

*Provvedimento n. 10650 ( A267 )*

**DIANO/TOURIST FERRY BOAT-CARONTE  
SHIPPING-NAVIGAZIONE GENERALE  
ITALIANA**

*L'AUTORITA' GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO*

NELLA SUA ADUNANZA del 17 aprile 2002;

SENTITO il Relatore Professor Michele Grillo;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO l'articolo 3 della legge citata;

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

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

VISTA la propria delibera del 7 dicembre 2000, con la quale è stata avviata un'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14, comma 1 della legge n. 287/90, nei confronti delle società TOURIST FERRY BOAT Spa, CARONTE Spa e NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA Spa per presunta infrazione dell'articolo 3 della legge n. 287/90;

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

CONSIDERATO quanto segue:

**I. PREMESSA**

**1) *Le denunce***

*a) La segnalazione di Diano*

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

2. In particolare, a seguito dell'avvio, da parte di Diano, nell'agosto 1998, del servizio di trasporto di mezzi gommati e passeggeri sulla rotta Reggio Calabria-Messina, Tourist e Caronte a partire da ottobre 1998 hanno iniziato ad operare sulla medesima rotta attraverso la società controllata Navigazione Generale Italiana Spa (di seguito NGI).

3. A detta del denunciante, l'ingresso di NGI sulla rotta Reggio Calabria-Messina avrebbe avuto l'intento di provocare la fuoriuscita di Diano dal mercato. In particolare, la fissazione di prezzi "*artificialmente bassi [...] addirittura sotto costo*" per la sola rotta Reggio Calabria-Messina costituirebbe una condotta abusiva con l'esclusivo fine di estromettere il nuovo entrante Diano dal mercato.

Diano ha altresì sottolineato che NGI avrebbe sistematicamente fissato i propri orari di partenza ed arrivo in modo tale da sovrapporsi a quelli dell'impresa denunciante, determinando così lunghe attese all'imbocco dei porti per le

---

<sup>1</sup> [Cfr. Diano, doc. I.1]

navi di Diano, in quanto, per problemi di sicurezza, la Capitaneria di Porto di Reggio Calabria non consentiva il contemporaneo ingresso di più navi nel porto per le operazioni di attracco e di imbarco e sbarco.

#### *b) La segnalazione della Guardia di Finanza*

4. In data 1 giugno 1999 è pervenuta all'Autorità una segnalazione da parte del Centro Tutela Concorrenza e Mercato della Guardia di Finanza<sup>2</sup>, relativa a presunti comportamenti restrittivi della concorrenza posti in essere dalle società Caronte e Tourist, riguardanti il servizio di traghettamento nello stretto di Messina. In particolare la Guardia di Finanza ha rilevato che le tariffe per singola tratta, praticate da Diano e da NGI sulla rotta Reggio Calabria-Messina, erano nel maggio 1999 rispettivamente pari a lire 12.000 e 10.000 per le autovetture. Diversamente, la tariffa praticata da Tourist e Caronte su una tratta più breve, Villa S. Giovanni -Messina, era pari a 35.000 lire per il servizio andata e ritorno.

5. Secondo la Guardia di Finanza le tariffe praticate da NGI sulla rotta Reggio Calabria-Messina, che sono inferiori del 50% circa rispetto a quelle applicate sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina, potrebbero configurare un comportamento anticoncorrenziale da parte di Tourist e Caronte finalizzato ad estromettere dal mercato il nuovo entrante Diano.

#### **2) Il procedimento istruttorio**

6. In data 7 dicembre 2000 l'Autorità ha deliberato l'avvio di un procedimento nei confronti delle società Tourist Ferry Boat Spa, Caronte Spa e Navigazione Generale Italiana Spa per presunta violazione dell'articolo 3 della legge n. 287/90. In particolare, si è ritenuto che il presunto abuso consistesse nell'adozione da parte delle citate società di una strategia escludente, finalizzata a confinare il concorrente Diano Spa in una posizione marginale nel mercato del servizio di traghettamento di mezzi gommati attraverso lo Stretto di Messina.

7. Nel corso del procedimento sono stati sentiti in audizione, il Comandante responsabile della Capitaneria di porto di Villa S. Giovanni (25 gennaio 2001); il Comandante responsabile della Capitaneria di porto di Reggio Calabria che è anche capo del Compartimento marittimo da cui dipende l'amministrazione dei beni demaniali marittimi del porto di Villa San Giovanni (30 gennaio 2001); il comandante della Capitaneria di Porto di Messina (24 maggio 2001); i rappresentanti delle Ferrovie dello Stato Spa (30 maggio 2001).

Sono stati inoltre sentiti in audizione, su richiesta delle parti, il legale rappresentante della società Amadeus Spa (20 febbraio 2001); i legali rappresentanti della società Diano Spa (21 febbraio 2001); il legale rappresentante della società Caronte Spa e i legali rappresentanti della società Tourist Ferry Boat Spa (1 marzo 2001); i legali rappresentanti della società Navigazione Generale Italiana Spa (27 marzo 2001).

Le società Tourist Ferry Boat Spa, Caronte Spa, Navigazione Generale Italiana Spa e Amadeus Spa sono poi state sentite in sede di audizione finale, in data 5 marzo 2002.

## **II. LE PARTI**

#### **1) Il denunciante**

8. Diano Spa (di seguito Diano) è una società di diritto italiano controllata dalla famiglia Diano che gestisce la compagnia di traghettamento Meridiano Lines (di seguito Meridiano). A partire dal 20 agosto 1998 Diano ha iniziato ad operare nel mercato del servizio di traghettamento attraverso lo stretto di Messina, con la compagnia Meridiano che opera sulla rotta Reggio Calabria-Messina.

#### **2) Le società denunciate**

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

Tourist è controllata dalla famiglia Franza per il 53% del suo capitale sociale, tramite la COFIMER Spa, mentre il 21,5% è detenuto dalla FI.MAR Srl che fa capo alla famiglia Mondello, il 14,5% dalla GE.FIN. Srl e l'11% dalla FIME Spa.

10. Caronte Spa (di seguito Caronte) è una società, controllata dalla famiglia Maticena, che opera nel servizio di traghettamento di mezzi gommati e passeggeri nello Stretto di Messina, nonché in attività connesse a tale servizio. La

---

<sup>2</sup> [Cfr. Guardia di Finanza, doc. I.4.]

società è il risultato di una serie di trasformazioni, avvenute a seguito della scissione di Caronte Shipping Spa che ha dato vita a Amadeus Spa e Caronte Spa. Quest'ultima società, in data 22 giugno 2001, è stata fusa per incorporazione nella controllante, PA.FI.-Partecipazioni Finanziarie Srl la quale è succeduta in ogni rapporto attivo e passivo della società incorporata. PA.FI -Partecipazioni Finanziarie Srl è stata, quindi, trasformata in società per azioni, assumendo la denominazione di Caronte Spa.

**11.** Come accertato dall'Autorità, con delibera dell'8 maggio 1996, Tourist e Caronte (di seguito T-C), pur essendo giuridicamente società distinte, sono diventate un'unica entità economica attraverso un processo di c.d fusione economica mediante la progressiva messa in comune, a partire dal 1969, delle risorse necessarie allo svolgimento della propria attività <sup>3</sup>.

**12.** Navigazione Generale Italiana Spa (di seguito NGI) è una società il cui capitale è detenuto per il 50% da Tourist Shipping Spa, a sua volta controllata da Tourist Ferry Boat Spa, e per il restante 50% dalla famiglia La Cava.

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

Stante l'integrazione economica fra Tourist e Caronte, il potere di controllo derivante dalla partecipazione azionaria di Tourist Shipping Spa in NGI deve ritenersi spettante all'entità economica unitaria T-C, congiuntamente con la famiglia La Cava.

**13.** Nella parte che segue, per quanto detto, l'espressione gruppo T-C sarà utilizzata per identificare l'insieme composto da T-C e NGI operante nell'attività di traghettamento attraverso lo Stretto di Messina.

### **3) La parte interveniente**

**14.** Amadeus Spa (di seguito Amadeus) è una società attiva nel settore della navigazione e dei trasporti marittimi. Amadeus è nata dalla scissione di Caronte Shipping Spa che ha dato vita alle società Caronte Spa e Amadeus Spa. Il capitale sociale di Amadeus è attualmente detenuto da Solemar Srl e da Mediterranea Shipping Srl con quote rispettivamente pari al 69,83% e al 30,17%.

## **III. LE RISULTANZE ISTRUTTORIE**

### **1) Il mercato rilevante**

#### **a) La definizione**

**15.** Il mercato interessato dalla fattispecie in esame è quello del servizio di traghettamento di mezzi gommati attraverso lo Stretto di Messina, come già individuato in precedenza dall'Autorità<sup>4</sup>. La domanda di trasporto di tali mezzi è rappresentata sia dai mezzi commerciali che dalle autovetture. I primi rappresentano, approssimativamente, il 60%<sup>5</sup> del fatturato realizzato nel mercato.

**16.** Si escludono dal mercato interessato i servizi di traghettamento che collegano la Sicilia con altri porti della Penisola in considerazione della differenza in termini di distanza, tempi di percorrenza e costi. In particolare è da escludere che i servizi di traghettamento tra Genova, Livorno, Napoli da un lato e Palermo, Trapani e Catania dall'altro costituiscano per i mezzi gommati concrete alternative rispetto al percorso in autostrada con successivo attraversamento dello Stretto di Messina<sup>6</sup>.

**17.** Le due rotte attualmente operative (Villa S. Giovanni-Messina e Reggio Calabria-Messina) costituiscono due segmenti appartenenti ad un medesimo mercato nel quale vengono offerti prodotti che appaiono, alla parte di gran lunga prevalente della domanda, verticalmente differenziati in termini di qualità del servizio. Infatti, la prima rotta si caratterizza, rispetto alla seconda, per una minore durata del tragitto (25-30 min. contro i 35-40 min. di Reggio Calabria-Messina), per una maggiore frequenza delle partenze (ogni 10-20 min. contro le 2 ore della rotta Reggio Calabria-Messina) nonché per un migliore collegamento con la rete autostradale.

<sup>3</sup> [Provvedimento I120bis - Caronte Shipping/Tourist Ferry Boat, Bollettino 19/96.]

<sup>4</sup> [Provvedimento I120 - Ferrovie dello Stato/Caronte Shipping, Bollettino 1-2/96; Provvedimento I351 - Ferrovie dello Stato/Caronte Shipping, Bollettino 50/98, Provvedimento I120bis - Caronte Shipping/Tourist Ferry Boat, Bollettino 19/96.]

<sup>5</sup> [Rielaborazioni effettuate dall'Autorità sulla base dei dati forniti da T-C, Diano, FS. Cfr. T-C, doc. III.48, III.52, III.67; Diano, doc. III.56; FS, doc. III.62.]

<sup>6</sup> [Provvedimento I120 - Ferrovie dello Stato/Caronte Shipping, Bollettino 1-2/96; Provvedimento I351 - Ferrovie dello Stato/Caronte Shipping, Bollettino 50/98, Provvedimento I120bis - Caronte Shipping/Tourist Ferry Boat, Bollettino 19/96.]

18. La sostituibilità tra le due rotte è da ricondurre in larga misura alla elevata sostituibilità della domanda espressa dai veicoli commerciali e da pendolari con auto al seguito, che rappresentano la parte più consistente del traffico complessivo. Tale componente della domanda è infatti particolarmente sensibile al livello delle tariffe e, almeno per quanto concerne i veicoli commerciali, sostanzialmente indifferente ai maggiori tempi di attraversamento. Questo emerge in particolare dalla risposta data dagli autotrasportatori all'apertura della nuova rotta, Reggio Calabria-Messina, a prezzi decisamente più bassi rispetto alla rotta Villa S. Giovanni-Messina nonché dalla riduzione delle tariffe per i veicoli commerciali<sup>7</sup> operata da T-C su quest'ultima rotta nel luglio 1999, per limitare lo spostamento di tale tipologia di utenti sulla nuova rotta.

19. Si evidenzia che l'elevata sostituibilità delle due rotte che caratterizza la domanda complessiva di traghettamento dei mezzi gommati e da cui discende l'opportuna configurazione di un unico mercato rilevante non è incompatibile con la più bassa sostituibilità di una parte minoritaria della domanda, rappresentata dalle autovetture che utilizzano il servizio di traghettamento attraverso lo Stretto solo in maniera saltuaria e che, per tale ragione, potrebbe essere meno sensibile alle differenze di prezzo.

b) *Le caratteristiche del mercato*

i) Le quote detenute dagli operatori

20. Nella tavola 1 sono riportate le quote, per il periodo 1997-2000, detenute nel mercato dalle imprese ivi operanti, determinate sulla base delle informazioni fornite sui dati di fatturato relativi al servizio di traghettamento attraverso lo Stretto di Messina.

**TAVOLA 1. STRETTO DI MESSINA: QUOTE DI MERCATO**

	<b>Gruppo T-C</b>	<b>FS</b>	<b>Diano</b>
	fatturato%	fatturato%	fatturato%
<b>1997</b>	80	20	-
<b>1998</b>	79	20	1
<b>1999</b>	78	17	5
<b>2000</b>	79	17	4

*Elaborazioni sui dati forniti dalle imprese operanti sul mercato.*

21. Con riferimento invece alle singole tratte, va osservato che sulla Villa S. Giovanni-Messina le quote dei due operatori ivi presenti (T-C e Ferrovie dello Stato-di seguito FS), a seguito dell'ingresso di Diano sul mercato, sono rimaste pressoché invariate. In particolare la quota di T-C in termini di fatturato è passata dal 81% nel 1999 al 82% nel 2000 e, quindi, la quota detenuta da FS è stata nei due anni considerati rispettivamente pari al 19% e al 18%.

Diversamente, sulla rotta Reggio Calabria-Messina, le quote dei due operatori presenti (NGI e Diano) hanno subito variazioni più consistenti. In particolare la quota di NGI è passata dal 42% al 47% in termini di fatturato realizzato e, quindi, quella di Diano è passata dal 58% al 53%.

22. Con riferimento ai soli veicoli commerciali, il flusso di traffico ha fatto registrare una crescita lenta ma costante, pari al 4,5% medio annuo, nel periodo 1997-2000 (tavola 2).

**TAVOLA 2. STRETTO DI MESSINA: FLUSSI DI TRAFFICO DEI VEICOLI COMMERCIALI (n° veicoli trasportati)**

<b>Rotta</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>
<b>V.S. Giovanni-Messina</b>	811.683	824.173	772.821	812.569
<b>R.C.-Messina</b>	-	18.933	122.635	113.891
<b>Totale</b>	811.683	843.106	895.456	926.460
<b>Tasso variazione</b>		3,9%	6,2%	3,5%

*Elaborazioni sui dati forniti dalle parti<sup>8</sup>*

23. La stessa tavola evidenzia l'interdipendenza esistente tra le rotte Reggio Calabria-Messina e Villa S. Giovanni-Messina, mostrando come tra il 1998 e il 1999, anno in cui la rotta Reggio Calabria-Messina è risultata pienamente operativa, sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina si è registrata una contrazione del traffico commerciale di

<sup>7</sup> [Dopo l'attivazione della nuova rotta, T-C ha introdotto sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina una nuova tariffa di andata e ritorno riservata ai veicoli commerciali che risulta essere inferiore del 20% a quella già in vigore.]

<sup>8</sup> [Cfr. T-C doc. III.52]

circa il 6%, in controtendenza con la crescita complessiva del mercato del 6,2%. Analogamente nel 2000 il traffico sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina è aumentato del 5%, ritornando sui livelli del 1997, a fronte di una crescita complessiva del mercato del 3,5% e di un calo sulla rotta Reggio Calabria-Messina del 7%. Come si evidenzierà con maggior dettaglio in seguito, tale evoluzione della composizione dei flussi di traffico commerciale registrati sulle due rotte è direttamente collegabile alla dinamica dei prezzi praticati. Questa evidenza assume particolare rilievo atteso che circa il 90% del fatturato realizzato sulla rotta Reggio Calabria-Messina è originato dal traffico commerciale.

