalla presenza degli stessi gruppi in altre tipologie di trasporto marittimo nel medesimo ambito geografico di riferimento, quali ad esempio il trasporto passeggeri (di linea o mediante servizi veloci), nonché dalle dichiarazioni rese e dalle stesse Parti (cfr. docc. 137, 171, 180, 313-318).]

¹⁷⁷ [Tra tali evidenze si ricordano: la vendita di una unità navale dal gruppo Medmar, che la utilizzava per il trasporto di infiammabili con il nome di Tourist Ferry Boat I, a Traspemar, che la ha utilizzata per il trasporto di rifiuti con il nome di Giuseppina I, corredata da un apposito patto di non concorrenza che attesta esso stesso la fungibilità della nave; la nave Don Angelo di Traspemar, prevalentemente utilizzata per il trasporto di rifiuti ma utilizzata a più riprese per il trasporto di infiammabili; l'utilizzo intercambiabile delle navi Aries Tides e Billton ("a seconda delle disponibilità dell'unità", cfr. doc. 174) per entrambe le tipologie di trasporto da parte sia di SMLGL che di GML; il noleggio della stessa Aries Tides a Traspemar per il trasporto dei rifiuti da Ischia; l'utilizzo della nave Tourist Ferry Boat II, solitamente usato da Medmar per le rotte Napoli-Procida-Ischia, sulla linea Napoli-Capri.]

¹⁷⁸ [Cfr. par. 71.]

complessivamente, della operatività di quest'ultima società¹⁷⁹. Specularmente, la società GML (che aveva proseguito di fatto, fin dall'inizio delle sue attività nel giugno 2018, le rotte e i servizi precedentemente effettuati dai gruppi madri Medmar e Giuffré e Lauro), ha cessato le attività nel contiguo segmento del trasporto di rifiuti dalle isole di Ischia e Procida alla terraferma – attività tradizionalmente appannaggio di Traspemar, nella quale era poi entrata anche Medmar, come più volte menzionato – esattamente nella data di entrata in operatività del Consorzio.

201. Il COTRASIR, come mostrato in fatto, è stato quindi uno degli strumenti con cui le Parti hanno perseguito di proposito una rigida segmentazione delle rotte, a seguito delle iniziative da esse intraprese nel biennio 2017-2018. Nel periodo consortile, infatti, al netto di alcuni "prestiti" di unità navali, la società GML è tornata a essere l'unico operatore attivo nel trasporto di infiammabili verso Ischia e Procida (in prosecuzione delle attività tradizionalmente appannaggio di Medmar) e unico operatore attivo nei trasporti speciali di infiammabili e rifiuti da e verso Capri (in prosecuzione delle attività storicamente appannaggio di SMLGL), mentre la società Traspemar è tornata a essere l'unico operatore attivo nel trasporto di rifiuti da Ischia e Procida verso la terraferma¹⁸⁰. Come visto nella parte descrittiva delle evidenze istruttorie, tale segmentazione delle attività, nel disegno dell'intesa, veniva cementata da espliciti patti di non concorrenza vigenti tra le società aderenti al Consorzio. Nel regolamento consortile, infatti, era espressamente previsto che *"Tutte le società si impegnano a rispettare gli accordi di limitazione della concorrenza esistenti tra di loro. La violazione di detti accordi verrà considerata grave inadempienza"*¹⁸¹.

202. Tali limitazioni della concorrenza tra le Parti erano, peraltro, oggetto di un attivo monitoraggio da parte degli armatori consorziati, avvalendosi anche del personale di biglietteria. Il monitoraggio in questione si spingeva – come visto - fino a identificare esattamente i clienti titolari dei carichi "illegittimamente" trasportati, anche con prove fotografiche e indicazione del numero di targa, al fine di rivendicare l'accaduto con i responsabili della presunta infrazione delle regole consortili (cfr. par. 103)¹⁸².

203. La totale ed esplicita eliminazione della concorrenza tra i gruppi armatoriali, che già avrebbe potuto avere il naturale effetto di condurre a un incremento nei prezzi, in conseguenza della ritrovata posizione di sostanziale monopolio di ciascuna società su una determinata rotta/servizio, è stata ad ogni modo accompagnata da una ulteriore espressa modalità di concertazione tra le Parti volta a conseguire e mantenere stabilmente aumenti di prezzo, nonché consistente in una ripartizione dei ricavi consortili sulla base delle quote storiche degli armatori del periodo 2014-2016. Tale periodo, per il quale non sussistono in atti elementi sufficienti per appurare se fosse anch'esso risultante da una preesistente concertazione anticoncorrenziale, era infatti stato caratterizzato dalla assenza di reciproche sovrapposizioni tra le Parti e, quindi, da un sostanziale monopolio di ciascuna di esse sulle relative rotte e, conseguentemente, da una elevata profittabilità.

204. Si consideri in tal senso che, diversamente da quanto sostenuto da Traspemar (che pure ha riconosciuto al COTRASIR la capacità di influenzare in senso favorevole la fissazione di livelli di prezzo più elevati¹⁸³), già gli esponenti di Medmar Navi, di SMLGL e gli impiegati del COTRASIR hanno ammesso, in sede di accertamenti ispettivi, che i livelli dei prezzi venivano decisi dal Consorzio con l'accordo tra i consorziati¹⁸⁴. Tale circostanza risulta ulteriormente confermata da numerosi riscontri oggettivi acquisiti in sede ispettiva, che danno atto sia della pratica di definire congiuntamente i prezzi dei servizi, sia del proposito del COTRASIR di pervenire a stabili incrementi degli stessi. In primo luogo, lo stesso regolamento del COTRASIR prevedeva che *"Qualora una società consorziata avesse intenzione di ridurre le tariffe attuali lo potrà fare solo concordandolo con le altre consorziate"*, stabilendo quindi un divieto di riduzione unilaterale dei prezzi per le società navali. Di tale previsione, peraltro, c'è traccia anche in diversi altri documenti reperiti in sede ispettiva, tra cui gli stessi documenti contenenti il c.d. "accordo" o "convenzione" di ripartizione dei ricavi tra i gruppi armatoriali sulla base delle quote storiche (cfr. *infra*).

205. A ciò si aggiunga, oltre alle esplicite pattuizioni sulla eliminazione di qualsiasi concorrenza *extra* Consorzio e alla esplicita concertazione di prezzo, che già costituiscono entrambe violazioni *hardcore* della normativa *antitrust*, le Parti

¹⁷⁹ [Cfr. doc. 177.]