#### ii) Le condizioni di accesso

**24.** Sulla base delle informazioni raccolte, sono state delineate le caratteristiche delle rotte attualmente operative attraverso lo Stretto di Messina. Nei paragrafi che seguono si intende fornire un quadro delle condizioni di accesso distinguendo per singola rotta interessata<sup>9</sup>.

#### **Rotta Villa S. Giovanni-Messina**

**25.** Nel porto di Villa S. Giovanni operano attualmente due vettori: le FS e T-C.

**26.** Le navi FS approdano al porto di Villa San Giovanni utilizzando l'invasatura zero per il trasporto dei mezzi gommati e le invasature 1, 2 e 3 per il trasporto dei treni<sup>10</sup>. Gli approdi a disposizione di FS non sono stati assegnati in concessione, ma in virtù di una consegna avvenuta prima della trasformazione di FS in Società per Azioni. Successivamente al cambiamento della natura giuridica di FS, secondo il parere del Consiglio di Stato, la consegna avrebbe dovuto trasformarsi in concessione.

I mezzi diretti alle navi FS accedono al porto dal piazzale Anas, in concessione alle stesse FS, attraverso il sottopasso Solaro, senza dover attraversare l'abitato del Comune di Villa San Giovanni.

**27.** T-C utilizza invece gli altri quattro approdi presenti nel porto, situati a nord dell'area portuale tradizionale. Tali approdi sono utilizzati dall'impresa in regime di concessione fin dalla fine degli anni sessanta. La scadenza delle attuali concessioni, di durata quadriennale, è prevista per i mesi di marzo e giugno nel 2002<sup>11</sup>.

Gli autoveicoli diretti agli imbarchi di T-C devono attraversare l'area urbana per immettersi nell'area portuale attraverso il sottopasso Garibaldi.

T-C, nei periodi di maggiore affluenza, effettua le operazioni di biglietteria nell'area antistante al piazzale Anas, anch'essa utilizzata in concessione. Detta area può contenere un elevato numero di veicoli in attesa.

**28.** Nel porto vi sono infine due piccole banchine, attualmente non utilizzate, prospicienti gli uffici della Capitaneria di Porto, insufficienti ad ospitare un altro molo, in quanto lo spazio è inadeguato alla movimentazione degli autoveicoli.

L'attuale configurazione del porto di Villa S. Giovanni, secondo quanto sostenuto dai Comandanti delle Capitanerie, non consentirebbe l'accesso a nuovi operatori sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina. In particolare, gli attuali flussi di traffico creano un sensibile impatto ambientale, in quanto, nella zona portuale, vi sarebbe al momento una carenza di aree di stoccaggio delle autovetture, sia con riguardo allo stazionamento per l'acquisto del biglietto sia per quello relativo all'accesso alle navi. I Comandanti hanno sostenuto che la presenza di due soli operatori, peraltro coordinati tra di loro, consente oggi di minimizzare tali problemi logistici. Solo in presenza di una nuova area di stoccaggio delle autovetture sarebbe infatti ipotizzabile l'attività di più operatori nella zona settentrionale del Porto.

**29.** Allo scopo di dare soluzione organica ai problemi posti dall'attuale sistema di traghettamento sullo stretto di Messina, è stato approvato nel 1990 un accordo di programma<sup>12</sup>, che a tutt'oggi non ha trovato attuazione<sup>13</sup>, relativo ad un progetto unitario di interventi per razionalizzare e potenziare sia la componente infrastrutturale che organizzativa dei servizi. Con riguardo al porto di Villa San Giovanni, sono previste tre fasi successive: una immediata, una intermedia e una a lungo termine. La prima consiste nell'ampliamento del sottopasso Solaro di accesso ai moli utilizzati da FS e

<sup>9</sup> [Cfr., al riguardo, verbali Capitanerie di Porto di Villa S. Giovanni (doc. II.5), RC (doc. II.7) e Messina (doc. III.57).]

<sup>10</sup> [Solo eccezionalmente le invasature 1, 2, 3 vengono utilizzate per il trasporto dei mezzi gommati.]

<sup>11</sup> [Cfr., al riguardo, verbale Capitaneria di Porto di Reggio Calabria (doc. II.7).]

<sup>12</sup> [L'accordo è stato raggiunto tra i seguenti soggetti che sono riuniti in un Comitato di Coordinamento: Ministero dei Trasporti, Ministero della Marina Mercantile (ora assorbito nel Ministero dei Trasporti), Ministero delle Aree Urbane (ora soppresso), Comune di Villa San Giovanni, Comune di Reggio Calabria, Comune di Messina, Ferrovie dello Stato.]

<sup>13</sup> [Allo scopo di dare attuazione all'accordo di programma, il Comitato di Coordinamento, avendo incontrato numerose difficoltà di ordine procedurale, ha istituito nel gennaio 1997 una unità di riferimento territoriale a livello locale, la quale poteva assicurare una conoscenza diretta dei problemi del Porto. L'unità, che riuniva i Comuni di Villa San Giovanni, Reggio Calabria, Messina, i comandanti delle Capitanerie di Porto di Villa San Giovanni, Reggio Calabria, Messina, le Ferrovie dello Stato, si è tuttavia riunita una sola volta.]

nell'adeguamento del piazzale Anas. La fase intermedia prevede la costruzione di un sottopasso e lo spostamento di una invasatura di FS nell'area antistante il luogo ove oggi è ubicata la sede della Capitaneria di porto. L'intervento a lungo termine consiste invece nella costruzione di nuovi approdi nella zona a sud del porto tradizionale, dove peraltro è disponibile un'ampia area per lo stoccaggio degli autoveicoli in sosta. Inoltre, tale zona del porto è raggiungibile senza dover passare in città ed è più vicina all'autostrada.

### **Rotta Reggio Calabria-Messina**

**30.** Sulla rotta Reggio Calabria-Messina sono attualmente presenti due società: Diano e NGI. Occorre segnalare che nel febbraio 2002 ha avviato il servizio sulla stessa rotta anche la Ulisse Shipping che, tuttavia, ha operato solo per pochi giorni.

Per la rotta Reggio Calabria-Messina, a differenza di quanto avviene per la Villa S. Giovanni-Messina, le società non sono titolari di alcuna concessione, bensì solo di diritti di attracco. La richiesta di attracco viene presentata mensilmente alla Capitaneria competente che concede l'autorizzazione sulla base degli orari proposti dai vettori e della disponibilità nell'ambito del porto<sup>14</sup>.

**31.** Per quanto riguarda le possibilità di accesso al mercato, il Comandante della Capitaneria di porto di Reggio Calabria ha evidenziato che questo porto si presta meglio di quello di Villa San Giovanni all'ingresso di nuovi operatori, in quanto vi sarebbe possibilità di attracco per altre navi. Lo sviluppo del traffico sarebbe tuttavia subordinato ad un adeguamento delle infrastrutture che sembra richiedere un periodo di tempo non inferiore ai 2-3 anni. In ogni caso, secondo il Comandante questa rotta non è destinata ad assumere una rilevanza equiparabile a quella di Villa S. Giovanni-Messina, in considerazione della maggiore distanza da Messina. Analoghe considerazioni possono valere per eventuali nuovi approdi nella zona nord di Reggio Calabria.

#### iii) Le richieste di concessione

**32.** Dalle informazioni raccolte emerge che diverse imprese hanno presentato, in tempi recenti, domanda di concessione demaniale marittima per poter attivare il servizio di traghettamento nello Stretto di Messina. Tuttavia, nessuna delle 21 istanze ad oggi presentate è stata accolta<sup>15</sup>.

**33.** Va peraltro rilevato che, con riguardo al porto di Reggio Calabria, la Capitaneria ha proposto ai soggetti richiedenti di trasformare le istanze di concessione presentate in domande di ormeggio, nell'intento di consentire ad un maggior numero di imprese di attraccare nel porto. Le imprese richiedenti non hanno tuttavia fornito alcun riscontro a tale invito, e, secondo il Comandante, ciò dipenderebbe dal fatto che la concessione costituisce per gli operatori uno strumento più appetibile rispetto al semplice diritto di attracco, in quanto in genere implica un diritto di esclusiva.

**34.** Nella seguente tavola riepilogativa vengono elencate gli operatori che attualmente sono presenti nel mercato in esame e quelli che hanno presentato domanda di concessione demaniale marittima e di accosto allo scopo di attivare il servizio di traghettamento attraverso lo stretto di Messina, distinti secondo la zona di attracco.

**TAVOLA 3 STRETTO DI MESSINA: RICHIESTE DI CONCESSIONE PRESENTATE**

ROTTA	Operatori che prestano attualmente il servizio	Operatori che hanno presentato domanda di concessione demaniale marittima e di accosto
Villa San Giovanni -Messina	T- C FS	<u>Invasatura "Zero"</u> Amadeus, Meridiano, N.G.I.*, F.S. (in fase istruttoria) Ulisse Shipping, New Shipping, TAV* e Intermarit (sono state respinte)  <u>Zona antistante ufficio locale marittimo</u> Società Navigazione Incremento, NGI*, T.A.V.*, Travel Tickets* (in fase istruttoria)

<sup>14</sup> [Cfr., al riguardo, verbale Capitaneria di Porto di Reggio Calabria (doc. II.7).]

<sup>15</sup> [ Per ottenere una concessione, occorre sottoporre al Capo del Compartimento, nel caso in questione il Comandante della Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, una apposita richiesta a cui deve essere allegata una adeguata documentazione tecnica. Segue un'istruttoria nell'ambito della quale vengono acquisiti i pareri di una decina di organi giurisdizionali e amministrativi, di cui alcuni vincolanti. Al termine dell'istruttoria, tenuto conto dei pareri pervenuti, il Capo del Compartimento, a cui spetta l'amministrazione del demanio marittimo, decide se assegnare o meno la concessione. Una volta che si è ottenuta una concessione, allo scadere della stessa non occorre normalmente effettuare una nuova istruttoria.

ROTTA	Operatori che prestano attualmente il servizio	Operatori che hanno presentato domanda di concessione demaniale marittima e di accosto
		New Shipping S.A. e Ulisse (sono state respinte)  <u>Zona attracchi Tourist-Caronte</u> Ar.Ca., N.G.I.*, T.A.V. *, Meridiano, New Shipping, Intermarit Transportes Marítimos L.d.a., CANARD, Ulisse Shipping (sospesa in attesa della decisione del Consiglio di Stato).  F.S. (respinta) <u>Zona Bolano (nuovi approdi da realizzare)</u> Travel Tickets* ( in fase istruttoria)
Reggio Calabria-Messina	Diano NGI	<u>Banchina Margottini</u> NGI*, Diano e Società Navigazione Incremento (in fase istruttoria) Ulisse Shipping, T.A.V. *, New Shipping, Intermarit (sono state respinte)  <u>Zona attracchi FS</u> Ulisse Shipping, NGI*, New Shipping, TAV* e Intermarit <u>Zona piazzale Nord (nuovi approdi da realizzare)</u> NGI* e Meridiano  TAV* (respinta)
Gallico (RC)-Messina	-	TAV*, Intermarit Transportes Marítimos, New Shipping, CANARD (sono state respinte)

\* Controllata da T-C

Fonte: Capitaneria di Porto di Reggio Calabria<sup>16</sup>, aggiornata all'ottobre 2001.

**35.** Con riguardo alla domanda di concessione presentata dalla società Ar.Ca. S.r.l per gli attracchi attualmente utilizzati da T-C, va segnalato che, a seguito del rigetto da parte della Capitaneria competente, la suddetta società ha presentato ricorso al TAR che le ha dato ragione, annullando sia la lettera di rigetto della Capitaneria sia la concessione già rilasciata a T-C per difetto di pubblicazione della richiesta di rinnovo della concessione. Tale sentenza è attualmente sospesa a seguito del ricorso al Consiglio di Stato promosso dall'Avvocatura di Stato su istanza della Capitaneria di porto. Pertanto, tutte le pratiche relative alle domande di concessione per la zona attracchi T-C (tranne quella, respinta, di FS), sono di fatto sospese in attesa della decisione di merito da parte del Consiglio di Stato<sup>17</sup>.

Per completezza, va inoltre aggiunto che società Ulisse Shipping Srl e Amadeus Spa hanno presentato richieste di accosto per l'invasatura zero delle Ferrovie dello Stato (ovvero quella dedicata al traffico gommato), nel porto di Villa S. Giovanni. La richiesta di Amadeus fa seguito ad una recente sentenza del TAR della Calabria che ha stabilito che le FS non hanno più titolo ad occupare l'invasatura.

Va infine aggiunto che le società Diano, NGI, Ulisse Shipping, Frasavida hanno presentato richieste di accosto per la banchina Margottini nel porto di Reggio Calabria.

**36.** Da quanto illustrato nei punti precedenti emerge che la rotta principale, Villa S. Giovanni-Messina, che a tutt'oggi rappresenta circa il 90% dell'intero mercato, è difficilmente contendibile per la presenza di barriere di carattere sia amministrativo che infrastrutturale.

## 2) L'ingresso di Diano sul mercato e le repliche del gruppo T-C

**37.** Nell'agosto del 1998, la società Diano ha avviato un servizio di traghettamento attraverso lo Stretto di Messina, operando su una rotta che in quel momento non era servita, la Reggio Calabria-Messina. Tale servizio intendeva proporsi come alternativa per il trasporto attraverso lo Stretto soprattutto dei mezzi commerciali e dei pendolari provenienti da Reggio Calabria.

**38.** Inizialmente Diano ha operato utilizzando una nave di medie dimensioni, l'imbarcazione Hamlet, con una capacità di carico di 220 m/l (metri lineari), in grado di trasportare fino a 12 autocarri. La tariffa di ingresso per i mezzi

<sup>16</sup> [Cfr. Capitaneria di porto di Reggio Calabria, doc. IV.108]

<sup>17</sup> [Ad oggi il Consiglio di Stato non si è ancora pronunciato.]

commerciali è stata fissata in lire 7.000 al metro lineare. Tale importo, secondo quanto dichiarato dalla stessa società, serviva a sondare la reazione del mercato; tuttavia l'intenzione della società, se il mercato avesse risposto positivamente, era quella di portare la tariffa a circa 8.500 lire a m/l, per consentire a Diano di coprire i costi e ottenere un margine minimo di profitto<sup>18</sup>.

39. A due mesi di distanza dall'ingresso del nuovo operatore, T-C ha replicato attivando il servizio di traghettamento sulla rotta Reggio Calabria-Messina, mediante la controllata NGI che ha iniziato ad operare con una nave la cui capacità di carico era sostanzialmente equivalente alla Hamlet.

La replica del gruppo T-C, si è realizzata da un lato attraverso l'applicazione di tariffe particolarmente contenute, tenuto anche conto delle convenzioni stipulate da NGI con numerose società di trasporto, che prevedevano dilazioni di pagamento a 60-90, dall'altro nella fissazione di orari di partenza in modo tale da sovrapporsi al nuovo entrante.

*a) Le tariffe*

40. All'inizio di ottobre, quando NGI ha avviato l'attività sulla rotta Reggio Calabria-Messina, la società ha applicato una tariffa per i mezzi commerciali di lire 7.000 a m/l, in linea con quella di Diano. Già a partire dal 26 ottobre 1998, in considerazione del fatto che le navi viaggiavano pressoché vuote, NGI ha ridotto la propria tariffa ufficiale a circa 5.700 lire a m/l. Il dato è in realtà una media, in quanto il listino proposto da NGI prevedeva due tariffe "a corpo", a seconda che la lunghezza del mezzo fosse inferiore o superiore a 12 m/l.

Il 5 marzo 1999, NGI ha portato la tariffa a lire 6.100 a m/l, incrementandola poi, dal 10 maggio 1999, a lire 7.000 m/l in considerazione dell'aumento del costo del carburante e del fatto che si stava verificando uno spostamento eccessivo del traffico commerciale dalla rotta Villa S. Giovanni-Messina alla rotta Reggio Calabria-Messina<sup>19</sup>.

41. Il 25 ottobre 1999, cioè ad oltre un anno dall'ingresso del nuovo operatore sul mercato, T-C, al fine di contrastare lo spostamento di traffico verso la nuova rotta, è intervenuta riducendo i prezzi praticati sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina e introducendo una nuova tariffa di andata e ritorno entro 6 giorni, riservata ai veicoli commerciali, inferiore di circa il 20% rispetto a quella già in vigore.

42. Pochi giorni dopo, NGI ha abbassato nuovamente la tariffa sulla rotta Reggio Calabria-Messina, riportandola a lire 6.100 m/l.

43. Diano, che per tutto il 1999 aveva mantenuto la tariffa per i mezzi commerciali pari a 7.000 lire a m/l, in seguito alla riduzione tariffaria operata da T-C sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina, nel gennaio 2000, ha introdotto una nuova tariffa di andata e ritorno, che è passata da 14.000 a 12.600 lire a m/l.

44. A partire dal 18 dicembre 2000, NGI ha rialzato la propria tariffa, per la sola andata, portandola in un primo momento a lire 7.000 a m/l e nel febbraio 2001 a 7.500 lire a m/l.

45. Di seguito viene riportata una tavola riassuntiva delle variazioni tariffarie intervenute sulla rotta Reggio Calabria-Messina dall'attivazione del servizio al febbraio 2001. Nei successivi mesi del 2001 le tariffe non hanno subito modificazioni di rilievo<sup>20</sup>.

**TAVOLA 4 ROTTA REGGIO CALABRIA-MESSINA: CONFRONTO TARIFFE NGI-DIANO**

	dal 14/10/98	dal 26/10/98	dal 5/03/99	dal 10/05/99	dal 29/10/99	dal 15/01/00	dal 18/12/00	dal 12/02/01
<b>Solo andata</b>								
<b>NGI</b>	7000	5715	6100	7000	6100	6100	7000	7500
<b>Diano</b>	7000	7000	7000	7000	7000	7000	7000	7000
<b>Andata/ritorno</b>								
<b>NGI</b>	14000	11429	12200	14000	12200	12200	12200	12200
<b>Diano</b>	14000	14000	14000	14000	14000	12600*	12600*	12600*

Fonte: Dati forniti dalle parti e dalle Capitanerie di porto di Reggio-Calabria e Messina <sup>21</sup>.

\*Media calcolata sulla base delle diverse tariffe applicate a seconda dei m/l<sup>22</sup>.

<sup>18</sup> [Cfr. verbale audizione Diano, doc. II.22.]

<sup>19</sup> [Cfr. verbale audizione T-C, doc. II.25.]

<sup>20</sup> [ Dalla documentazione acquisita risulta che in data 16/5/2001 la tariffa di sola andata di NGI era pari a lire 7.500 a m/l (Cfr. T-C, doc. IV.79), mentre in data 1/10/2001 la medesima tariffa di Diano era pari a lire 7.000 a m/l (Cfr. T-C, doc. IV.101).]

<sup>21</sup> [Cfr. Diano, doc. I.6, I.10, II.26, III.55; T-C doc. III.32, III.43, III.48, III.67, IV.79, IV.96; Capitaneria di porto di Messina, doc. III.65; Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, doc. III.66. ]



*b) Gli orari*

**46.** Sulla base dei dati forniti dalle Capitanerie di Porto di Reggio Calabria e Messina e dalle parti<sup>23</sup> è stato ricostruito l'andamento degli orari di partenza relativo al servizio di traghettamento sulla rotta Reggio Calabria-Messina che si riporta nelle tavole in allegato. Tali tavole riassumono le principali variazioni intervenute negli orari di partenza nei giorni feriali di Diano e NGI dal porto di Reggio Calabria nel periodo in esame (agosto 1998- ottobre 2001).<sup>24</sup>

**47.** Al riguardo si osserva che gli orari delle corse di NGI sono stati per lungo tempo tali da anticipare di pochi minuti ovvero da sovrapporsi a quelli del concorrente.

**48.** In particolare, già al momento dell'avvio del servizio sulla rotta Reggio Calabria-Messina, all'inizio di ottobre 1998, NGI ha proposto sette corse al giorno, a fronte delle otto effettuate da Diano, definendo gli orari in modo da anticipare esattamente di 10 minuti le partenze del concorrente.

**49.** A partire dal 14 ottobre 1998, Diano ha aumentato il numero di corse giornaliere, portandole a 15, modificando anche gli orari. NGI ha immediatamente replicato, ridefinendo alcuni orari di partenza in modo da ristabilire l'anticipo di 10 minuti rispetto al concorrente.

**50.** In data 8 febbraio 1999 NGI ha aumentato a 14 il numero delle corse giornaliere e fissato gli orari in modo tale da anticipare di pochi minuti le partenze del concorrente. Più precisamente, in nove casi l'orario di partenza di NGI anticipava di 5 minuti quello di Diano, in un caso di 10 minuti mentre in un altro caso si sovrapponeva esattamente.

**51.** Dopo una serie di modifiche degli orari attuate da entrambi gli operatori tra marzo 1999 e giugno 2000, nel luglio 2000 Diano ha variato i propri orari, in modo da attenuare la sovrapposizione con il concorrente. NGI, in data 6 agosto 2000, ha introdotto un numero di corse superiore a quello di Diano e in 10 casi su 12 le partenze di NGI sono risultate coincidente con quelle del concorrente mentre negli altri due casi le anticipavano di 10 minuti.

**52.** La situazione di sovrapposizione degli orari dei due operatori è perdurata fino ad aprile 2001 quando Diano ha aumentato il numero delle corse, portandolo a 18, e ha variato contestualmente i propri orari in maniera da anticipare le partenze di NGI, ovvero da distanziarsi dalle medesime.

**53.** Diano ha nuovamente modificato il numero delle corse e i relativi orari di partenza nel settembre e nell'ottobre del 2001, mentre NGI non ha apportato, nel 2001, alcuna modifica ai propri orari che sono rimasti gli stessi in vigore a dicembre 2000, mese in cui è stato ridotto il numero delle corse da 15 a 12.

**54.** Secondo quanto affermato dalla Capitaneria di Porto di Reggio Calabria la sovrapposizione degli orari ha determinato rilevanti difficoltà di ordine logistico e organizzativo. In particolare è stato rilevato che *“le corse dei due operatori tendono a sovrapporsi nell'arco della giornata. In tal modo si instaura una gara tra i due operatori per accedere prima ai moli di attracco e costringere così il concorrente ad attendere all'imboccatura del porto”*<sup>25</sup>.

### **3) Il noleggio di una nave di T-C a Diano**

**55.** In data 17 ottobre 2001, T-C ha informato l'Autorità di aver ricevuto da Diano una richiesta di noleggio di una nave per effettuare il servizio di traghettamento sulla rotta Reggio Calabria-Messina. Infatti, a seguito di un incidente avvenuto nel porto di Reggio Calabria, la nave che fino a quel momento era stata adibita per fornire detto servizio da parte di Diano risultava inutilizzabile<sup>26</sup>.

In data 14 novembre 2001 T-C ha informato l'Autorità di aver stipulato un contratto di noleggio a scafo nudo della nave Tourist Ferry Boat I a favore di Diano al costo giornaliero è stato fissato in lire [omissis]<sup>27 28</sup>.

---

<sup>22</sup> [Cfr. Diano, doc. III.55.]

<sup>23</sup> [Si sono considerate le tabelle degli orari nei giorni feriali di NGI e Diano, fornite dalle parti e da altri soggetti. Cfr. Guardia di Finanza, doc. I.4; Diano, doc. I.6, III.55; T-C doc. III.32, III.43, IV.96, IV.101; Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, doc. III.66.]

<sup>24</sup> [Nella testata di ogni tabella sono indicati i periodi di riferimento nel corso dei quali era in vigore l'orario di partenza. Sotto il nome di ogni impresa vi è la data a partire dalla quale si è verificata una variazione del numero delle corse e/o degli orari di partenza delle stesse (nel caso non vi sia scritto nulla, si assume valido l'ultimo orario sottoposto a variazione). ]

<sup>25</sup> [Cfr. Capitaneria di porto di Reggio Calabria, doc. II.7.]

<sup>26</sup> [T-C doc. IV.107.]

<sup>27</sup> [Nella presente versione alcuni dati sono omessi, in quanto si sono ritenuti sussistenti elementi di riservatezza o di segretezza delle informazioni.]

<sup>28</sup> [T-C doc. IV.111.]

#### 4) I risultati economici sulla rotta Reggio Calabria-Messina

56. Nei paragrafi che seguono vengono presentati i risultati economici realizzati dal gruppo T-C sulla rotta Reggio Calabria-Messina. L'analisi è stata svolta prendendo in considerazione sia i dati di bilancio di NGI sia i costi incrementali di breve e lungo periodo sostenuti dal gruppo T-C per operare su tale rotta.

Al fine delle elaborazioni si è tenuto conto degli approfondimenti contenuti nello studio svolto, per conto dell'Autorità, dal Centro Ricerche e Formazione sul Management dei Trasporti dell'Università Cattaneo di Castellanza (LIUC)<sup>29</sup>.

##### a) I dati di bilancio

57. Nella tavola 5 sono riportati i dati di bilancio della società NGI riguardanti i principali costi relativi alla gestione operativa della rotta Reggio Calabria-Messina, per gli anni 1999 e 2000.

**TAVOLA 5 COSTI E RICAVI DI NGI SULLA ROTTA REGGIO CALABRIA-MESSINA**

Voce	1999 lire (milioni)	2000 lire (milioni)
RICAVI DA NAVIGAZIONE*	4.545	4.169
PERSONALE	255	168
ACQUISTI	79	14
NOLEGGIO NAVI	3.546	2.867
CONCESSIONI DEMANIALI	6	6
ONERI DIVERSI	18	12
SERVIZI	870	828
<b>COSTI TOTALI</b>	<b>4.774</b>	<b>3.895</b>
<b>MARGINE</b>	<b>-229 (5%)</b>	<b>274 (7%)</b>

Dati di bilancio di NGI per gli anni 1999-2000<sup>30</sup>

\*Sono stati considerati esclusivamente i ricavi da navigazione escludendo i proventi diversi e i ricavi da bar.

58. In relazione ai dati contenuti nella tavola 5 va considerato che NGI utilizza naviglio ed equipaggio messi a disposizione da T-C mediante contratti di noleggio che a partire dal 1999 sono stati "a scafo armato", ovvero comprensivi anche del costo dell'equipaggio nonché degli altri costi per l'utilizzo della nave. In particolare il costo di tale noleggio è stato fissato da T-C sulla base di una percentuale dei ricavi, stabilita inizialmente (per il 1999) pari a [omissis]. Nel 2000 il contratto è stato rivisto, introducendo una gradualità delle percentuali dei ricavi da considerare per il noleggio, con aliquote variabili tra il [omissis] e [omissis] a seconda dei livelli di fatturato raggiunti<sup>31</sup>.

59. Dalla tavola 5 risulta che i ricavi da navigazione di NGI, nel 1999, sono stati pari a circa 4.545 milioni di lire, a fronte di costi pari a 4.774 milioni di lire. Nel 2000 i ricavi sono stati pari a 4.169 milioni di lire a fronte di costi pari a 3.895 milioni di lire. Pertanto, sulla base dei dati di bilancio di NGI per la rotta Reggio Calabria-Messina, nel 1999 si è registrata una perdita pari a 229 milioni di lire mentre nel 2000 è stato conseguito un risultato positivo pari a 274 milioni di lire.

60. La LIUC osserva che i dati di bilancio non danno conto degli effettivi costi sostenuti dal gruppo T-C per lo svolgimento del servizio di traghettamento sulla rotta Reggio Calabria-Messina in quanto condizionati dalle modalità di calcolo dei costi di noleggio del naviglio.

In particolare, i contratti che regolano i rapporti tra NGI e T-C, che fornisce il naviglio da essa utilizzato per il servizio di traghettamento sulla rotta Reggio Calabria-Messina, sono contratti cosiddetti "a scafo armato", ovvero comprensivi anche del costo dell'equipaggio della nave. Nello specifico i contratti prevedono che siano a carico di NGI solo le spese per il servizio portuale in quanto tutte le altre spese rimangono a carico di chi fornisce il naviglio.

Tali contratti sono subentrati nel corso del 1999 ai primi contratti di noleggio "a scafo nudo", stipulati da NGI al momento dell'inizio delle attività sulla nuova rotta. Inoltre, mentre i primi contratti prevedevano il pagamento al noleggiante di una cifra fissa mensile, quelli "a scafo armato" prevedono invece il pagamento di una percentuale degli incassi mensili. Tale modalità di pagamento, secondo la LIUC, appare anomala in quanto il noleggiante accetta di legare gli introiti da noleggio a una variabile non predeterminabile, quale il fatturato realizzato con il naviglio oggetto di nolo.

<sup>29</sup> [Cfr. LIUC, doc. IV.102.]

<sup>30</sup> [Cfr. T-C allegato al doc. III.67.]

<sup>31</sup> [Cfr. T-C, doc. III.43.]

61. Oltre all'atipicità della modalità di calcolo degli importi dovuti per il noleggio, la LIUC rileva che T-C ha proceduto nel corso dell'anno 2000 a una revisione al ribasso delle percentuali sui ricavi che NGI avrebbe dovuto corrispondere per il noleggio della nave, introducendo una sorta di scaglionamento delle aliquote sulla base dei livelli di fatturato realizzato. Inizialmente, infatti, la percentuale prevista nei contratti era del [omissis] anche se di fatto la voce noleggio naviglio, nel 1999, rappresenta nel bilancio NGI il 78% del fatturato.

Nel 2000, tale percentuale viene modificata prevedendo aliquote variabili tra il [omissis] e [omissis] del fatturato: in conseguenza di ciò, l'incidenza del costo del naviglio sul bilancio NGI per il 2000 scende al 69%. A fronte di questa diminuzione, NGI registra un margine operativo pari a 274 milioni, ovvero al 7% del fatturato. Tuttavia, se si ricostruisce il conto economico di NGI considerando un'incidenza del noleggio pari a quella del 1999, ovvero del 78%, i risultati della società registrerebbero una perdita di 112 milioni di lire (3% del fatturato)<sup>32</sup>.

#### *b) I costi incrementali*

62. L'accertamento della predatorietà di un comportamento richiede lo svolgimento di un confronto fra i costi sostenuti dall'impresa e i prezzi da essa praticati. Tale confronto serve a verificare se i costi sostenuti siano o meno coperti dai ricavi realizzati. A tal fine, la letteratura economica ha elaborato diversi e sempre più perfezionati criteri di valutazione, ai quali ha sistematicamente fatto riferimento anche la giurisprudenza in materia antitrust sia europea che americana.

Un primo criterio è stato proposto da Areeda-Turner<sup>33</sup> i quali, hanno suggerito di confrontare i prezzi con i costi medi variabili e totali, sul presupposto che i primi siano un indicatore dei soli costi che, nel breve periodo, variano con il variare della produzione; mentre i secondi includano i costi di produzione relativi a tutti gli *input*, compresi quelli fissi, che variano con il variare delle quantità prodotte in un'ottica di lungo periodo.

Secondo tale criterio, in particolare, un prezzo è di "per sé" predatorio se inferiore al costo medio variabile; non è invece predatorio se superiore al costo medio totale. Nel caso in cui si collochi tra questi due estremi il giudizio è incerto e dipende da una serie di valutazioni relative al comportamento dell'impresa. Questo criterio ha trovato applicazione, in sede comunitaria, nel caso AKZO<sup>34</sup>.

La principale critica mossa a tale criterio consiste nel fatto che i costi medi non rappresentano necessariamente quelli effettivamente e specificatamente sostenuti dall'impresa per incrementare la propria produzione a fini predatorii.

63. Pertanto, la letteratura economica antitrust più recente<sup>35</sup> e, in particolare W. Baumol, ha proposto un perfezionamento del metodo di Areeda Turner, che trova conferma anche nella decisione della Corte Suprema americana relativa al caso Brooke (1993), e che si incentra sul concetto di costo incrementale. Questa nozione è intesa ad enucleare, con maggior precisione, dall'insieme dei costi, quelli specificamente sostenuti da un'impresa per la maggiore produzione di beni e servizi venduti a prezzi predatorii.