¹⁸⁰ [Tale rigorosa ripartizione non risulta in alcun modo inficiata dalla circostanza per cui si siano verificati per brevi periodi dei prestiti di unità navali tra consorziate con riferimento, in particolare, alla nave Don Angelo di Traspemar che, in base alle dichiarazioni di quest'ultima società, sarebbe stata messa a disposizione di GML per effettuare alcune corsie e nel trasporto di infiammabili lungo la rotta Napoli-Procida-Ischia. Tale circostanza, peraltro non parimenti rappresentata da GML, è stata comunque descritta come una mera cessione temporanea della unità navale a GML e non certo come una attività di trasporto di infiammabili svolta da Traspemar per proprio conto e stabilmente lungo la rotta considerata (cfr. doc. 177).]

¹⁸¹ [Cfr. ex multis, doc. 12.]

¹⁸² [Va rilevato che gli episodi di cui si è trovata evidenza nella documentazione ispettiva riguardavano non già corse dedicate al trasporto di infiammabili e rifiuti in contrasto con la ripartizione stabilita in seno al COTRASIR, ma trasporti residuali che Medmar avrebbe eseguito in modalità promiscua (e, quindi, esterna al perimetro vero e proprio delle attività consortili, sebbene le società consorziate abbiano provato a regolamentare anche tale tipologia di attività) in qualità di società anche attiva nel trasporto passeggeri. La possibilità per Medmar di svolgere tale tipologia di trasporto, sia pur in via residuale e in assenza di una nave dedicata (come invece era avvenuto nel biennio 2017-2018), avrebbe infatti avuto l'effetto di intaccare la domanda per il vettore che, in seno al COTRASIR, svolgeva in via esclusiva il trasporto di rifiuti con navi dedicate lungo la rotta Ischia-Procida, ossia Traspemar. Vi è inoltre evidenza in atti anche di episodi in cui Medmar, in tale veste, abbia invece rifiutato il trasporto promiscuo di rifiuti nei propri traghetti (doc. 36.76).]

¹⁸³ [Cfr. doc. 137.]

¹⁸⁴ [Cfr. docc. 30, 42, 47.]

avevano previsto – come ampiamente descritto nella parte fattuale - un meccanismo retrostante aggiuntivo, questa volta esterno al COTRASIR, finalizzato alla ulteriore eliminazione di ogni incentivo a un confronto concorrenziale tra i gruppi armatoriali – e quindi finalizzato, in ultima analisi, a sostenere gli incrementi di prezzo desiderati dagli stessi – consistente nella ripartizione complessiva dei ricavi e dei costi del c.d. "migliatico" tra gli armatori in base a quote predeterminate, definite sulla base dei fatturati storici dei medesimi.

206. In particolare, tale meccanismo, non recepito in alcun modo nel regolamento ufficiale del COTRASIR, ma contenuto e descritto in dettaglio in due distinte versioni di un "accordo" tra le Parti rinvenute nel corso degli accertamenti ispettivi¹⁸⁵, prevedeva che tutto il fatturato delle attività di trasporto di infiammabili e rifiuti svolte in seno al COTRASIR fosse ripartito tra gli armatori in base alla percentuale dei ricavi totali realizzata in media da ciascuno di essi nel triennio 2014-2016. Parimenti, anche il costo delle miglia percorse da ciascun armatore (c.d. "migliatico") veniva a sua volta ripartito in base a percentuali predefinite, basate anch'esse sull'operatività degli armatori in detto triennio, come mostrato nella parte fattuale.

207. Quindi, a fronte di una organizzazione formale del COTRASIR in base alla quale ciascuna società consorziate avrebbe percepito quanto di competenza in base alle corse effettivamente esercitate al netto della provvigione trattenuta dal Consorzio per la remunerazione delle proprie attività (funzionamento di cui alla posizione sostenuta dalle Parti nelle proprie difese), l'accordo sostanziale sottostante tra le singole imprese prevedeva in realtà che ogni scostamento tra le quote di mercato storiche predefinite e quanto effettivamente fatturato dalle società consorziate (con l'intermediazione del COTRASIR) e speso dalle stesse in relazione alle miglia effettivamente percorse, venisse compensato tra le Parti con apposite fatturazioni fittizie o attraverso prestazioni in natura (quali un maggior percorso di miglia nella stagione successiva). In tal modo, qualsiasi leva competitiva ipoteticamente azionabile in autonomia da una delle società (che, si ricorda, erano comunque già vincolate da esplicite pattuizioni di non concorrenza e di concertazione di prezzo contenute nelle regole consortili) ed eventualmente capace di sottrarre clientela agli altri armatori, non avrebbe sortito alcun effetto sulla profittabilità specifica dell'impresa risultando quindi, in ultima analisi, del tutto inutile (e, infatti, una strategia di tal sorta non è stata mai perseguita dagli armatori dal momento di realizzazione dell'intesa anticoncorrenziale in questa sede loro ascritta).

208. Priva di pregio appare, riguardo all'accordo di cui trattasi, la argomentazione di Medmar e SMLGL per cui il medesimo non sarebbe mai stato sottoscritto da tali società (in quanto i documenti acquisiti in ispezione non risultano firmati), così come quella di Traspemar, presso cui le diverse versioni di accordo sono state reperite, per cui esso non sarebbe tuttavia mai stato applicato dalle Parti. È stato acquisito, infatti, presso la stessa Traspemar, un documento che ricostruisce nel dettaglio e per ciascun passaggio i conteggi, complessi ed estremamente precisi, che davano luogo al calcolo dei saldi e delle relative compensazioni effettuate tra le società in coerenza con quanto previsto nell'accordo.

209. Come illustrato nella parte fattuale, infatti, i ricavi della gestione consortile venivano ripartiti applicando, con estrema precisione, le percentuali di attribuzione dei ricavi previste nel testo dell'accordo¹⁸⁶ ed effettuando, successivamente, specifiche fatturazioni tra gli armatori allo scopo di conseguire tale riallineamento. Inoltre, sono stati reperiti presso Medmar diversi documenti che danno contezza delle fatturazioni tra gli armatori conseguenti a tali conteggi e finalizzate, quindi a riallineare i ricavi "di facciata" della gestione consortile con quelli previsti dall'accordo (nello specifico, si tratta di fatture in favore di GML corrispondenti esattamente agli importi risultanti dai suddetti conteggi¹⁸⁷). In altri termini, dunque, sebbene le Parti abbiano teso a sostenere che il medesimo accordo non sia mai stato applicato, le evidenze ispettive attestano, al contrario ed in modo univoco, la concreta e puntuale attuazione nel periodo consortile del meccanismo di ripartizione dei ricavi sulla base delle quote storiche 2014-2016.

210. La partecipazione delle Parti agli accordi di ripartizione dei ricavi è ulteriormente attestata dalla *e-mail* rinvenuta presso Medmar con cui tale società inviava gli importi esatti del proprio fatturato del triennio 2014-2016 al futuro amministratore del COTRASIR (nonché depositario designato della copia sottoscritta degli accordi di cui trattasi), base per l'appunto per l'effettuazione dei calcoli descritti.

211. Oltre all'accordo di ripartizione dei ricavi, rilevano anche numerosi scambi di *e-mail* tra le Parti relativi a diversi elementi costitutivi della fattispecie illecita (es. contatti relativi alla definizione dei prezzi, scambi relativi alla censura di comportamenti contrari alle regole consortili quali l'espletamento di servizi diversi da quelli previsti nella suddivisione delle attività ecc.¹⁸⁸), come ampiamente mostrato nella parte fattuale.

212. Si rileva, infine, come lo stesso regolamento ufficiale del Consorzio contenga molteplici previsioni a pertamente anticoncorrenziali.

¹⁸⁵ [Docc. 36.53 e 36.60.]

¹⁸⁶ [Cfr. doc. 36.58. Tali conteggi erano così precisi da pervenire, addirittura, a una rideterminazione della quota di spettanza di ciascun consorzio della spesa del 3% del fatturato da destinare alla copertura dei costi di funzionamento del COTRASIR, con missione che veniva quindi rideterminata non già in base a quanto effettivamente bigliettato e trasportato dalle società (come avveniva in prima battuta nei rapporti tra consorziate e Consorzio), ma in base alle stesse quote predeterminate utilizzate per la ripartizione dei ricavi e basate sulle quote storiche delle imprese.]

¹⁸⁷ [Cfr. docc. 47.4, 47.81 e 47.84. Tra tali documenti, è stata acquisita addirittura una vera e propria copia della fattura (doc. 47.81) risultante dalla applicazione del meccanismo citato.]

¹⁸⁸ [Cfr. ex multis docc. 30, 30.15, 42, 42.18, 47, 47.87, 36.60, 42.6, 42.32, 30.74, 30.75, 42.11, 42.18, 42.45.]

213. Non si può, poi, accogliere la obiezione avanzata da SMLGL, per cui tale società sarebbe estranea alla intesa in questione in quanto attiva storicamente sulla rotta Napoli-Capri e non interessata, neanche antecedentemente all'intesa, da fenomeni di interferenza concorrenziale tra le Parti su tale rotta, né da incrementi dei prezzi così repentini come quelli riscontrati sulla rotta da e verso Ischia. In realtà, le evidenze in atti citate e le condotte contestate coinvolgono anche tale società. Essa, infatti, si è dapprima unita con Medmar nella società comune GML e poco dopo, con quest'ultima, si è consorziata nel COTRASIR, sottoscrivendone il regolamento.

214. SMLGL, poi, è esplicitamente prevista – con una apposita quota di spettanza - nelle varie versioni dell'Accordo Commerciale tra le imprese sottostante le attività consortili, accordo rispetto al quale è stata dimostrata la piena attuazione da parte di GML, società comune tra SMLGL e Medmar e anche presso SMLGL sono stati rinvenuti atti preparatori di tale accordo. SMLGL, in ragione della immediata facilità con cui le unità navali potevano essere utilizzate nell'una o l'altra rotta, risultava in chiara concorrenza (sia pur potenziale) con Medmar e Traspemar, per cui ha evidentemente ritenuto profittevole accordarsi con gli altri armatori che, sulla tratta di Ischia, stavano mostrando un atteggiamento particolarmente concorrenziale. Del resto, sia pur in modo meno repentino che per le rotte da e per Ischia, anche i prezzi sulla tratta Napoli-Capri sono aumentati nel periodo di concertazione.

215. Nel complesso, alla luce delle considerazioni che precedono, si deve ritenere che tutte le condotte descritte siano tasselli di un "piano di insieme" unico ed inscindibile, complessivamente contrario alla normativa a tutela della concorrenza, finalizzato ad un totale coordinamento delle rispettive politiche commerciali praticato da operatori concorrenti nel mercato dei trasporti speciali di infiammabili e rifiuti da e per le isole del Golfo di Napoli. Tale piano d'insieme risulta pienamente idoneo a spiegare gli incrementi dei prezzi estremamente rilevanti effettuati a partire dalla fine del 2018 nei servizi di interesse attraverso il Consorzio COTRASIR, che hanno dato luogo alle segnalazioni dei denunciatori, sebbene le evidenze acquisite abbiano indicato tale elemento come solo uno dei fattori costitutivi di un'intesa complessa e a più ampio raggio, come ricostruito in istruttoria e rappresentato in questa sede.

216. Parimenti, non si può ritenere condivisibile la tesi difensiva delle Parti, per cui quanto osservato a partire dal settembre 2018 sarebbe un ritorno a una sorta di equilibrio naturale di lungo periodo del mercato. Secondo questo argomento non vi sarebbe spazio per più di un operatore per singola rotta nello svolgimento di ciascuno dei servizi oggetto di istruttoria; e gli aumenti dei prezzi osservati, in questa prospettiva, sarebbero stati esclusivamente finalizzati alla copertura dei costi sostenuti dalle aziende, diversamente dal periodo precedente, caratterizzato da una cosiddetta "guerra di prezzo".

217. Tale ricostruzione, infatti, non è conferente con le condotte contestate e si pone in palese contraddizione con i fatti accertati nel mercato di interesse e con le evidenze in atti. In primo luogo, si osserva che risulta in ogni caso illecito, ai sensi della normativa *antitrust*, adottare condotte esplicitamente concertative come quelle descritte per contrastare iniziative presuntivamente "anomale" – o comunque ritenute tali rispetto ad un presunto equilibrio di lungo periodo del mercato - quali l'ingresso di un nuovo entrante. Del resto, per ciascuna realtà imprenditoriale, la decisione di offrire il servizio a prezzi che permettano di coprire i propri costi (ossia di non operare in perdita) non necessita di alcuna concertazione con le imprese concorrenti ma, al contrario, deve essere una valutazione autonoma in ogni contesto di mercato. Ciò è ancora più evidente quando la asserita "crisi" dei margini degli operatori viene causata non già da eventi esogeni (ad esempio *shock* di costo o di domanda), ma dalle decisioni commerciali delle stesse imprese. Del resto, la circostanza per cui, in un dato mercato, non vi sarebbe spazio per più di un operatore, emergerebbe nei fatti tramite le autonome decisioni delle imprese e non necessiterebbe certo di strumenti concertativi complessi ed espliciti come quelli osservati nel caso di specie per potersi affermare. Al contrario, è possibile affermare che tali strumenti concertativi sono stati necessari proprio per porre fine a una evoluzione concorrenziale che stava nei fatti interessando il mercato (e che smentisce, già di per sé, la tesi delle Parti).