Tali costi includono, pertanto, tutte quelle voci che cessano di esistere se la maggiore produzione si annulla, mentre non comprendono i costi irrecuperabili<sup>36</sup>, ossia quelli che comunque debbono essere sostenuti anche qualora la produzione incrementale si annullasse. Baumol precisa che, nel computo dei costi incrementali, devono essere inclusi anche i costi opportunità gravanti sul proprietario degli *input* utilizzati<sup>37</sup>.

---

<sup>32</sup> [Cfr. LIUC, doc. IV.102, pagg. 13 e 14.]

<sup>33</sup> [P.Areeda, D.Turner, "Predatory Pricing and Related Practices Under Section 2 of the Sherman Act", *Harvard Law Review*, 1975.]

<sup>34</sup> [Sentenza 3 luglio 1991 Corte di Giustizia, Causa C-62/86 AKZO Chemie BV/Commissione, punto 70.]

<sup>35</sup> [ Sono stati considerati i seguenti contributi: B. Yamey, "Predatory Price Cutting: Notes and Comments", *Journal of Law and Economics*, 1972; P. Joskow, A. Klevorick "A Framework for Analyzing Predatory Pricing Policy", *Yale Law Journal*, 1979; P. Milgrom "Predatory Pricing", in *The New Palgrave Dictionary of Economics*, 1987; A. Klevorick "The Current State of Law and Economics of Predatory Pricing", *American Economic Review*, pap.and proc. 1993; H. Hovenkamp, *Federal Antitrust Policy*, West Publishing Co., St. Paul, Minn., 1994; W. Baumol, "Predation and the Logic of Average Variable cost Test", *Journal of Law and Economics*, 1996;); F. Scott Morton, "Entry and Predation: British Shipping Cartels 1879-1929", *Journal of Economics and Management*, 1997.]

<sup>36</sup> [Sono da includere pertanto tutti costi fissi non irrecuperabili che possono essere evitati se l'impresa esce da quella produzione. I costi sono definiti irrecuperabili se l'impresa non può evitarli nel breve periodo, o a causa di un contratto o perché ha già firmato un contratto per comprare un oggetto il cui costo è irrecuperabile. Dunque un costo irrecuperabile può avere, ma anche non avere, la natura di costo fisso. Tuttavia, affinché il costo irrecuperabile possa essere escluso dal computo dei costi medi incrementali è necessario che sia già stato previsto, o sostenuto, al momento dell'attivazione della politica di prezzo potenzialmente predatoria. Pertanto un costo, fisso o variabile, ha la caratteristica di costo irrecuperabile se è sostenuto prima dall'avvio dell'attività a cui è imputabile e l'impresa non può evitarlo nel breve periodo sospendendo l'attività. Qualora invece questo costo sia sostenuto durante lo svolgimento di un'attività ed è ad essa stessa riferibile, perde la natura di costo irrecuperabile.]

<sup>37</sup> [In altre parole, va considerato il costo-opportunità derivante dalla scelta di impiegare le risorse disponibili in una determinata attività piuttosto che in un'altra.. ]

64. Recentemente P. Bolton, J. Brodley, M. Riordan<sup>38</sup> hanno ulteriormente sviluppato il criterio proposto da Baumol, suggerendo che, ai fini dell'accertamento di una condotta predatoria, debbano essere confrontati con i ricavi non solo i costi recuperabili dipendenti dall'incremento produttivo, ma anche i costi irrecuperabili che l'impresa avrebbe comunque evitato se non avesse ampliato la produzione a fini predatori. Sulla base di questa premessa, gli autori richiamati pervengono alla distinzione tra costi incrementali di breve e di lungo periodo. I primi non includono i costi irrecuperabili (ad esempio il costo dei macchinari) legati alla maggiore produzione e che sono stati previsti prima della decisione di ampliamento dell'attività. I secondi ricomprendono invece tutti i costi, recuperabili e non, riferiti all'utilizzo dei fattori produttivi impiegati ai fini dell'incremento della produzione.

In questo modo si recupera l'idea, propria di Areeda e Turner, di tenere conto, nella valutazione delle scelte di un'impresa, dell'orizzonte temporale sia di breve periodo che di lungo periodo; la valutazione viene tuttavia circoscritta ai soli costi specificamente connessi all'incremento produttivo con cui viene attuata la strategia predatoria, così da superare i limiti al riguardo mostrati dall'indicatore dei costi medi.

65. A tale ultimo criterio si richiamano le stesse parti, le quali nella memoria pervenuta il 2 maggio 2001, hanno sostenuto che l'analisi sulla predatorietà delle tariffe praticate sulla rotta Reggio Calabria-Messina deve essere condotta facendo riferimento ai costi incrementali piuttosto che a quelli risultanti da bilancio. In particolare le parti hanno sottolineato che *"ai fini di una corretta analisi di diritto della concorrenza dei comportamenti delle società in questione [...] gli unici costi cui possa essere fatto riferimento [...] sono i costi sopportati specificamente in relazione all'offerta di servizio di traghettamento su questa rotta e che quindi non si sarebbero avuti se la rotta non fosse stata esercitata"*<sup>39</sup>. Tali costi, denominati costi incrementali, possono essere distinti in costi incrementali di breve periodo, *"legati a quelle voci di spesa che sono influenzate dalla decisione di aumentare o diminuire il livello di attività"* e in costi incrementali di lungo periodo, *"che si ottengono aggiungendo il costo delle biglietterie, che viene sopportato solamente se si decide di erogare il servizio ma non dipende dal livello di attività"*<sup>40</sup>.

66. Ai fini dell'individuazione delle voci da considerare nei costi incrementali di breve e di lungo periodo sono stati seguiti i seguenti criteri, indicati anche nello studio svolto dalla LIUC:

a) nel breve periodo vanno considerati i costi relativi a tutti i fattori produttivi direttamente attribuibili alla produzione incrementale, nel caso di specie sulla rotta Reggio Calabria-Messina, che l'impresa cesserebbe di sostenere qualora tale produzione dovesse annullarsi (equipaggi, carburante, assicurazioni, oneri portuali, manutenzione ordinaria, costo variabile delle biglietterie, costo opportunità del naviglio);

b) nel lungo periodo vanno considerati anche quei costi che sarebbero comunque sostenuti anche qualora l'incremento di produzione dovesse annullarsi. Nel caso in esame andrebbero considerati, in aggiunta ai costi di breve periodo, i costi relativi alle concessioni, alla manutenzione straordinaria, alla parte del costo di biglietteria legata all'infrastruttura e all'ammortamento del naviglio<sup>41</sup>.

67. Alla luce delle considerazioni svolte e basandosi sui dati contabili contenuti nei bilanci, nonché sulle ulteriori informazioni pervenute dalle parti nel corso del procedimento, sono stati elaborati dall'Autorità, per gli anni 1999 e 2000, i costi incrementali di breve e di lungo periodo, che sono contenuti nella tavola 6, sostenuti dal gruppo T-C per operare sulla rotta Reggio Calabria-Messina, al fine di confrontarli con i relativi ricavi.

**TAVOLA 6 CONFRONTO FRA RICAVI E COSTI INCREMENTALI DI BREVE E LUNGO PERIODO DEL GRUPPO T-C PER LA ROTTA REGGIO CALABRIA-MESSINA**

	<b>1999</b>	<b>2000</b>
<i>Voce</i>	<i>lire (milioni)</i>	<i>lire (milioni)</i>
<b>RICAVI DA NAVIGAZIONE</b>	<b>4.545</b>	<b>4.169</b>
<b>COSTO EQUIPAGGI</b>	[omissis]	[omissis]
<b>CARBURANTE E LUBRIFICANTE</b>	[omissis]	[omissis]
<b>ONERI PORTUALI</b>	[omissis]	[omissis]
<b>MANUTENZIONE</b>	[omissis]	[omissis]
<b>ASSICURAZIONI</b>	[omissis]	[omissis]
<b>BIGLIETTERIE</b>	[omissis]	[omissis]
<b>COSTO OPPORTUNITÀ DEL</b>	(**)	(**)

<sup>38</sup> [P. Bolton, J. Brodley, M. Riordan, "Predatory Pricing: Strategic Theory and Legal Policy", Boston University School of Law, Working Paper Series, Law & Economics, W.P. n. 99-5, Jan. 2000 (pub. Georgetown Law Journal, 2000).]

<sup>39</sup> [Cfr. T-C, doc. III.48.]

<sup>40</sup> [T-C Doc. III.48.]

<sup>41</sup> [L'ammortamento rappresenta una quantificazione dei costi relativi al naviglio che riassorbe anche il costo opportunità dello stesso; quest'ultimo pertanto, al fine di evitare duplicazioni, deve essere sottratto dal computo dei costi incrementali di lungo periodo.]

<b>NAVIGLIO</b>		
<b>VARIE</b>	[omissis]	[omissis]
<b>COSTI INCREMENTALI DI BREVE</b>	[omissis]	[omissis]
<b>MARGINE</b>	[omissis] -[5%-10%]	[omissis] -[25%-30%]
<b>CONCESSIONE</b>	[omissis]	[omissis]
<b>AMMORTAMENTO DEL NAVIGLIO</b>	(**)	(**)
<b>COSTI INCREMENTALI DI LUNGO</b>	[omissis]	[omissis]
<b>MARGINE</b>	[omissis] -[5%-10%]	[omissis] -[25%-30%]

\* Nuovi dati forniti dalle parti nella memoria del 28 febbraio 2002.

\*\*Tali costi non sono stati imputati ancorché rappresentino un valore sicuramente positivo.

68. Con riferimento alla voce equipaggi è stato considerato tra i costi incrementali di breve periodo il costo del personale al valore del Contratto collettivo nazionale di lavoro (di seguito CCNL) sia per il 1999 che per il 2000. Tale dato corrisponde a quello utilizzato nonché effettivamente sostenuto dal gruppo T-C nel 1999, anno in cui è stato assunto personale *ad hoc* per la rotta Reggio Calabria-Messina, mentre per il 2000 esso costituisce solo un'approssimazione per difetto di tale costo. Infatti, in questo anno il gruppo T-C, oltre ad avere assunto specificamente per la nuova rotta due sole figure professionali, ha, per il resto, utilizzato personale precedentemente impiegato sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina il cui costo orario è risultato considerevolmente superiore, di circa il [omissis], rispetto al valore del CCNL<sup>42</sup>.

69. Tra i costi incrementali di breve periodo sono stati computati anche quelli relativi ai contratti di assicurazione, agli oneri portuali e al carburante. In riferimento a tale ultima voce sono stati utilizzati i dati contenuti nella memoria difensiva del 28 febbraio 2002<sup>43</sup>.

70. Con riguardo alla voce manutenzione, nel breve periodo devono essere computati i costi della manutenzione ordinaria, mentre gli interventi di carattere straordinario rientrano tra quelli di lungo periodo. D'altra parte nella comunicazione del 24 settembre 2001 le parti hanno affermato che *“le navi impiegate sulla rotta Reggio Calabria-Messina non sono mai state oggetto di interventi di manutenzione straordinaria”*<sup>44</sup>. Pertanto l'intero importo delle manutenzioni, pari a [omissis] milioni per il 1999 e [omissis] per il 2000, è stato imputato tra i costi di breve periodo.

71. Per quanto attiene alle biglietterie, in linea generale, andrebbe considerata nei costi incrementali di breve periodo solo la parte relativa ai costi non irrecuperabili, sostenuti specificatamente per la produzione predatoria, in particolare il costo del personale. Tuttavia nel caso in esame, come dichiarato dalle parti nella comunicazione pervenuta all'Autorità il 24 settembre 2001<sup>45</sup>, il servizio di biglietteria è stato dato in appalto ad una società esterna e il relativo pagamento avviene su base provvigionale legata al fatturato realizzato<sup>46</sup>. Conseguentemente il costo della biglietteria, in quanto risulta eliminabile con la cessazione del servizio, è stato incluso per intero tra i costi di breve periodo.

72. Infine, si dovrebbero ricomprendere tra i costi, rispettivamente, di breve e di lungo periodo, anche le voci relative al costo opportunità del naviglio e al costo di ammortamento dello stesso. Tali voci hanno certamente un valore positivo e tuttavia di non facile determinazione sulla base delle informazioni disponibili. In effetti, il costo opportunità del naviglio potrebbe essere approssimato sulla base dell'affitto pagato da Diano a T-C per il noleggio di una nave da utilizzare per il servizio sulla rotta Reggio Calabria-Messina, mentre il costo dell'ammortamento del naviglio è stato stimato dalla LIUC in [omissis] l'anno<sup>47</sup>. In ogni caso, in assenza di dati certi le voci di costo in esame non sono state considerate, di modo che le stime del costo incrementale di breve e di lungo periodo riportate nella tavola 6 approssimano i dati effettivi per difetto, rispettivamente, del costo opportunità del naviglio e del costo di ammortamento dello stesso.

<sup>42</sup> [Cfr. T-C doc. I.22, dove è indicato che il costo orario dell'equipaggio sulla rotta Reggio Calabria-Messina nel giugno 2000 è stato pari a [omissis] lire circa a fronte di costo calcolato sulla base del CCNL pari a [omissis] lire.]

<sup>43</sup> [Cfr. T-C doc. V.134.]

<sup>44</sup> [Cfr. T-C doc. IV.93.]

<sup>45</sup> [Cfr. T-C, doc. IV.93.]

<sup>46</sup> [Cfr. T-C doc. IV.93.]

<sup>47</sup> [Tale stima è stata ricavata dalla LIUC considerando un valore a nuovo del naviglio di circa [omissis] miliardi di lire, con un periodo di ammortamento di 15 anni, assunzione che pare realistica e forse anche conservativa. Peraltro, si è considerato il costo di ammortamento di una sola nave, ancorché in alcuni periodi le navi utilizzate dal gruppo T-C sulla Reggio Calabria – Messina siano state in realtà due]

73. Dalle elaborazioni svolte sui dati contenuti nella tavola 6 risulta che i ricavi realizzati nel 1999 e nel 2000 dal gruppo T-C sulla rotta Reggio Calabria-Messina non sono stati sufficienti a coprire i costi incrementali di breve e, a maggior ragione, di lungo periodo. Tale risultato risulta ancor più significativo ove si consideri che lo stesso è stato ottenuto senza tenere conto, per quanto detto, del costo opportunità del naviglio e del costo di ammortamento dello stesso.

**5) I costi e i ricavi di T-C sulla rotta Villa S. Giovanni – Messina**

74. Per quanto concerne la rotta Villa S. Giovanni-Messina si riporta una tavola descrittiva dei costi relativi al servizio di traghettamento sostenuti nel 1999 e nel 2000 da T-C, sulla base dei dati forniti dalle parti.

**TAV. 7 COSTI E RICAVI DI T-C SULLA ROTTA VILLA S. GIOVANNI-MESSINA**

	<b>1999</b>	<b>2000</b>
<b>Voce</b>	<b>lire (milioni)</b>	<b>lire (milioni)</b>
<b>RICAVI DA NAVIGAZIONE</b>	<i>[omissis]</i>	<i>[omissis]</i>
COSTO EQUIPAGGI	<i>[omissis]</i>	<i>[omissis]</i>
CARBURANTE E LUBRIFICANTE	<i>[omissis]</i>	<i>[omissis]</i>
ORMEGGIATORI E PORTUALI	<i>[omissis]</i>	<i>[omissis]</i>
MANUTENZIONE	<i>[omissis]</i>	<i>[omissis]</i>
ASSICURAZIONI	<i>[omissis]</i>	<i>[omissis]</i>
BIGLIETTERIE E ALTRI SERVIZI FORNITI DA TRAVEL TICKET*	<i>[omissis]</i>	<i>[omissis]</i>
AUTOMAZIONE DELLE NAVI**	<i>[omissis]</i>	<i>[omissis]</i>
AMMORTAMENTI	<i>[omissis]</i>	<i>[omissis]</i>
CONCESSIONI	<i>[omissis]</i>	<i>[omissis]</i>
ALTRO	<i>[omissis]</i>	<i>[omissis]</i>
<b>COSTI TOTALI</b>	<i>[omissis]</i>	<i>[omissis]</i>
<b>MARGINE</b>	<i>[omissis]</i> <i>[45-50%]</i>	<i>[omissis]</i> <i>[40-45%]</i>

Elaborazioni su dati forniti dalle parti<sup>48</sup>.

\* 5% del fatturato<sup>49</sup>

\*\*tale dato dovrebbe essere ripartito su più anni

75. Dalla tavola 7 emerge che il margine operativo sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina supera il 40% sia nel 1999 che nel 2000<sup>50</sup>.

**6) I costi e ricavi del gruppo T-C nel servizio di traghettamento attraverso lo Stretto di Messina**

76. Sulla base dei dati di bilancio, riportati nelle tavole 5 e 7, è possibile ricostruire i risultati economici ottenuti dal gruppo T-C per il servizio di traghettamento attraverso lo stretto di Messina.

77. I ricavi da navigazione realizzati dal gruppo T-C stati pari a circa *[omissis]* miliardi di lire nel 1999 e a circa *[omissis]* nel 2000 a fronte di costi rispettivamente pari a circa *[omissis]* e *[omissis]* miliardi di lire. Pertanto il margine operativo del gruppo T-C per l'attività svolta sul mercato rilevante, risulta nel 1999 del *[40-45%]* circa e nel 2000 del *[35-40%]*.

**IV. LE ARGOMENTAZIONI DELLE PARTI**

**1) Il mercato rilevante e la posizione dominante**

**a) Il mercato rilevante**

78. Con riguardo al mercato rilevante, le parti, nella memoria difensiva<sup>51</sup>, hanno sostenuto che esso potrebbe ricomprendere, oltre ai servizi di traghettamento attraverso lo Stretto di Messina, anche quelli espletati su altre rotte di

<sup>48</sup> [Cfr. T-C-, doc.III.67.]

<sup>49</sup> [Cfr. T-C, doc. I.26]

<sup>50</sup> [Va sottolineato che il margine operativo sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina risulta assai elevato pur essendo attribuiti a questa rotta probabilmente una parte dei costi che dovrebbero essere più correttamente imputati alla rotta Reggio Calabria-Messina.]

collegamento tra la Sicilia ed il continente. In particolare, rotte quali Messina-Salerno, Palermo-Napoli e Catania-Napoli comincerebbero ad assorbire considerevoli quantità di traffico. Tuttavia, ai fini del calcolo delle quote detenute dal gruppo T-C e dai concorrenti, l'impresa fa riferimento alle due rotte attualmente operative attraverso lo Stretto di Messina, vale a dire Villa San Giovanni-Messina e Reggio Calabria-Messina.

**79.** In relazione a tali rotte, viene peraltro evidenziato che Villa San Giovanni-Messina, caratterizzata da una minore durata della traversata ed una maggiore frequenza delle corse, risulterebbe di fatto insostituibile con Reggio Calabria-Messina per gli autoveicoli non commerciali.

*b) Le barriere all'ingresso e la posizione dominante del gruppo T-C*

**80.** Per quanto concerne la possibilità di ingresso di nuovi operatori nei servizi di traghettamento sullo Stretto di Messina, viene obiettato, in primo luogo, che le concessioni necessarie per l'utilizzo delle infrastrutture del porto di Villa San Giovanni sarebbero contendibili, come attestato dalle recenti vicende giudiziarie al riguardo. In ogni caso, le parti sottolineano che esse hanno durata quadriennale e, alla loro scadenza, vengono aggiudicate a seguito di una procedura istruttoria che comporta un confronto obiettivo, trasparente e non discriminatorio tra le imprese richiedenti. Infine, viene rilevato che, a seguito degli interventi previsti dall'Accordo di programma del 1990, *“anche nell'ipotesi più pessimistica entro quattro anni [...] saranno disponibili nuovi approdi, con la conseguente possibilità di ingresso di nuovi operatori anche sulla tratta Villa San Giovanni-Messina”*.

**81.** Per la rotta Reggio Calabria-Messina, l'assenza di barriere all'ingresso, secondo le parti, sarebbe dimostrata dal recente avvio del servizio da parte di un nuovo operatore, ossia la Ulisse Shipping Srl, collegata alla società Amadeus. Le parti sostengono inoltre che nel porto di Reggio Calabria e in quello di Messina non esisterebbero barriere infrastrutturali o amministrative tali da limitare l'ingresso di nuovi operatori e lo sviluppo del traffico.

**82.** Le parti sottolineano l'esistenza di *“condizionamenti concorrenziali”* alla propria azione che metterebbero in dubbio la sussistenza di una posizione dominante in capo al gruppo T-C così come ipotizzato dall'Autorità.

In particolare, sulla rotta Villa San Giovanni-Messina vi sarebbe per FS una concreta possibilità di sottrarre quote di mercato a T-C, a seguito di un potenziamento della flotta. Inoltre, l'ingresso di Diano avrebbe comportato rilevanti conseguenze anche sulla rotta Villa San Giovanni-Messina, provocando in un primo momento una riduzione del traffico ed inducendo T-C a diminuire le proprie tariffe per i veicoli commerciali su tale rotta.

**2) L'abuso di posizione dominante**

*a) L'avvio del servizio sulla rotta Reggio Calabria-Messina*

**83.** Le parti sottolineano, in via preliminare, che la decisione del gruppo T-C di cominciare ad esercitare la rotta Reggio Calabria-Messina a seguito dell'ingresso di Diano sul mercato non è stata oggetto di contestazione. In particolare, tale decisione sarebbe stata dovuta ai mutati incentivi ad esservi presente conseguenti all'entrata di Diano e non a presunti intenti di esclusione del concorrente.

*b) L'applicazione di tariffe inferiori a quelle di Diano*

**84.** Con riguardo alla fissazione delle tariffe, le parti hanno dichiarato che la sensibile differenza tra i prezzi praticati sulla rotta Reggio Calabria-Messina e quelli vigenti sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina trova giustificazione in una minore appetibilità del servizio fornito sulla prima rotta rispetto alla seconda<sup>52</sup>. Inoltre, le tariffe praticate sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina deriverebbero dagli elevati costi sopportati dall'impresa per lo svolgimento dell'attività.

**85.** Per quanto attiene al confronto con i prezzi praticati dal concorrente Diano, le parti sostengono che non vi sarebbe alcun principio di diritto della concorrenza che imponga all'operatore in posizione dominante di fissare i propri prezzi ad un livello superiore a quelli praticati dai concorrenti. L'unico limite sarebbe invece quello di mantenere i prezzi ad un livello tale da coprire i costi incrementali.

**86.** In ogni caso, il confronto tra le tariffe andrebbe effettuato avendo riguardo a quelle effettivamente praticate da Diano e non a quelle ufficiali, atteso che quest'ultima avrebbe sempre applicato sensibili sconti dell'ultimo minuto. A prescindere dall'esistenza di prove documentali, tale circostanza sarebbe provata dal fatto che le quote di mercato dei

---

<sup>51</sup> [Cfr. T-C, doc. V.134.]

<sup>52</sup> [Cfr. verbale audizione T-C, doc. II.25.]

due operatori nella rotta Reggio Calabria-Messina non sono variate nel tempo e che la quota di Diano è sempre rimasta superiore a quella di NGI.

87. Inoltre, effettuando una comparazione tra le tariffe per metro lineare, applicate per ogni singola lunghezza del veicolo, anziché tra la media aritmetica delle tariffe a metro lineare, emergerebbe che le tariffe di Diano per gli autotreni, che costituiscono, secondo le parti, l'elemento portante della sua strategia commerciale, sono state considerevolmente più convenienti di quelle di NGI.

### 3) *Il confronto tra ricavi e costi incrementali*

88. Le parti non contestano la metodologia utilizzata, tra l'altro su loro sollecitazione, per la verifica sulla predatorietà delle tariffe praticate, ovvero il metodo basato sul raffronto tra ricavi e costi incrementali di breve e di lungo periodo. Sollevano, invece, diverse contestazioni in merito all'esatta identificazione delle voci di costo che presentano carattere incrementale, alla loro collocazione fra i costi di breve o di lungo periodo ed, infine, al valore attribuito ad alcune di esse.

#### *a) I costi di ingresso sulla rotta Reggio Calabria-Messina*

89. Dopo aver ricordato che *“la nozione di costo incrementale si riferisce all'aumento dei costi, derivante dalla espansione della produzione, legati alla componente predatoria, rispetto al livello di produzione concorrenziale”*, le parti sostengono che non dovrebbero essere computati nei costi incrementali, né di breve né di lungo periodo, tutti quei costi fissi che il gruppo avrebbe comunque sopportato una volta presa la decisione di avviare il servizio sulla rotta Reggio Calabria-Messina. Pertanto, nei costi incrementali andrebbero considerati solo quei costi che l'operatore avrebbe evitato se non avesse posto in essere la pratica predatoria e, in particolare, i costi incrementali di breve periodo andrebbero calcolati considerando solo le maggiori spese per l'incremento degli *input* variabili (carburante, equipaggi, servizi portuali) derivanti dall'espansione della produzione relativa alla *“fase predatoria”*.

90. A giudizio delle parti occorre tenere esplicitamente conto del fatto che nella vicenda in esame vengono a sommarsi la decisione dell'entrata sulla rotta Reggio Calabria-Messina e le scelte relative ai prezzi e alle quantità da offrire. *“Queste decisioni”*, proseguono le parti *“hanno tuttavia natura diversa e implicano la predisposizione di input ed il sorgere di costi differenti: la scelta di erogare il servizio è tipicamente una decisione di lungo periodo e implica l'ottenimento dei diritti di attracco, la disponibilità di (almeno) una nave e la predisposizione delle biglietterie, tutti fattori necessari per erogare il servizio ma in gran parte o del tutto indipendenti dal livello di attività (numero di corse e di veicoli trasportati). Le scelte di prezzo e di quantità richiedono invece l'utilizzo di input, nel nostro caso tutti variabili, quali il carburante, gli equipaggi e i servizi del personale di banchina che gestisce gli attracchi”*.

91. Se dal punto di vista temporale entrata e fissazione delle tariffe coincidono, *“dal punto di vista logico è essenziale stabilire se la presunta condotta predatoria sia riferita alle politiche tariffarie di T-C o si estenda anche alla mera decisione di avviare il servizio sulla rotta Reggio Calabria-Messina”*. Di conseguenza, secondo le parti, in considerazione del fatto che l'Autorità non contesta *“la mera entrata sulla rotta Reggio Calabria-Messina”*, i costi incrementali da prendere in considerazione sarebbero semplicemente quelli relativi all'aumento dell'offerta a tariffe predatorie rispetto al livello dell'offerta a tariffe non predatorie.

Nel presente caso, le voci di costo che subirebbero un incremento nel breve periodo sarebbero *“quelle legate al maggior utilizzo degli input variabili (carburante, equipaggi, servizi portuali), mentre i costi degli altri input indivisibili (naviglio, biglietterie) che occorre predisporre prima di poter erogare il (maggior) servizio aumenterebbero solamente nel caso in cui la maggiore offerta di servizi di traghettamento richiedesse un loro adeguamento”*.

92. Seguendo questa impostazione, le parti escludono dal computo dei costi incrementali, di breve e di lungo periodo, tutti quei costi legati al semplice ingresso sulla rotta, comuni cioè al livello di produzione concorrenziale e al livello di produzione predatorio che, nel caso di specie, vengono identificati nel costo delle biglietterie e delle concessioni, come si vedrà più dettagliatamente in prosieguo.

93. Il confronto, così come prospettato dalle parti, tra i costi e i ricavi relativi al solo incremento produttivo predatorio presuppone, tuttavia, l'esatta identificazione della quantità di produzione che si realizzerebbe in base a condotte concorrenziali e non predatorie. Le stesse parti ammettono che questo approccio si scontra con la difficoltà di individuare quantità e prezzo della fase concorrenziale, dal momento che tali variabili non sono osservabili. In proposito le parti reputano di poter superare questo ostacolo approssimando i costi e i ricavi unitari della produzione concorrenziale con i costi e ricavi unitari riferiti alla produzione totale, ipotizzando che dette grandezze non subiscano variazioni di rilievo in corrispondenza dei due livelli di produzione prospettati.

#### *b) Considerazioni relative alle singole voci di costo*



### Concessioni

94. Tra le voci che le parti propongono di escludere dall'ambito dei costi incrementali rientra, in primo luogo, la voce relativa alle concessioni. Le parti argomentano infatti che le concessioni rappresentano una spesa necessaria nel caso in cui un'impresa decida di operare sulla rotta e sono invece indipendenti dal livello di attività, predatorio o non predatorio, successivamente scelto. Il costo delle concessioni, sostengono le parti, *“non ha nessuna componente incrementale legata alla maggior offerta di servizi di traghettamento, e pertanto va escluso dal computo dei costi incrementali di lungo periodo”*.

### Biglietterie

95. Anche in relazione alle biglietterie, le parti contestano l'inclusione di tale voce tra i costi incrementali rilevando che si tratterebbe di un costo riferibile all'attivazione del servizio sulla rotta Reggio Calabria-Messina, e non alla supposta fase predatoria.

Infatti, le parti osservano che i costi delle biglietterie rientrerebbero tra quelli incrementali solo qualora nella fase predatoria fosse necessario incrementare l'utilizzo di questi servizi rispetto alle condizioni di normale concorrenza. Nel caso di specie, i servizi di biglietteria sarebbero invece erogati *“con un utilizzo minimo e non comprimibile di risorse, e non potrebbero essere ridotti qualora l'impresa intendesse diminuire la produzione dopo la presunta fase predatoria”*.

96. In ogni caso, argomentano le parti, anche qualora si volesse considerare predatoria la mera entrata sulla rotta, *“rimane il fatto che le biglietterie nel caso in esame rappresentano un servizio acquistato da una ditta esterna, che va definito per contratto prima che il servizio venga avviato, determinando dei costi fissi che sorgono prima dell'avvio del supposto episodio predatorio”* e pertanto *“le spese per le biglietterie rientrerebbero tra i costi incrementali di lungo periodo”* e non piuttosto tra quelli di breve come sostenuto dall'Autorità.

### Costo opportunità del naviglio

97. Le parti ritengono che tra i costi incrementali di breve periodo non possa includersi neppure il costo opportunità del naviglio. Da un lato, infatti, le navi in questione dovrebbero comunque essere mantenute disponibili al fine di garantire la sostituzione, in caso di fermo, delle navi utilizzate sulla rotta Villa San Giovanni-Messina. Dall'altro lato, non esisterebbe un mercato di impieghi alternativi per il naviglio di T-C in esubero, atteso che lo stesso ha una specifica conformazione che ne permette l'utilizzo su rotte diverse rispetto a quelle dello Stretto di Messina solo con investimenti costosi.

98. In particolare, le parti hanno sostenuto che le proprie navi, in quanto presentano caratteristiche particolari, sarebbero in concreto utilizzabili soltanto nello stretto di Messina e, quindi, non potrebbero essere vendute a condizioni vantaggiose<sup>53</sup>. A supporto di tale considerazione sono state depositate alcune certificazioni rilasciate dal Registro Navale Italiano<sup>54</sup>.

Peraltro le parti, nel corso dell'audizione presso l'Autorità, hanno rilevato che *“Tourist-Caronte potrebbe vendere tali navi in esubero, anche se il loro valore di mercato è senz'altro inferiore rispetto al costo sostenuto e comunque al costo di rimpiazzo”*<sup>55</sup>.

99. Infine le parti sostengono che non sia condivisibile che *“una voce relativa al naviglio possa entrare nei costi incrementali di breve periodo come costo opportunità, prendendo a riferimento il fatto che C/T per alcuni mesi del 2001 ha affittato a Diano una nave ad una tariffa di [omissis] al giorno”*. Infatti si tratterebbe di un fatto episodico *“frutto di una circostanza eccezionale e impreveduta, prima e dopo la quale si conferma invece il fatto che il naviglio di C/T, essendo specificatamente costruito per la rotta sullo stretto di Messina, non ha un mercato e quindi un costo di opportunità”*.