218. La ricostruzione delle Parti, inoltre, postula implicitamente una concatenazione di decisioni illogiche da parte degli operatori stessi nel periodo 2017-2018. In primo luogo, l'entrante Fuelmar/Traspemar avrebbe erroneamente ritenuto profittevole entrare nel mercato degli infiammabili che invece, in base alla tesi difensiva delle Parti, stava operando a livelli di prezzo (poi recuperati e superati nel periodo consortile) capaci appena di coprire i relativi costi. In secondo luogo, Medmar avrebbe erroneamente ritenuto razionale ridurre drasticamente i propri prezzi in tale mercato, andando evidentemente a provocare gravi perdite ai propri bilanci. Ancora, la stessa Medmar avrebbe compiuto un ulteriore e distinto errore di valutazione, nel momento in cui avrebbe deciso di entrare nel segmento del trasporto di rifiuti (che poi si sarebbe rivelato anch'esso *ex-post* non profittevole). Infine, anche Traspemar avrebbe deciso di arrecare perdite a sé stessa riducendo drasticamente i corrispettivi richiesti nel trasporto dei rifiuti¹⁸⁹.

219. In realtà, sia Traspemar che Medmar hanno entrambe dichiarato di avere ritenuto potenzialmente profittevole allargare la propria attività ed entrare in *business* diversi dalle rotte da essi tradizionalmente operate (ossia, rispettivamente, nel *business* del trasporto infiammabili e in quello del trasporto rifiuti), intravedendo, evidentemente,

¹⁸⁹ [Se anche alcune di tali decisioni fossero effettivamente state caratterizzate da una operatività in perdita per la Parte che le ha poste in essere con la motivazione di perseguire strategie escludenti di breve periodo, è evidente (dalla stessa affermazione delle Parti per cui esse avrebbero causato perdite) che tali decisioni non potrebbero essere in nessun caso considerate idonee a dimostrare la impossibilità di un equilibrio di medio-lungo periodo in cui più operatori coesistono e si confrontano sul mercato avendo riguardo ai propri risultati economici.]

in essi sufficienti margini di profitto¹⁹⁰. La circostanza per cui due distinti operatori del settore abbiano valutato positivamente le opportunità di profitto a seguito di un proprio ingresso nei rispettivi segmenti *target* è quindi del tutto incoerente con la tesi per cui il livello dei prezzi vigente antecedentemente a tali iniziative (che, peraltro, è stato poi non solo recuperato ma perfino superato nel periodo della gestione consortile) fosse a malapena sufficiente a coprire i costi di gestione dei servizi.

220. Peraltro, sotto un diverso profilo, si deve sottolineare che la tesi delle Parti, secondo cui i livelli di prezzo che si registravano su ogni singola rotta nel periodo *pre* 2017 (caratterizzato da una ripartizione implicita delle rotte e dalla assenza di interferenze tra operatori) fossero a malapena sufficienti a coprire i costi di gestione dei servizi, dovrebbe in ogni caso tener conto del fatto che in un contesto concorrenziale, come quello che si era avviato prima delle condotte concertative, i costi di riferimento avrebbero potuto progressivamente ridursi, essendo le imprese costrette a eliminare, a causa del confronto competitivo, ogni elemento di spreco ed inefficienza nella gestione.

221. A conferma del fatto che le imprese giudicavano profittevole nel 2017 l'ingresso su altre rotte, del resto, sia i documenti interni di Traspemar che le dichiarazioni esplicite di tale società danno conto di una forte profittabilità (caratterizzata da un utile pari a circa il 60% dei costi) della iniziativa di Fuelmar-Traspemar nel periodo che va dall'inizio delle attività fino a luglio 2017, malgrado tale società fosse entrata nel mercato applicando degli sconti rispetto all'operatore *incumbent* Medmar e con un programma di corse più fitto (*cf. supra*, paragrafi 55-58). La stessa Traspemar ha peraltro affermato che almeno il trasporto di infiammabili doveva considerarsi remunerativo e che la iniziativa intrapresa con Fuelmar si stava inizialmente rivelando profittevole¹⁹¹. Ai livelli di prezzo vigenti all'inizio di tali iniziative imprenditoriali – successivamente recuperati e superati tramite concertazione esplicita nel periodo consortile – quindi, era presente un margine sui costi che, appunto, poteva ben indurre – e di fatto ha indotto – un operatore razionale a entrare nel mercato.

222. Infine, non corrisponde al vero che le iniziative imprenditoriali del 2017 e 2018 fossero cessate a causa di una mancata profittabilità economica delle stesse (che, ad ogni modo, non coincide e non è direttamente ricostruibile dai dati contabili contenuti nei bilanci di un dato esercizio). Esse, al contrario, sono continuate fino alla implementazione della intesa. Infatti, stando alle stesse dichiarazioni rese dalle Parti, la cessazione delle attività di Fuelmar è coincisa esattamente con la data di cessazione della linea rifiuti sulla rotta Ischia-Napoli da parte di Medmar/GML che, ancora, è coincisa esattamente con la data di inizio della operatività del COTRASIR (13 settembre 2018).

223. Diversamente da quanto affermato dalle Parti, non esiste, quindi, alcun controfattuale per cui, in assenza di intesa, le iniziative concorrenziali sarebbero spontaneamente cessate in quanto ritenute insostenibili. Al contrario, la coincidenza delle date di tali eventi rende del tutto evidente come la cessazione di tali iniziative imprenditoriali sia reciprocamente interconnessa e sia a sua volta strettamente connessa – e funzionale – all'inizio della successiva fase concertativa.

5.4 L'inquadramento giuridico della fattispecie

224. L'insieme dei comportamenti delle Parti, dai quali emerge in maniera incontrovertibile una concertazione anticoncorrenziale tra le stesse, integrano una intesa unica, complessa e continuata restrittiva della concorrenza. Come noto, la giurisprudenza ha riconosciuto che le due fattispecie dell'accordo e della pratica concordata possono ben coesistere in un'unica intesa, non essendo l'Autorità tenuta a distinguere puntualmente tra elementi costitutivi che integrino l'una o l'altra tipologia di illecito. In particolare, una serie di comportamenti di più imprese aventi lo stesso oggetto anticoncorrenziale possono essere considerati espressione di un'infrazione unica, riconducibile in parte al concetto di accordo e in parte a quello di pratica concordata, in quanto le due nozioni condividono la medesima natura e si distinguono solo per la loro intensità e per le forme con cui si manifestano¹⁹². In altri termini, dal punto di vista della qualificazione della fattispecie, il punto focale dell'accertamento demandato all'Autorità consiste esclusivamente nel "*distinguere tra forme di collusione che ricadono nei divieti antitrust e semplici comportamenti paralleli privi di elementi di concertazione*"¹⁹³.

225. Tanto premesso, alla luce dei principi espressi dalla giurisprudenza, i vari comportamenti assunti dalle Parti non possono che essere letti in maniera unitaria, costituendo espressione di un unico "*piano d'insieme*", ovvero un'intesa unica, complessa e continuata restrittiva della concorrenza, frutto di una consapevole collaborazione di tutte le società coinvolte nell'istruttoria e che non si esaurisce senza dubbio in comportamenti paralleli privi di elementi di concertazione, ma configura senz'altro una forma di collusione contraria alla normativa *antitrust*.

226. L'intesa contestata alle Parti appare inoltre restrittiva per oggetto, in quanto a tutti gli effetti dedicata alla fissazione dei prezzi e delle condizioni di esercizio dei servizi svolti dalle imprese consorziate e alla ripartizione degli stessi. Sul punto, si consideri che la giurisprudenza della Corte di giustizia ha chiarito che "*avuto riguardo a quanto disposto dall'articolo 101 (TFUE), occorre distinguere le 'intese per oggetto' e le 'intese per effetto'. Le prime si*

¹⁹⁰ [Cfr. docc. 137 e 180.]

¹⁹¹ [Cfr. doc. 137.]

¹⁹² [Cfr., *ex multis*, sentenza della Corte di Giustizia, 8 luglio 1999, Causa C-49/92 P- Anic.]

¹⁹³ [Cfr. Consiglio di Stato, Sez. VI, 13 giugno 2014, n. 3032, 1731 – Gare campane; Consiglio di Stato, 3 giugno 2014, n. 2837 e 2838, 1722 – Logistica Internazionale; Consiglio di Stato, 27 giugno 2014, n. 3252, 23 giugno 2014, n. 3167, n. 3168 e n. 3170.]

caratterizzano per il fatto che «talune forme di coordinamento tra imprese possono essere considerate, per loro stessa natura, dannose per il buon funzionamento del normale gioco della concorrenza». È pacifico che «la probabilità che certi comportamenti collusivi, quali quelli che portano alla fissazione orizzontale dei prezzi da parte di cartelli, abbiano effetti negativi, in particolare, sul prezzo, sulla quantità o sulla qualità dei prodotti e dei servizi, è talmente alta che può essere ritenuto inutile (...) dimostrare che tali comportamenti hanno effetti concreti sul mercato». Per accertare se si è in presenza di una 'intesa per oggetto' occorre avere riguardo al tenore delle disposizioni dell'intesa stessa, agli obiettivi che si intendono raggiungere, al contesto economico e giuridico nel quale l'intesa stessa si colloca. Nella valutazione di tale contesto, «occorre prendere in considerazione anche la natura dei beni o dei servizi coinvolti e le condizioni reali del funzionamento e della struttura del mercato o dei mercati in questione» (sentenza 11 settembre 2014, in causa C-67/13 P)¹⁹⁴.

227. Ancora, la giurisprudenza ha ulteriormente precisato che "in ragione del chiaro oggetto anticoncorrenziale, si è affermato che una intesa deve ritenersi illecita 'per il suo stesso oggetto spartitorio senza necessità di verificarne gli effetti concreti' (Consiglio di Stato, Sez. VI, n. 5998 del 2017)"¹⁹⁵.

5.5 Gli effetti dell'intesa

228. L'intesa accertata, pur avendo caratteristiche tali da essere considerate una restrizione della concorrenza per oggetto, ha prodotto anche effetti concreti sul mercato (cfr. § 3.3). Come ampiamente dimostrato nella parte in fatto, l'intesa ha pienamente raggiunto l'obiettivo di accrescere sensibilmente i prezzi dei servizi oggetto della stessa, portandoli a livelli perfino superiori a quelli vigenti precedentemente alla fase concorrenziale attraversata dal mercato nel 2017 e 2018¹⁹⁶.

229. Dalle elaborazioni effettuate emerge altresì che, confrontando i prezzi praticati nel periodo di durata dell'intesa con quelli del periodo immediatamente precedente di analoga durata, essi mostrano un consistente aumento per tutti i servizi interessati, di norma quantificabile in circa il 20%, ma particolarmente accentuato per il trasporto di infiammabili sulla rotta per Ischia/Procida (circa il 70% fino a Luglio 2020, periodo in cui i prezzi sono stati poi leggermente ridotti in attuazione volontaria degli impegni presentati all'Autorità nell'ambito del procedimento)¹⁹⁷.

230. Ciò è avvenuto in un contesto nel quale in altre realtà comparabili, sempre relative ad isole minori, i prezzi dei servizi nei due periodi non sono, al contrario, aumentati (sono anzi leggermente diminuiti). L'intesa, quindi, non solo ha causato gli aumenti sopra indicati, ma ha altresì compensato una sia pur lieve tendenza generale alla diminuzione dei prezzi dei servizi in questione su base nazionale. La misura di tale tendenza va pertanto aggiunta al dato sugli aumenti specifici verificatisi nelle rotte e nei servizi oggetto del procedimento per avere una stima complessiva degli effetti della violazione¹⁹⁸.

231. Le obiezioni metodologiche avanzate dalle Parti sul punto non possono essere accolte. La proposta delle Parti di calcolare il prezzo medio del periodo antecedente all'intesa su un orizzonte temporale più lungo di quello su cui sono calcolati i prezzi medi del periodo della stessa intesa, risulta priva di motivazioni metodologiche. Essa avrebbe invece l'effetto di ridurre ingiustificatamente il peso complessivo dei listini prezzi più recenti, vigenti poco prima dell'implementazione dell'intesa, listini che, al contrario, potrebbero semmai rappresentare un riferimento più indicativo dell'esito che si sarebbe osservato nei mesi successivi in assenza di concertazione rispetto ai listini più risalenti.

232. Similmente, la obiezione delle Parti per cui gli effetti dell'intesa avrebbero dovuto essere computati a partire dai primi contatti tra le imprese non risulta conferente in quanto tali contatti, pur essendo parte della concertazione, avevano una funzione chiaramente preparatoria e propedeutica rispetto alla successiva fase che sarebbe stata implementata di lì a poco.