### Ammortamento del naviglio

100. Le parti osservano che *in linea di principio, gli ammortamenti per le navi utilizzate vadano inclusi nei costi incrementali di lungo periodo per i maggiori servizi che le navi offrono durante la fase predatoria di espansione del servizio*. Tuttavia, nel caso di specie, essendo le navi utilizzate già state ammortizzate da tempo, sarebbe erroneo includere nei costi incrementali di lungo periodo il relativo costo di ammortamento. Secondo le parti, infatti, sostenere *“che i ricavi correnti debbano servire anche a precostituire le risorse per l'acquisto futuro di nuove navi significa*

---

<sup>53</sup> [Cfr. T-C, doc. III.48.]

<sup>54</sup> [Cfr. T-C, doc. III.43.]

<sup>55</sup> [Cfr. verbale audizione T-C, doc. II.25.]

*imputare al periodo corrente non solo l'eventuale ammortamento residuo dei beni capitali correntemente in uso, ma anche il futuro ammortamento per i nuovi beni capitali che verranno successivamente acquistati*".

In ogni caso, in questa situazione non vi sarebbe neppure necessità di sostituzione delle navi, giacché il gruppo T-C continuerà ad avere un numero crescente di navi in esubero, per effetto dei programmi di automazione e ristrutturazione del naviglio già intrapresi.

#### Assicurazione del naviglio

**101.** Ad avviso delle parti, i costi di assicurazione del naviglio non dovrebbero essere considerati tra i costi dedicati alla rotta Reggio Calabria-Messina, poiché essi devono essere sostenuti anche se le navi non vengono utilizzate. Le navi impiegate su tale rotta farebbero parte integrante della flotta T-C al servizio della rotta Villa San Giovanni-Messina, in quanto verrebbero mantenute pronte all'uso per eventuali sostituzioni in caso di guasto. Il costo dell'assicurazione non avrebbe pertanto potuto essere evitato se le navi non fossero state utilizzate per il servizio sulla rotta Reggio Calabria-Messina.

#### Equipaggi

**102.** Le parti concordano che il costo del personale per la rotta Reggio Calabria-Messina sia un costo dedicato, atteso che l'equipaggio in questione non è stato impiegato per la produzione congiunta sulle due rotte. Tuttavia propongono una quantificazione di questo costo parzialmente diversa da quella elaborata dall'Autorità.

**103.** In particolare, per quanto attiene al 1999, anno in cui è stato assunto nuovo personale per erogare il servizio sulla rotta Reggio Calabria-Messina, le parti ritengono che *"l'input lavoro rientra(i) interamente tra le voci di costo che dipendono dal livello di attività"* e che, pertanto, rientri nel calcolo dei costi incrementali di breve periodo.

**104.** Con riferimento al 2000, le parti sostengono che sulla rotta Reggio Calabria-Messina *"è stato impiegato, in attuazione dell'accordo sindacale del luglio 1999, personale dipendente di C/T che risultavano in esubero a seguito dell'ammodernamento delle navi che [...] hanno consentito di ridurre la dimensione degli equipaggi<sup>56</sup>"*. Precisano, inoltre, che *"Se è vero che l'accordo sindacale è stato stipulato dopo l'inizio delle supposte condotte predatorie, è altrettanto vero che esso non aveva ad oggetto il mantenimento dei livelli occupazionali, ma solo una riduzione del personale impiegato sulle navi operanti sulla rotta Villa San Giovanni-Messina. Il fatto che i lavoratori in esubero siano rimasti sul libro paga del gruppo C/T dipende piuttosto dalle risalenti relazioni industriali del gruppo C/T con le maestranze, che ovviamente preesistevano all'apertura della rotta Reggio Calabria-Messina<sup>57</sup>"*. In questo contesto, le parti rilevano che già in una riunione svoltasi nel gennaio 1998 T-C aveva fornito rassicurazioni ai sindacati sul fatto che la riduzione delle tabelle di armamento delle navi non avrebbe comportato alcun licenziamento.

Di conseguenza, le parti ritengono che il costo incrementale da attribuire a questa voce nel 2000 sarebbe esclusivamente quello riferito alla *"retribuzione delle figure professionali specifiche che sono state assunte a questo scopo (capitano e capomacchina) e negli incrementi salariali, rispetto alla retribuzione altrimenti pagata, per quei lavoratori marittimi in esubero che sono stati utilizzati sulla rotta secondaria e promossi di livello invece di essere lasciati inattivi"*.

#### *c) I risultati economici a cui pervengono le parti*

**105.** Le parti sostengono che il confronto tra costi incrementali e ricavi, calcolati escludendo i costi relativi al semplice ingresso sulla rotta Reggio Calabria-Messina, porterebbero alla conclusione che i prezzi applicati hanno assicurato ricavi che si sono mantenuti superiori sia ai costi incrementali di breve, sia a quelli di lungo periodo, in entrambi gli anni considerati dall'Autorità. La tavola che segue mostra i risultati a cui sono pervenute le parti.

**TAVOLA 8 ANALISI DEI COSTI MEDI INCREMENTALI DI BREVE E DI LUNGO E DEI RICAVI MEDI DEL GRUPPO T-C PER LA TRATTA REGGIO CALABRIA-MESSINA (I IPOTESI)\***

	<b>1999</b>	<b>2000</b>
<b>Voce</b>	<b>lire (milioni)</b>	<b>lire (milioni)</b>
CARBURANTE E LUBRIFICANTE	[omissis]	[omissis]
MANUTENZIONE	[omissis]	[omissis]
EQUIPAGGI	[omissis]	[omissis]
ONERI PORTUALI	[omissis]	[omissis]
VARIE	[omissis]	[omissis]

<sup>56</sup> [Cfr. T-C, doc. III.48.]

<sup>57</sup> [Cfr. T-C, doc. V.134.]

COSTI VARIABILI	[omissis]	[omissis]
Numero corse	[omissis]	[omissis]
COSTI MEDI INCREMENTALI DI BREVE (=costi medi variabili)	[omissis]	[omissis]
BIGLIETTERIE	0	0
MANUTENZIONE STRAORDINARIA	0	0
AMMORTAMENTO NAVI	0	0
COSTI MEDI INCREMENTALI DI LUNGO	[omissis]	[omissis]
RICAVI MEDI	[omissis]	[omissis]

Fonte: Memoria difensiva del 28 febbraio 2002.

\*Nei costi non sono inclusi quelli relativi all'avvio del servizio sulla rotta Reggio Calabria-Messina.

**106.** Al riguardo, le parti precisano che i costi medi incrementali di breve periodo sono stati approssimati con i costi medi variabili, ottenuti dividendo i costi degli *input* variabili per un indicatore del livello di output, quale il numero delle corse effettuate. Infatti, nel caso di specie, secondo le parti, gli *input* variabili, “uniche componenti dei costi incrementali di breve periodo, variano proporzionalmente al livello di produzione, sono cioè sostanzialmente lineari nell’output. Se i costi di breve periodo risultano lineari nel livello di produzione, i costi incrementali di breve periodo [...] risultano a loro volta proporzionali a tale incremento di output. Dividendo i costi incrementali per la variazione dell’output predatorio si ottengono infine i costi medi incrementali di breve periodo, che risultano costanti, e uguali ai costi medi variabili, qualunque sia l’incremento di output su cui sono misurati, inclusa l’intera produzione corrente”.

**107.** Per quanto riguarda i ricavi, le parti evidenziano che il metodo da seguire richiede il calcolo dei ricavi incrementali, da dividere per l’espansione predatoria dell’output. Il ricavo medio incrementale è stato approssimato con il ricavo medio calcolato sull’intero volume di vendite. La prima misura tende ad essere inferiore alla seconda, ma tale distorsione, ad avviso delle parti, “risulta trascurabile se, come nel caso che stiamo esaminando, caratterizzato da omogeneità di servizio tra i due operatori e concorrenza di prezzo, l’elasticità della curva di domanda residua è elevata”.

**108.** Peraltro, secondo le parti, “conclusioni sostanzialmente analoghe si ottengono anche nel caso in cui [...] si volesse definire i costi incrementali includendo nelle pratiche abusive anche la decisione di entrata e i relativi costi”. In questo caso, i costi incrementali di breve periodo sarebbero stati ampiamente coperti dai ricavi in entrambi gli anni presi in considerazione. I costi incrementali di lungo periodo, invece, includendo anche i costi relativi alle biglietterie e alle concessioni, risulterebbero leggermente superiori ai ricavi soltanto nel 1999, per poi essere inferiori già nel 2000. La perdita del primo anno sarebbe tuttavia da addebitare alla fase iniziale di organizzazione del servizio. La tavola che segue dà conto dei calcoli effettuati dalle parti.

**TAVOLA 9 ANALISI DEI COSTI MEDI INCREMENTALI DI LUNGO E DEI RICAVI MEDI DEL GRUPPO T-C PER LA TRATTA REGGIO CALABRIA-MESSINA (II IPOTESI)\***

Voce	1999 lire (milioni)	2000 lire (milioni)
CARBURANTE E LUBRIFICANTE	[omissis]	[omissis]
MANUTENZIONE	[omissis]	[omissis]
EQUIPAGGI	[omissis]	[omissis]
ONERI PORTUALI	[omissis]	[omissis]
VARIE	[omissis]	[omissis]
COSTI INCREMENTALI DI BREVE	[omissis]	[omissis]
BIGLIETTERIE	[omissis]	[omissis]
CONCESSIONE	[omissis]	[omissis]
COSTI INCREMENTALI DI LUNGO	[omissis]	[omissis]
<b>RICAVI</b>	<b>4.545</b>	<b>4.169</b>

Fonte: Memoria difensiva del 28 febbraio 2002.

Nei costi incrementali di lungo periodo vengono considerati anche quelli relativi all'avvio del servizio sulla rotta Reggio Calabria-Messina.

d) Assenza di una condizione necessaria per una strategia predatoria

**109.** Le parti osservano che una strategia predatoria da parte di un operatore razionale si concepisce solo sul presupposto che, una volta eliminato il primo concorrente, sia precluso ad altri operatori l’ingresso nel mercato e sia, pertanto, possibile all’*incumbent* recuperare le perdite subite durante la fase predatoria, attraverso il successivo aumento

dei prezzi. Nel caso di specie, invece, il gruppo T-C non avrebbe alcuna garanzia che altre imprese non comincino ad operare sulla rotta Reggio Calabria-Messina, in quanto l'accesso a tale rotta non sarebbe precluso da barriere. L'insussistenza di ostacoli all'accesso e lo scarso effetto dissuasivo della strategia del gruppo T-C sarebbero confermati dal recente ingresso sulla rotta della società Ulisse Shipping.

#### **4) L'eccesso di capacità produttiva**

**110.** Le parti osservano, inoltre, che l'assenza di un intento escludente sarebbe attestata dal fatto che il gruppo T-C non ha aumentato *“in maniera aggressiva”* la capacità di trasporto messa in campo in modo da soddisfare anche la domanda servita dall'impresa concorrente; cosa che invece avrebbe facilmente potuto fare.

**111.** A riprova di quanto sopra esposto le parti hanno rilevato che la flotta di T-C è composta attualmente di 12 navi, se si esclude la nave stabilmente utilizzata da NGI per i collegamenti con le isole Eolie; tuttavia, allo stato attuale, solo 8 navi vengono utilizzate. Le restanti 4 navi vengono mantenute attive per poter essere impiegate in sostituzione di quelle temporaneamente in manutenzione e per fare fronte a picchi di traffico<sup>58</sup>.

**112.** Le parti ricordano altresì di aver messo recentemente una delle proprie navi a disposizione al concorrente Diano, consentendo a quest'ultimo di superare un rischio di chiusura dell'attività per mancanza di naviglio. Tale comportamento sarebbe del tutto incoerente con una strategia di esclusione o marginalizzazione del concorrente.

#### **5) Gli orari di partenza**

##### *a) La razionalità economica dell'allineamento degli orari*

**113.** Le parti rilevano che esiste una solida letteratura economica che individua nella scelta di orari coincidenti con quelli del concorrente il risultato di condotte volte alla massimizzazione dei profitti di breve periodo. In particolare, osservano che *“quando le imprese trattano direttamente con i singoli consumatori [...] esiste la possibilità che le imprese riducano la mobilità dei consumatori attraverso la creazione di switching costs legati alle forme di pagamento, quali ad esempio l'offerta di tariffe A/R, o altre forme di fidelizzazione del cliente. In questo caso la concorrenza di prezzo, per quanto ancora presente, non raggiunge più quell'intensità 'distruttiva' che veniva immaginata nella letteratura di differenziazione orizzontale del prodotto, e non vi è quindi più ragione di offrire varietà (orari) diverse”*.

**114.** Sembrerebbe invece esistere un interesse comune a concentrare le corse su particolari orari di maggior afflusso; proprio la concentrazione di una pluralità di corse contribuirebbe ad ottimizzare il servizio e ad aumentare la domanda.

##### *b) Il comportamento di Diano*

**115.** Le parti osservano che, *“perché due operatori scelgano orari molto simili, occorre che entrambe le imprese decidano di seguire una strategia in questo senso; altrimenti, una delle due imprese potrebbe cercare di sottrarsi da tale esito allontanandosi dall'altra”*. Ad avviso delle parti, dall'analisi dei dati relativi agli orari di partenza delle navi emergerebbe chiaramente che in taluni casi era la stessa Diano a cercare la sovrapposizione delle proprie corse con quelle di NGI. Nella maggioranza dei casi, Diano non avrebbe fatto nulla per contrastare il comportamento del concorrente, modificando a sua volta i propri orari per distanziare le partenze da quelle di NGI.

**116.** Infine, le parti sostengono che NGI non avrebbe variato il numero delle corse sulla rotta Reggio Calabria-Messina per eguagliare quelle del concorrente. Con l'eccezione del periodo giugno 1999-2000, NGI avrebbe sempre offerto un numero di corse diverso, e di solito inferiore, a quello di Diano.

#### **6) L'assenza di effetti e di gravità dell'abuso**

##### *a) L'assenza di effetti*

**117.** Le parti sostengono che la politica asseritamente predatoria posta in essere dalla società non avrebbe prodotto alcun effetto negativo sul concorrente. I risultati negativi conseguiti da Diano nel 1999 e nel 2000, di cui peraltro non si avrebbe alcuna evidenza in atti, potrebbero essere totalmente addebitabili ad inefficienze dell'impresa stessa. In parte, essi deriverebbero da un errore di valutazione iniziale nella fissazione della propria tariffa, che si sarebbe poi rivelata troppo bassa al sopravvenire dell'aumento del numero di equipaggi e dei costi di ormeggio.

In ogni caso, l'andamento negativo di Diano sarebbe fisiologico, considerato che l'operatore ha dovuto sopportare i tipici costi di *start up*.

---

<sup>58</sup> [T-C, doc. III.48.]

**118.** In ogni caso, la permanenza della quota di Diano a livelli vicini al 60% in termini di fatturato sviluppato sulla rotta Reggio Calabria-Messina provverebbe, secondo le parti, che la contestata strategia predatoria non avrebbe né estromesso né marginalizzato il concorrente. Né la condotta del gruppo T-C sarebbe stata idonea a scoraggiare la concorrenza potenziale, come sarebbe reso evidente dal recente ingresso di Ulisse Shipping sulla medesima rotta.

**119.** Complessivamente, l'entrata del gruppo T-C sulla rotta Reggio Calabria-Messina avrebbe determinato rilevanti benefici per i consumatori su entrambe le rotte attraverso lo Stretto di Messina, in termini di aumento del numero di corse e riduzione dei prezzi.

*b) La durata e gravità*

**120.** Per quanto concerne la durata, ad avviso delle parti l'applicazione dei supposti prezzi predatori avrebbe riguardato al limite il solo anno di avvio del servizio, ossia il 1999. Sarebbe contestabile rinvenire un episodio di predazione in un periodo così breve.

**121.** Con riguardo alla gravità del comportamento, le parti evidenziano che la presente procedura costituisce la prima occasione in cui l'Autorità incentra la valutazione della predatorietà dei prezzi sulla comparazione dei ricavi con i costi incrementali. La complessità e la novità dell'approccio seguito sarebbero tali da ridurre la gravità della violazione.