233. Infine, non risulta significativa la obiezione per cui l'andamento dei prezzi dei servizi nelle altre piccole isole italiane non sarebbe rilevante, in quanto riguarderebbe trasporti effettuati in promiscuità con i passeggeri e da parte di società che verosimilmente beneficiano di contributi pubblici. Le comparazioni effettuate, infatti, non richiedono in alcun modo che il livello dei prezzi in tali realtà insulari debba essere uguale a quello vigente nel Golfo di Napoli, ma soltanto che, in assenza di intesa, ci si sarebbe potuto attendere nel Golfo di Napoli una variazione percentuale dei prezzi nel corso del tempo simile a quella riscontrata nelle altre isole¹⁹⁹.

¹⁹⁴ [Cfr. Consiglio di Stato, VI, 16 marzo 2020, n. 1844 e n. 1845.]

¹⁹⁵ [Cfr. Consiglio di Stato, VI, 24 luglio 2020, n. 4737.]

¹⁹⁶ [Cfr. parr. 130 e ss e figure 7-10.]

¹⁹⁷ [Cfr. par. 140 e Tabella 3.]

¹⁹⁸ [Cfr. parr. 141-148.]

¹⁹⁹ [In altri termini, fatte salve le differenze, anche regolatorie, tra le singole realtà insulari (che potrebbero ben giustificare un diverso livello assoluto dei prezzi), trattandosi dello stesso tipo di servizio, sia in termini di domanda (consumo di carburanti e produzione di rifiuti) che in termini di voci di costo (costo del bunker, costo del personale, etc.) è del tutto ragionevole attendersi una variazione percentuale simile di questi prezzi nel corso del tempo, cosa che invece non risulta avvenuta nel caso di specie.]

5.6 Conclusioni

234. Alla luce delle evidenze documentali descritte e delle argomentazioni svolte, l'intesa unica continuata e complessa posta in essere dalle Parti rappresenta un'infrazione per oggetto della normativa a tutela della concorrenza che ha comportato anche apprezzabili effettivi restrittivi nel settore dei trasporti speciali di infiammabili e rifiuti nel Golfo di Napoli a danno degli utenti di tali servizi e, in ultima analisi, dei consumatori finali.

235. Tali effetti nocivi si ripercuotono sui consumatori, in particolare, in termini di aumento o minor riduzione dei prezzi dei prodotti trasportati e dei servizi associati, quali i carburanti per autotrazione, il gas GPL e le spese per i servizi di raccolta e smaltimento dei rifiuti urbani.

236. Dal momento che l'intesa in questione riguarda una località circoscritta del territorio nazionale (il Golfo di Napoli), i comportamenti descritti integrano un'infrazione ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 287/90.

VI. GRAVITÀ E DURATA DELL'INFRAZIONE

237. Secondo consolidata giurisprudenza euro-unitaria e nazionale, per valutare la gravità di un'infrazione si deve tenere conto di una molteplicità di fattori, il cui carattere e la cui importanza variano a seconda della tipologia e delle circostanze particolari della stessa. Tra tali fattori rilevano, principalmente, la natura della restrizione della concorrenza, nonché il ruolo e la rappresentatività sul mercato delle imprese coinvolte.

238. Quanto alla natura dell'intesa in esame, sulla base delle risultanze istruttorie, si ritiene che le Parti del procedimento abbiano posto in essere un'intesa unica, complessa e continuata volta a fissare (e in particolare ad accrescere) il livello dei corrispettivi richiesti per i servizi in questione e a fissarne le condizioni di esercizio, ripartire gli stessi e suddividere i ricavi sulla base delle quote storiche degli armatori.

239. Si osserva che l'intesa ha coinvolto la totalità degli operatori navali attivi nel mercato di riferimento, ossia le società Mediterranea Marittima e Medmar Navi, Traspemar e Servizi Marittimi Liberi Giuffré e Lauro. Sulla base delle evidenze raccolte, si ritiene inoltre che la società comune GML e il consorzio COTRASIR siano da considerare, nel relativo periodo di operatività, anch'essi direttamente coinvolti nella infrazione.

240. È emerso inoltre da quanto mostrato che i comportamenti posti in essere dalle Parti costituiscono violazioni *molto gravi* della disciplina a tutela della concorrenza, rappresentando in particolare restrizioni di tipo *hard-core* della normativa *antitrust*, con le caratteristiche della restrittività per oggetto.

241. Con riferimento alla durata della intesa, si fa presente che le evidenze agli atti mostrano che gli armatori hanno cominciato a mettere in comune i dati propedeutici alla fissazione delle regole consortili quantomeno a partire dal febbraio 2018, datazione dei documenti ispettivi in atti relativi a scambi di *e-mail* volti alla condivisione dei dati di fatturato del periodo 2014/2016, sui quali si è poi basato il meccanismo (e le relative percentuali) di ripartizione dei ricavi tra gli operatori sulla base delle quote storiche²⁰⁰. Allo stesso momento si riferiscono altresì ulteriori documenti ispettivi nei quali i rappresentanti delle Parti svolgono alcuni calcoli per l'impostazione del medesimo meccanismo²⁰¹.

242. Si può concludere, quindi, che tale momento, individuabile, in particolare, in base alle evidenze in atti, nella data del 19 febbraio 2018, corrisponda all'inizio della partecipazione all'intesa per le società navali coinvolte (Mediterranea Marittima e Medmar Navi, SMLGL e Traspemar).

243. Quanto alla durata complessiva dell'intesa, la stessa si deve ritenere tuttora in corso. A tale conclusione si giunge ove si considerino i seguenti elementi. In primo luogo, rileva il fatto che anche a valle dello scioglimento degli strumenti societari (GML) e consortili (COTRASIR) comuni, si assiste ancora ad una conduzione delle attività interessate dall'intesa secondo un equilibrio caratterizzato da assenza di reciproche interferenze concorrenziali tra gli armatori nel mercato e, quindi, da un permanere della ripartizione definita nel periodo consortile e da livelli dei prezzi che permangono particolarmente elevati (di un livello confrontabile a quello raggiunto nel periodo consortile, al netto della leggera riduzione proposta dalle Parti nell'ambito degli impegni presentati ai sensi dell'articolo 14-ter della legge 10 ottobre 1990, n. 287 e poi rigettati dall'Autorità)²⁰². Si tratta di esiti di mercato del tutto paragonabili a quelli conseguiti sino al luglio 2020 tramite le modalità concertative suddette e coerenti con gli accordi che erano stati raggiunti tra le società nel periodo consortile. L'esistenza di una accertata concertazione esplicita intervenuta tra le Parti e contestata in questa sede non consente di valutare tali esiti quali frutto di un comportamento spontaneo e autonomo di ciascuna delle imprese navali come invece sostenuto dalle Parti stesse.

244. In secondo luogo, appare evidente che l'intesa ascrivita alle Parti non si esaurisca nella costituzione di GML e COTRASIR, ma ha riguardato un più ampio coordinamento tra le singole società navali, come accertato dall'istruttoria e ricostruito in questa sede, in particolar modo con riferimento ai meccanismi di ripartizione del migliatico e dei ricavi, i quali sottostavano al funzionamento di tali strumenti comuni e la cui applicazione non dipende dall'esistenza dei suddetti. Ciò significa che lo scioglimento di GML e COTRASIR non è sufficiente a rappresentare una discontinuità del comportamento delle imprese che, sebbene non più legate tra loro sul piano formale tramite imprese comuni e

²⁰⁰ [Doc. 47.87. In particolare, la data riportata nel documento ispettivo di cui trattasi è il 19 febbraio 2018.]

²⁰¹ [Doc. 36.60. In particolare, la data riportata nel documento ispettivo di cui trattasi è il 22 febbraio 2018.]

²⁰² [Cfr. Tabelle 1-2 e Figure 7-10.]

Consorzi, hanno comunque continuato il coordinamento delle reciproche attività concorrenziali in coerenza con il piano prestabilito.

245. La partecipazione di GML e COTRASIR all'intesa, invece, coincide con l'arco temporale in cui tali soggetti sono stati attivi, ossia dalla data costituzione degli stessi (rispettivamente, il 18 maggio 2018 e il 24 luglio 2018) alla data di scioglimento (avvenuto per entrambi in data 27 luglio 2020).

VII. QUANTIFICAZIONE DELLE SANZIONI

246. In via preliminare, bisogna ricordare che destinatarie delle norme in materia di concorrenza sono le imprese e le associazioni di imprese, le quali sono altresì destinatarie delle sanzioni in caso di violazione delle norme stesse.

La nozione di impresa, come noto, ai fini dell'applicazione del diritto della concorrenza, abbraccia qualsiasi entità che eserciti un'attività economica, a prescindere dallo *status* giuridico di detta entità e dalle sue modalità di finanziamento²⁰³. Tale nozione dev'essere intesa nel senso che essa designa un'unità economica ancorché, dal punto di vista giuridico, tale unità economica sia costituita da più persone fisiche o giuridiche. Laddove violi le regole dettate in materia di concorrenza, tale entità economica è tenuta, secondo il principio di responsabilità personale, a rispondere dell'infrazione.

247. Nel caso di specie, le imprese destinatarie della sanzione sono sicuramente le società armatoriali Medmar Navi, SMLGL e Traspemar. Mediterranea Marittima e Medmar Navi, società legate da un rapporto di controllo, saranno considerate, ai fini del presente provvedimento, un'unica entità economica (di seguito Medmar) e ad esse sarà irrogata una sanzione unica, per la quale le stesse saranno ritenute responsabili in solido²⁰⁴. Inoltre, il fatturato specifico realizzato dalla società GML sarà attribuito alle società madri in base alle quote di partecipazione in tale società comune (50% SMLGL e 50% Medmar).

248. Tanto premesso, al fine di quantificare la sanzione alle imprese Medmar, SMLGL e Traspemar occorre tenere presente quanto previsto dall'articolo 11 della legge n. 689/1981, come richiamato dall'articolo 31 della legge n. 287/90, nonché i criteri interpretativi enucleati nelle "Linee Guida sulla modalità di applicazione dei criteri di quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità in applicazione dell'articolo 15, comma 1, della legge n. 287/90" (di seguito, Linee Guida), deliberate dall'Autorità il 22 ottobre 2014.

249. Seguendo i punti 7 e seguenti delle Linee Guida, l'importo di base della sanzione si ottiene moltiplicando una percentuale del valore delle vendite, determinata in funzione del livello di gravità dell'infrazione, per la durata della partecipazione di ciascuna impresa all'infrazione.

250. Nel caso specifico la durata della partecipazione delle imprese Medmar, SMLGL e Traspemar all'intesa è ritenuta pari a 3 anni 10 mesi e 2 giorni (dal 19 febbraio 2018 al 21 dicembre 2021).

251. In base ai criteri fissati nelle Linee Guida, per calcolare l'importo base della sanzione si prende a riferimento il valore delle vendite dei servizi interessati ascrivibile alle Parti, ossia il fatturato derivante dall'attività di vendita dei servizi di trasporto marittimo speciale di infiammabili e rifiuti da e per le isole del Golfo di Napoli, nell'ultimo anno intero di partecipazione all'infrazione, al netto dell'IVA e delle altre imposte. Conseguentemente, per tutte e tre le imprese Medmar, SMLGL e Traspemar sarà considerato il fatturato relativo all'anno 2020, come indicato nella tabella seguente.

Impresa	Fatturato rilevante (euro)
Medmar	1.546.965
SMLGL	1.125.115
Traspemar	1.622.242

252. Ai fini della determinazione dell'importo base della sanzione, al valore base come sopra determinato potrà essere applicata una specifica percentuale individuata in funzione della gravità della violazione. Secondo le Linee Guida, in particolare, la proporzione considerata deve essere fissata ad un livello che può raggiungere il 30% del valore delle vendite, "in funzione del grado di gravità della violazione" (punto 11).

253. Alla luce di quanto considerato, in ordine alla natura molto grave della intesa in esame, si ritiene si debba attribuire ai soggetti responsabili dell'infrazione un coefficiente di gravità pari al 25% del valore delle vendite, atteso che le Parti hanno posto in essere una concertazione complessa ed estremamente dettagliata, comprensiva di condotte di concertazione di prezzo, ripartizione delle rotte e ripartizione complessiva dei ricavi e dei costi del migliatico.

254. Pertanto, in ragione della gravità e durata dell'illecito accertato nel presente provvedimento, l'importo base della sanzione è definito nella tabella che segue. Non rinvenendosi nel caso di specie circostanze aggravanti o attenuanti, a i

²⁰³ [Cfr. Corte di Giustizia, causa C-286/13P, Dole/Commissione, del 19 marzo 2015.]

²⁰⁴ [Oltre al citato rapporto di controllo, si ricorda che, pur essendo la partecipazione in GML detenuta dalla società holding Mediterranea Marittima, la società operativa del gruppo è rappresentata da Medmar Navi che, inoltre, rappresenta il soggetto che, simmetricamente a quanto faceva la altra società madre SMLGL, forniva il proprio naviglio alla società comune GML.]

sensi dei punti 19 e 21 delle Linee Guida, tale importo di base coincide anche con la sanzione base attribuibile a ciascuna impresa.