## V. VALUTAZIONE GIURIDICA

### *1) Considerazioni in merito alla definizione del mercato rilevante*

**122.** Preliminarmente, in merito alla definizione del mercato rilevante, sul quale deve accertarsi la posizione dominante del gruppo T-C, si ritiene non condivisibile quanto sostenuto dalle parti<sup>59</sup>. In particolare, è da escludere che i servizi di traghettamento che collegano la Sicilia con altri porti della penisola siano sostituibili con quelli attraverso lo Stretto di Messina, in considerazione della differenza considerevole in termini di distanza, tempi di percorrenza e costi.

**123.** Per quanto riguarda poi la supposta insostituibilità tra le rotte Villa S. Giovanni-Messina e Reggio Calabria-Messina per gli autoveicoli non commerciali, va considerato che la configurazione di un unico mercato rilevante si spiega con l'incidenza preponderante sull'intero mercato della domanda costituita dai mezzi commerciali, la quale si caratterizza per un'elevata elasticità tra le due rotte.

### *2) La posizione dominante del gruppo T-C*

*a) La detenzione di una cospicua quota di mercato*

**124.** Il gruppo T-C occupa una posizione dominante nel mercato del servizio di traghettamento attraverso lo Stretto di Messina, con una quota, in termini di fatturato, nel 2000 pari a circa il 79%, realizzata quasi interamente sulla rotta principale, Villa S. Giovanni-Messina, dove T-C detiene circa l'82%. Sulla rotta Reggio Calabria-Messina, dove il gruppo T-C opera attraverso la controllata NGI, la quota detenuta è pari a circa il 47%. Va inoltre osservato che il gruppo T-C è l'unico operatore presente su entrambe le rotte.

*b) La quota relativa rispetto ai concorrenti*

**125.** La quota del gruppo T-C, oltre ad essere assai elevata, è sensibilmente superiore a quella degli altri operatori presenti sul mercato: FS e il nuovo entrante, Diano.

FS opera esclusivamente sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina dove la quota, nel 2000, è stata di circa il 18%; nello stesso anno la quota di questo operatore sull'intero mercato è stata di circa il 17% del fatturato realizzato. Diano, invece, occupa una posizione alquanto marginale nel mercato nel suo insieme, con una quota pari a circa il 4%, mentre detiene il 53% del fatturato realizzato sulla rotta Reggio Calabria-Messina.

**126.** Data l'elevata quota di mercato detenuta dal gruppo T-C e la rilevante differenza rispetto alle quote degli altri operatori, la concorrenza effettiva che le imprese attualmente presenti nel mercato sono in grado di esercitare nei confronti del gruppo T-C risulta assai limitata.

*c) Le barriere all'entrata nel mercato e la concorrenza potenziale*

---

<sup>59</sup> [Cfr. T-C, doc. V.134.]

**127.** Per valutare appieno la posizione detenuta dal gruppo T-C nel mercato del traghettamento attraverso lo Stretto di Messina, occorre considerare che la rotta maggiormente appetibile, Villa S. Giovanni-Messina, che rappresenta a tutt'oggi una quota di circa il 90% del mercato, non è contendibile per la presenza di barriere, sia di carattere amministrativo che infrastrutturale, che impediscono l'accesso di nuovi operatori. Infatti, malgrado sia prevista una procedura istruttoria per l'aggiudicazione delle concessioni, nella quale vengono messi a confronto più operatori, una volta che tali concessioni sono state assegnate, l'aggiudicatario gode di una protezione di carattere amministrativo per un periodo di quattro anni.

Con riguardo poi alle barriere di carattere infrastrutturale, va considerato che l'attuale configurazione del porto di Villa S. Giovanni non consente l'accesso di nuovi operatori e che non è stato definito il tempo entro il quale gli interventi previsti dall'Accordo di Programma del 1990 saranno avviati.

**128.** Inoltre, T-C è l'unico operatore privato che opera da oltre 30 anni sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina, utilizzando in via esclusiva quattro degli otto approdi disponibili nell'area portuale di Villa S. Giovanni, detenuti in regime di concessione fin dalla fine degli anni sessanta. I restanti quattro approdi sono stati conferiti a FS che, tuttavia, utilizza normalmente solo l'invasatura zero per il trasporto dei mezzi gommati; le invasature 1, 2 e 3 sono adibite al trasporto dei treni e, solo eccezionalmente, dei mezzi gommati. Il fatto che in linea generale FS utilizzi uno solo dei quattro approdi disponibili per il traghettamento dei mezzi gommati costituisce, tra gli altri, uno dei fattori che limitano fortemente la possibilità per tale impresa di esercitare una effettiva pressione concorrenziale nei confronti di T-C.

**129.** Con riferimento alla rotta Reggio Calabria-Messina, va rilevato che allo stato essa costituisce una parte marginale dell'intero mercato.

**130.** Pertanto, la concorrenza potenziale sul mercato che potrebbe essere esercitata da eventuali nuovi entranti risulta particolarmente debole e, comunque, circoscritta alla rotta meno appetibile Reggio Calabria-Messina.

*d) Altri indizi dell'esistenza di una posizione dominante*

**131.** Oltre agli aspetti strutturali sopra descritti, il potere che il gruppo T-C è in grado di esercitare nei confronti dei concorrenti deriva altresì da altri fattori quali:

- la capienza della sua flotta e la frequenza dei servizi offerti, elementi che vanno valutati anche alla luce della capacità produttiva di cui dispongono i concorrenti;
- la reputazione dell'impresa, la quale svolge il servizio da oltre un trentennio;
- la sua disponibilità finanziaria.

*e) Autonomia comportamentale*

**132.** Gli elementi sopra descritti, che caratterizzano la posizione del gruppo T-C nel servizio di traghettamento attraverso lo Stretto di Messina, conferiscono all'operatore la possibilità di agire indipendentemente dai suoi concorrenti e dai suoi clienti senza subirne pregiudizio, in modo tale da ostacolare lo svolgimento di una concorrenza effettiva nel mercato rilevante<sup>60</sup>.

i) Indipendenza rispetto ai concorrenti

**133.** L'ingresso sul mercato del nuovo operatore Diano non ha determinato una modifica della strategia complessiva del gruppo T-C, in quanto esso è stato circoscritto ad un segmento minore del mercato. Poiché la rotta Villa S. Giovanni-Messina risulta, ad oggi, non contendibile, il gruppo T-C ha potuto replicare al nuovo entrante applicando sulla rotta Reggio Calabria-Messina tariffe significativamente inferiori rispetto a quelle praticate sulla rotta principale, pur mantenendo sostanzialmente elevati i margini di profitto realizzati sul mercato nel suo complesso.

**134.** Va, infatti, considerato che sulla tratta Villa S. Giovanni-Messina, che rappresenta circa il 90% del mercato e dalla quale il gruppo T-C trae gli elevati margini di profitto, le specificità di FS e i vincoli che ne condizionano l'attività (per il trasporto di mezzi gommati utilizza infatti un solo molo) allo stato attuale, limitano considerevolmente la pressione competitiva esercitata dal principale concorrente presente sul mercato.

---

<sup>60</sup> [Secondo la Corte di Giustizia, la posizione dominante di cui all'art. 82 del Trattato CE "corrisponde ad una situazione di potenza economica grazie alla quale l'impresa che la detiene è in grado di ostacolare la persistenza di una concorrenza effettiva sul mercato di cui trattasi ed ha la possibilità di tenere comportamenti alquanto indipendenti nei confronti dei suoi concorrenti, dei suoi clienti e, in ultima analisi, dei consumatori": per tutte, sentenza del 13 febbraio 1979, Causa 85/76, Hoffmann La Roche/Commissione, sopraccitata, e sentenza del 14 febbraio 1978, Causa 27/76, United Brands/Commissione.]

## ii) Indipendenza rispetto ai consumatori

**135.** Per quanto concerne i consumatori, la sostanziale autonomia di comportamento del gruppo T-C emerge con evidenza alla luce del fatto che è in grado di praticare prezzi assai elevati su una parte considerevole del mercato. In particolare, le tariffe per i veicoli commerciali della rotta Villa S. Giovanni-Messina sono state superiori di una percentuale che varia tra un minimo del 30% e un massimo dell'85% rispetto a quelle praticate sull'altra rotta, a seconda del periodo preso in considerazione e del fatto che si consideri la sola andata o andata e ritorno<sup>61</sup>.

**136.** Per quanto riguarda la riduzione, di circa il 20%, delle tariffe da parte di T-C sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina, va considerato che essa ha riguardato esclusivamente i veicoli commerciali e si è realizzata solo ad un anno di distanza dall'ingresso sul mercato del nuovo operatore. Infatti, solo in presenza di un differenziale di prezzo particolarmente elevato e prolungato nel tempo il gruppo T-C ha ritenuto di dover modificare la propria struttura tariffaria sulla rotta principale. A detta delle parti, peraltro, questa riduzione è prevalentemente il frutto della riorganizzazione della flotta utilizzata su tale rotta che ha determinato una diminuzione dei costi di produzione.

### *f) La posizione dominante del gruppo T-C*

**137.** In conclusione, considerata la cospicua quota da tempo detenuta, le caratteristiche della concorrenza effettiva, le significative barriere all'entrata, nonché l'elevato grado di autonomia che contraddistingue la condotta del gruppo T-C, si ritiene che esso sia in posizione dominante nel mercato del servizio di traghettamento attraverso lo Stretto di Messina.

## **3) L'abuso di posizione dominante**

### *a) I principi stabiliti dalla Corte di Giustizia e dalla Commissione*

**138.** E' un principio ormai consolidato che i comportamenti delle imprese dominanti atti ad ostacolare il mantenimento del grado di concorrenza esistente ancora sul mercato o lo sviluppo di tale concorrenza costituiscono abuso di posizione dominante. In particolare, nella sentenza Hoffman La Roche/Commissione, la Corte di Giustizia ha affermato che *"lo sfruttamento abusivo è una nozione oggettiva, che riguarda il comportamento dell'impresa in posizione dominante atto ad influire sulla struttura di un mercato in cui, proprio per il fatto che vi opera detta impresa, il grado di concorrenza è già sminuito e che ha come effetto di ostacolare, ricorrendo a mezzi diversi da quelli su cui si impernia la concorrenza normale tra prodotti o servizi, fondata sulle prestazioni degli operatori economici, la conservazione del grado di concorrenza ancora esistente sul mercato o lo sviluppo di detta concorrenza"*<sup>62</sup>.

**139.** Tali comportamenti non costituiscono abuso solo nella misura in cui sono suscettibili di causare un pregiudizio immediato ai consumatori e ai clienti, ma anche qualora li danneggino indirettamente, incidendo sulla struttura efficiente del mercato<sup>63</sup>. In particolare, la Corte di Giustizia nella Sentenza AKZO/Commissione ha affermato che costituisce una violazione dell'articolo 86 (ora articolo 82) del Trattato il fatto che *"un'impresa dominante elimini un concorrente e rafforzi in tal modo la propria posizione, avvalendosi di mezzi diversi da quelli che sono propri di una concorrenza fondata sui meriti"*<sup>64</sup>. Più in particolare, la Corte, nella medesima Sentenza, ha stabilito che *"i prezzi inferiori alla media dei costi variabili (vale a dire quei prezzi che variano in funzione dei quantitativi prodotti) mediante i quali un'impresa dominante persegue l'obiettivo di eliminare un concorrente devono ritenersi illeciti. Poiché ogni vendita comporta per l'impresa dominante una perdita, ossia la totalità dei costi fissi (vale a dire quei costi che restano costanti a prescindere da quale sia l'entità dei quantitativi prodotti) e, almeno in parte, dei costi variabili relativi all'unità prodotta, la detta impresa non ha infatti alcun interesse a praticare simili prezzi se non quello di eliminare i propri concorrenti, per poter poi rialzare i propri prezzi approfittando della situazione di monopolio. D'altra parte, prezzi inferiori alla media dei costi totali, i quali comprendono i costi fissi e quelli variabili, ma superiori alla media dei costi variabili, sono da considerare illeciti allorché sono fissati nell'ambito di un disegno inteso ad eliminare un concorrente. Tali prezzi possono infatti estromettere dal mercato imprese le quali potrebbero essere altrettanto efficienti come l'impresa dominante, ma che, per via delle loro più modeste capacità finanziarie, sono incapaci di resistere alla concorrenza che viene esercitata nei loro confronti"*<sup>65</sup>.

---

<sup>61</sup> [Cfr. T-C, doc. III.32.]

<sup>62</sup> [Causa 85/76, Hoffman-La Roche/Commissione, Sentenza 13 febbraio 1979, punto 91.]

<sup>63</sup> [Sentenza 21 febbraio 1973 della Corte di Giustizia, Causa 6/72 Europemballage Corporation e Continental Can Company Inc./Commissione; Cause Riunite 6-7/73, Istituto Chemioterapico Italiano SpA e Commercial Solvants Corporation/Commissione. ]

<sup>64</sup> [Sentenza 3 luglio 1991 Corte di Giustizia, Causa C-62/86 AKZO Chemie BV/Commissione, punto 70.]

<sup>65</sup> [Sentenza 3 luglio 1991 Corte di Giustizia, Causa C-62/86 AKZO Chemie BV/Commissione, punti 71 e 72.]

**140.** Nel caso in esame i comportamenti posti in essere dal gruppo T-C configurano una strategia finalizzata ad estromettere o quantomeno a confinare in una posizione del tutto marginale il concorrente Diano.

Tale strategia si è esplicata attraverso una politica tariffaria particolarmente aggressiva, consistente nell'applicazione sulla rotta Reggio Calabria-Messina di tariffe che non sono state sufficienti a coprire i costi incrementali sia di breve che di lungo periodo.

**141.** A tale riguardo, va osservato che, contrariamente a quanto sostenuto nella memoria difensiva, l'applicazione di tariffe inferiori o uguali a quelle del concorrente non è in sé oggetto di contestazione; ad essere contestato è invece il carattere predatorio di tali tariffe quale emerso dalle risultanze istruttorie.

**142.** In ordine all'imputazione della condotta che è stata concretamente attuata da NGI deve osservarsi che essa è frutto di una strategia posta in essere dal gruppo T-C. Tale conclusione emerge dalla dinamica complessiva della condotta escludente che NGI ha materialmente realizzato proprio perché supportata, oltre che diretta, da T-C grazie alle rendite di posizione detenute sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina. Pertanto la condotta abusiva risulta imputabile alle società Tourist, Caronte e NGI.

*b) L'iter valutativo seguito*

**143.** Coerentemente con le premesse metodologiche illustrate nelle risultanze istruttorie, l'accertamento dell'eventuale predatorietà delle tariffe applicate dal gruppo T-C sulla rotta Reggio Calabria-Messina è stato condotto facendo riferimento alla nozione di costo incrementale (di breve e lungo periodo). L'utilizzo dei costi incrementali di breve e di lungo periodo in luogo dei costi medi variabili e totali, suggerito, peraltro, dalle stesse parti, costituisce una metodologia di analisi coerente con quella proposta da Areeda-Turner e seguita nei precedenti comunitari, presentando rispetto a quella alcuni vantaggi. Infatti, sia nella prospettiva monoprodotto, sia in quella di una diversificazione multiprodotto, l'utilizzo del costo incrementale consente di individuare con precisione il costo di quei fattori che sono specificatamente dedicati alla produzione incrementale, escludendo, invece, il costo dei fattori comuni, già sostenuto e che non subisce un aumento a seguito della maggiore produzione.

**144.** In base alla teoria economica sui costi incrementali, affinché una politica di prezzo possa essere considerata predatoria è necessario che siano soddisfatte le condizioni previste dal seguente test:

a) se il prezzo è inferiore al costo incrementale medio di breve periodo deve essere considerato di natura predatoria;

b) se il prezzo è superiore al costo incrementale medio di lungo periodo non può essere considerato di per sé predatorio;

c) se il prezzo è compreso tra i due costi, la valutazione dell'eventuale comportamento predatorio necessita di ulteriori elementi e dell'esame del contesto competitivo in cui esso si inserisce.

Questa metodologia è stata utilizzata al fine di valutare i comportamenti di prezzo posti in essere dal gruppo T-C<sup>66</sup>.

**145.** Dall'analisi svolta nelle risultanze istruttorie è emerso che i ricavi derivanti dal servizio di traghettamento sulla rotta Reggio Calabria-Messina non sono stati sufficienti, per gli anni 1999 e 2000, a coprire i costi incrementali di lungo né quelli di breve periodo. Pertanto, risultano soddisfatte le condizioni per cui la strategia di prezzo posta in essere dal gruppo T-C deve essere considerata predatoria.

**146.** Si è quindi proceduto ad esaminare le tesi difensive proposte dalle parti. Come si è detto, pur condividendo la metodologia dei costi incrementali, esse<sup>67</sup> hanno contestato le modalità applicative seguite dall'Autorità sia con riferimento alla identificazione delle voci di costo da includere tra i costi incrementali, sia alla quantificazione di queste ultime. L'analisi condotta ha dimostrato l'irrelevanza e l'infondatezza teorica della tesi difensiva per quanto concerne i criteri di identificazione dei costi incrementali; ha inoltre dimostrato che, anche a voler seguire il metodo suggerito dalle parti, le conclusioni in merito al comportamento predatorio non vengono comunque modificate se le singole voci di costo, in particolare quelle relative alla biglietteria e al costo del personale, sono correttamente qualificate e quantificate.

**147.** E, inoltre, opportuno sottolineare, fin d'ora, che come sarà meglio illustrato in seguito alcuni dei dati forniti dalle parti nel corso del procedimento, e su cui si è basata l'analisi, presentano incoerenze di fondo, che fanno sorgere più di un dubbio sulla corretta determinazione delle singole voci di costo.

---

<sup>66</sup> *[Qualora l'incremento di produzione riguardi un singolo prodotto, come nel caso di specie, anziché raffrontare il prezzo praticato con il costo incrementale medio, è possibile confrontare i ricavi derivanti dalla produzione aggiuntiva con i costi incrementali totali sostenuti per realizzarla.]*

<sup>67</sup> *[Cfr. T-C, doc. V.134.]*



**148.** Anche i dati relativi alla determinazione degli orari di partenza delle corse sulla rotta Reggio Calabria-Messina, sebbene nel caso in esame non configurino di per sé una violazione della legge n. 287/90, confermano l'intento escludente della replica del gruppo T-C all'ingresso di Diano sul mercato.

#### **4) Il test di predatorietà**

##### **i) Ricavi inferiori ai costi incrementali di lungo periodo**

**149.** Dalle analisi svolte nel corso del procedimento emerge, innanzi tutto, che le tariffe praticate da NGI sulla rotta Reggio Calabria-Messina hanno determinato nel 1999 e nel 2000 un livello di ricavi che non è risultato sufficiente a coprire i costi incrementali di lungo periodo. Infatti, come emerge dalla tavola 6, tali costi sono stati sensibilmente superiori ai ricavi, determinando risultati negativi pari a [omissis] milioni di lire nel 1999 (-[5%-10%] dei ricavi) e a [omissis] milioni di lire nel 2000 (-[25%-30%] dei ricavi). La significatività di questi risultati è rafforzata dal fatto che gli stessi non tengono conto della voce di costo relativa all'ammortamento del naviglio, di valore certamente positivo, seppure di non facile determinazione.

##### **ii) Ricavi inferiori ai costi incrementali di breve periodo**

**150.** Dalle risultanze istruttorie emerge inoltre che le tariffe praticate da NGI hanno determinato nel 1999 e nel 2000 un livello di ricavi insufficiente a coprire anche i costi incrementali di breve periodo. Infatti, come si evince dalla già richiamata tavola 6, tali costi sono stati sensibilmente superiori ai ricavi, determinando risultati negativi pari a [omissis] milioni di lire nel 1999 (-[5%-10%] dei ricavi) e a [omissis] milioni di lire nel 2000 (-[25%-30%] dei ricavi).

Tale risultato, secondo le indicazioni del metodo di analisi basato sui costi incrementali, consente di pervenire ad una conclusione definitiva circa il carattere predatorio delle tariffe praticate sulla rotta Reggio Calabria-Messina nel periodo considerato.

Va peraltro osservato che, come si è detto, a tale risultato si è pervenuti senza tenere conto del costo opportunità legato ad un possibile impiego alternativo del naviglio di T-C utilizzato da NGI sulla rotta Reggio Calabria-Messina, ovvero di una voce di costo che, secondo la teoria economica di riferimento, rientra propriamente tra i costi incrementali di breve periodo<sup>68</sup>. Ne discende che il risultato ottenuto risente di una approssimazione per difetto nel calcolo di alcune voci di costo, che ne rafforza la valenza probatoria.

**151.** A tale esito si perviene anche seguendo l'approccio proposto dalle parti, a condizione che vengano correttamente qualificati e quantificati nei costi incrementali di breve periodo i costi relativi alla biglietteria (nel 1999 e nel 2000) e agli equipaggi (nel 2000) dedicati alla rotta Reggio Calabria-Messina.

#### **5) Considerazioni sull'approccio proposto dalle parti per l'analisi dei costi incrementali della rotta Reggio Calabria-Messina**

##### ***a) La scomposizione dell'incremento di produzione in due componenti***

**152.** Le parti sostengono che l'ingresso sulla rotta Reggio Calabria-Messina, ai prezzi a cui si è effettivamente realizzato, debba essere scomposto in due parti, che concretamente si confondono, a causa della loro "coincidenza temporale", ma che possono e devono essere tenute concettualmente distinte: il "mero ingresso", da un lato, e la politica tariffaria, dall'altro. Ad avviso delle parti, infatti, solo quest'ultima componente sarebbe stata-e, comunque, potrebbe essere-oggetto di contestazione da parte dell'Autorità.

**153.** Il "mero ingresso" viene definito dalle parti come una replica all'ingresso di Diano a tariffe "concorrenziali", mentre la politica tariffaria consisterebbe nella riduzione dei prezzi, dal livello concorrenziale al livello predatorio. Ciascuna di queste due fasi logiche sarebbe caratterizzata da un aumento della quantità venduta, cui è associato un incremento di costi e ricavi.

**154.** La scomposizione proposta dalle parti è schematizzata nella Figura 1, nella quale la retta tratteggiata rappresenta l'intera produzione incrementale realizzata dal gruppo T-C sulla rotta Reggio Calabria-Messina; il primo segmento della retta rappresenta il "mero ingresso", vale a dire il passaggio, su tale rotta, da una produzione nulla alla produzione concorrenziale non predatoria (Q1); il secondo segmento rappresenta l'ulteriore incremento produttivo con il quale sarebbe attuata la strategia predatoria (Q2).

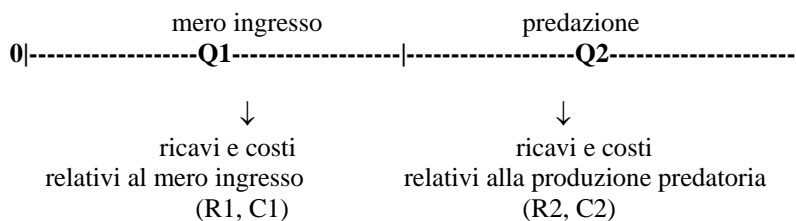
I ricavi e i costi totali (indicati con R e C), che si riferiscono all'intera produzione effettuata sulla rotta vengono ad essere suddivisi in una componente specificamente relativa al mero ingresso (e sono indicati, rispettivamente, come

---

<sup>68</sup> [ Cfr. par. 63.]

R1 e C1) e in una componente specificamente relativa alla produzione predatoria (e sono indicati, rispettivamente, come R2 e C2). Per costruzione, quindi,  $R=R1 + R2$  e  $C=C1+C2$ .

**Figura 1: La scomposizione proposta dalle parti**



**155.** Questo esercizio di scomposizione, secondo l'impostazione delle parti, si rende necessario per chiarire preventivamente a quale variazione di produzione si riferisca la contestazione di predatorietà e, di conseguenza, quali siano le variazioni di costi e ricavi da porre a confronto. In particolare, secondo le parti, il *test* di predatorietà dovrebbe essere effettuato solo con riferimento ai costi relativi alla produzione predatoria (C2), mentre i costi relativi al mero ingresso sulla rotta (C1) dovrebbero necessariamente essere esclusi. Le parti propongono questa impostazione considerando, in ogni caso, che l'oggetto di contestazione indicato nella risultanze istruttorie riguardi esclusivamente la politica tariffaria adottata sulla rotta Reggio Calabria-Messina e non la mera decisione di avviare il servizio.

**156.** In via preliminare, va sottolineato che le argomentazioni delle parti muovono da una preoccupazione infondata. Infatti l'impostazione che è stata seguita dall'Autorità, ai fini dell'analisi sulla predatorietà, basata sul confronto tra ricavi totali e costi totali sulla rotta Reggio Calabria- Messina, non si traduce in una censura della scelta, in sé considerata, di un'impresa in posizione dominante di replicare all'ingresso di un concorrente. Essa serve piuttosto a verificare se le modalità specifiche con cui tale scelta viene attuata implicano l'adozione di una strategia predatoria. Nel caso di specie, pertanto, l'analisi condotta non vale a mettere in discussione la scelta del gruppo T-C di espandere la propria produzione dalla rotta Villa San Giovanni-Messina alla rotta Reggio Calabria-Messina, quanto piuttosto a verificare se detta espansione, così come si è manifestata nei fatti, alle tariffe effettivamente praticate, sia da considerare predatoria.

**157.** In ogni caso, come verrà illustrato nei paragrafi che seguono, la scomposizione proposta dalle parti risulta sia irrilevante ai fini della valutazione sulla predatorietà sia teoricamente infondata. Inoltre, è possibile dimostrare che, anche a voler seguire fino in fondo l'approccio proposto dalle parti, i risultati del test di predatorietà non verrebbero in alcun modo modificati nel caso di specie, a condizione di qualificare e quantificare correttamente le singole voci di costo, in particolare quelle relative alle biglietterie e al costo del personale.

*b) L'irrelevanza dell'approccio proposto dalle parti*

**158.** La scomposizione proposta dalle parti è inutile e, pertanto, irrilevante, ai fini della valutazione sulla predatorietà. Se i costi totali riferiti all'intera produzione sulla nuova rotta risultano superiori ai corrispondenti ricavi totali, di modo che l'intera produzione sulla nuova rotta risulta predatoria-questa è infatti la conclusione delle risultanze istruttorie, che non viene confutata dalle parti- allora, almeno in una delle due componenti in cui le stesse suggeriscono di scomporre l'intera produzione, i costi devono essere superiori ai ricavi. Questo è sufficiente per provare che il gruppo T-C ha posto in atto una strategia predatoria.

**159.** Con riferimento alla figura 1, infatti, le risultanze istruttorie hanno dimostrato che i ricavi sono minori dei costi ( $R < C$ ). Di conseguenza, per l'uno o per l'altro o per entrambi i segmenti (relativi, rispettivamente, al "mero ingresso" e alla "predazione") deve essere vero che i corrispondenti ricavi sono minori dei costi, giacché  $R1 > C1$  e  $R2 > C2$  implicherebbe necessariamente  $R > C$ . Si deve tuttavia osservare che, per definizione, l'ingresso concorrenziale deve implicare ricavi che coprono i costi ( $R1 \geq C1$ ) e, pertanto, non può essere predatorio. Ne consegue che, sempre ammettendo che la scomposizione proposta dalle parti sia fondata teoricamente, la maggior produzione (Q2) rispetto alla produzione concorrenziale (Q1) è necessariamente predatoria.

**160.** In conclusione, se la produzione sulla rotta dà luogo, nel suo complesso, a ricavi che non sono sufficienti a coprire i relativi costi, la scomposizione in due componenti distinte appare inutile, giacché può solo condurre ad attribuire la riscontrata predatorietà alla seconda componente, ma non può modificare la conclusione di fondo che una politica predatoria è stata in effetti attuata.

*c) I problemi teorici sollevati dall'approccio delle parti*

**161.** La scomposizione proposta dalle parti presenta inoltre seri problemi teorici, non trovando alcun riscontro né nel lavoro di Bolton, Brodley e Riordan<sup>69</sup> né, in generale, nella letteratura antitrust in materia di prezzi predatori. In primo luogo, l'approccio proposto dalle parti si scontra con le difficoltà-esplicitamente riconosciute dalle stesse di individuare l'ipotetica quantità di equilibrio concorrenziale, da assumere come punto di partenza per il calcolo dei ricavi e dei costi incrementali. Tale quantità potrebbe non essere diversa da zero: in tal caso, con riferimento alla fig.1, la maggior produzione Q2 verrebbe a coincidere con l'intera produzione effettuata sulla rotta. Ma, anche se esistesse una quantità concorrenziale maggiore di zero e fossimo in grado di individuarla *a priori*, considerare quest'ultima come il punto di riferimento per la valutazione di costi e ricavi incrementali renderebbe superflua la metodologia di Bolton, Brodley e Riordan. Infatti, il carattere predatorio o non predatorio della politica praticata scaturirebbe immediatamente dal confronto tra quest'ultima e la quantità effettivamente prodotta senza alcun bisogno di ricorrere alla valutazione di costi e ricavi incrementali. Dalle proprietà generali della curva di domanda<sup>70</sup> discende infatti che la maggiore produzione rispetto alla produzione concorrenziale potrebbe essere collocata sul mercato solo a tariffe più basse di quelle concorrenziali, e dunque più basse dei costi di produzione; ciò sarebbe sufficiente ad indicare la natura predatoria della politica tariffaria.

*d) La qualificazione e la quantificazione dei costi delle biglietterie e del personale e la conseguente invarianza del risultato del test di predatorietà anche secondo l'approccio delle parti*

**162.** Nell'approccio suggerito dalle parti, per ottenere il risultato di non predatorietà è strettamente necessario: *i)* che il costo delle biglietterie sia escluso dal calcolo dei costi incrementali sia di breve che di lungo periodo, in quanto considerato costo non recuperabile "di ingresso"; *ii)* che il costo del personale sia quantificato ai fini del calcolo dei costi incrementali, solo nella misura indicata nella tavola 8 e, quindi, con riferimento all'anno 2000, venga escluso il costo relativo al personale precedentemente utilizzato sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina e poi trasferito sulla rotta Reggio Calabria-Messina. Anche se si volesse escludere dai costi incrementali l'insieme di tutti gli altri costi che le parti qualificano tra i costi di ingresso sulla rotta (ma fosse tenuta ferma la qualificazione e quantificazione dei costi di biglietteria e di quelli del personale come valutati dall'Autorità e riportati nella tavola 6) il risultato di predatorietà, infatti, non si modificherebbe, come indicato nella tavola seguente.

**TAVOLA 10 CONFRONTO TRA RICAVI E COSTI INCREMENTALI DI BREVE E LUNGO PERIODO DEL GRUPPO T-C PER LA TRATTA REGGIO CALABRIA-MESSINA\***

Voce	1999 lire (milioni)	2000 lire (milioni)
CARBURANTE E LUBRIFICANTE	[omissis]	[omissis]
MANUTENZIONE	[omissis]	[omissis]
EQUIPAGGI	[omissis]	[omissis]
ONERI PORTUALI	[omissis]	[omissis]
VARIE	[omissis]	[omissis]
BIGLIETTERIE	[omissis]	[omissis]
COSTI INCREMENTALI DI BREVE	[omissis]	[omissis]
COSTI INCREMENTALI DI LUNGO	[omissis]	[omissis]
<b>RICAVI</b>	<b>4.545</b>	<b>4.169</b>

\* Nella simulazione sono stati esclusi i costi relativi alle assicurazioni del naviglio e alle concessioni.

**163.** Particolare attenzione va quindi dedicata alla motivazione del perché la proposta delle parti in merito all'esclusione del costo delle biglietterie dal calcolo dei costi incrementali e alla quantificazione del costo relativo al personale non può essere accolta.

#### Biglietterie

**164.** Con riferimento al costo delle biglietterie, occorre ricordare che secondo l'approccio delle parti dovrebbero essere esclusi dai costi incrementali, di breve e di lungo, tutti quei costi fissi che l'impresa avrebbe comunque sopportato una volta presa la decisione di avviare il servizio sulla rotta Reggio Calabria-Messina, mentre andrebbero inclusi solo quei costi che l'operatore avrebbe evitato se non avesse posto in essere la pratica predatoria. In particolare, secondo le