Impresa	Sanzione base (euro)
Medmar	1.484.657
SMLGL	1.079.798
Traspemar	1.556.902

255. Le sanzioni base indicate in tabella sopra sono in tutti e tre i casi superiori al massimo edittale pari al 10% del fatturato totale realizzato da ciascuna impresa nell'anno di riferimento. Si deve, dunque, procedere ad una loro riduzione per ricondurle al massimo edittale previsto dalla legge 287/90 (cfr. tabella sotto, ultima colonna).

Impresa	Fatturato totale 2020 (euro)	Sanzione base come % del fatturato totale	Sanzione base riportata al massimo edittale del 10% (euro)
Medmar	14.752.594	10,064%	1.475.259
SMLGL	1.160.518	93,044%	116.052
Traspemar	1.774.656	87,730%	177.466

256. Infine, considerate le specifiche circostanze in cui la infrazione ha avuto luogo, collegate in particolare alle notevoli difficoltà del periodo pandemico, l'Autorità ritiene appropriato applicare nel caso di specie l'articolo 34 delle Linee Guida²⁰⁵. Considerate le difficoltà oggettive in cui versano le imprese del settore a causa di tale evento, si ritiene pertanto congruo ridurre gli importi delle sanzioni in misura pari al 30%. La tabella sotto riporta il valore finale della sanzione che si ottiene riducendo del 30% il valore della sanzione precedentemente individuato.

Impresa	Sanzione finale ottenuta riducendo del 30% la sanzione base (euro)
Medmar	1.032.682
SMLGL	81.236
Traspemar	124.226

257. L'Autorità ritiene inoltre che sia l'impresa comune GML sia il Consorzio COTRASIR abbiano avuto, per il periodo di rispettiva vigenza, una autonoma rilevanza ai fini dell'instaurazione della pervasiva collusione tra le imprese armatoriali Medmar Navi, SMLGL e Traspemar. Tale ruolo di strumento e coordinamento del comportamento delle imprese assume una autonoma rilevanza sanzionatoria. In considerazione delle difficoltà dovute alla pandemia, nonché del fatto che GML e COTRASIR sono stati successivamente sciolti e posti in liquidazione, l'Autorità ritiene, ai sensi del punto 33 delle Linee guida, di attribuire a GML e COTRASIR una sanzione simbolica pari a 10.000 euro cadauno.

RITENUTO quindi che Mediterranea Marittima S.p.A., Medmar Navi S.p.A., Servizi Marittimi Liberi Giuffré e Lauro S.r.l., Traspemar S.r.l., GML Servizi Marittimi S.r.l. e il Consorzio Trasporti Speciali Infiammabili e Rifiuti, hanno posto in essere un'intesa unica e complessa, in violazione dell'articolo 2 della legge n. 287/1990, finalizzata a fissare (e, in particolare, ad accrescere) il livello dei corrispettivi richiesti per i servizi di trasporto di infiammabili e rifiuti nel Golfo di Napoli e a fissarne le condizioni di esercizio, ripartire gli stessi e suddividere i ricavi sulla base delle quote storiche degli armatori

DELIBERA

a) che Mediterranea Marittima S.p.A., Medmar Navi S.p.A., Servizi Marittimi Liberi Giuffré e Lauro S.r.l., Traspemar S.r.l., GML Servizi Marittimi S.r.l. e il Consorzio Trasporti Speciali Infiammabili e Rifiuti hanno posto in essere un'intesa unica e complessa, in violazione dell'articolo 2 della l. 287/1990, consistente nella fissazione del livello dei corrispettivi richiesti per i servizi di trasporto oggetto di istruttoria e delle condizioni di esercizio, nella ripartizione dei servizi e nella suddivisione dei ricavi e dei costi del migliatico sulla base delle quote storiche degli armatori;

²⁰⁵ [Si ricorda sul punto che, per costante orientamento giurisprudenziale, lo stato di difficoltà in cui versa un settore non è sufficiente a escludere la applicazione della normativa antitrust, pur potendosi tener conto in sede di determinazione della sanzione.]

b) che i soggetti citati al precedente punto a) pongano immediatamente fine ai comportamenti citati e si astengano in futuro dal porre in essere comportamenti analoghi a quelli oggetto delle infrazioni accertate ai punti precedenti;

c) che, in ragione di quanto indicato in motivazione, ai soggetti di cui al punto a), vengano irrogate le seguenti sanzioni amministrative pecuniarie:

Parte	Sanzione (euro)
Medmar Navi S.p.A. in solido con Mediterranea Marittima S.p.A.	1.032.682
Servizi Marittimi Liberi Giuffr� e Lauro S.r.l.	81.236
Traspemar S.r.l.	124.226
GML Servizi Marittimi S.r.l.	10.000
Consorzio Trasporti Speciali Infiammabili e Rifiuti	10.000

Le sanzioni amministrative di cui alla precedente lettera c) devono essere pagate entro il termine di novanta giorni dalla notificazione del presente provvedimento, utilizzando i codici tributo indicati nell'allegato modello F24 con elementi identificativi, di cui al Decreto Legislativo n. 241/1997.

Il pagamento deve essere effettuato telematicamente con addebito sul proprio conto corrente bancario o postale, attraverso i servizi di *home-banking* e CBI messi a disposizione dalle banche o da Poste Italiane S.p.A., ovvero utilizzando i servizi telematici dell'Agenzia delle Entrate, disponibili sul sito *internet www.agenziaentrate.gov.it*.

Decorso il predetto termine, per il periodo di ritardo inferiore a un semestre, devono essere corrisposti gli interessi di mora nella misura del tasso legale a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino alla data del pagamento. In caso di ulteriore ritardo nell'adempimento, ai sensi dell'articolo 27, comma 6, della legge n. 689/81, la somma dovuta per la sanzione irrogata   maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino a quello in cui il ruolo   trasmesso al concessionario per la riscossione; in tal caso la maggiorazione assorbe gli interessi di mora maturati nel medesimo periodo.

Degli avvenuti pagamenti deve essere data immediata comunicazione all'Autorit , attraverso l'invio di copia del modello attestante il versamento effettuato.

Ai sensi dell'articolo 26 della medesima legge, le imprese che si trovano in condizioni economiche disagiate possono richiedere il pagamento rateale della sanzione.

Il presente provvedimento sar  notificato ai soggetti interessati e pubblicato nel Bollettino dell'Autorit  Garante della Concorrenza e del Mercato.

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

p. IL SEGRETARIO GENERALE
IL VICE SEGRETARIO GENERALE
Serena Stella

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli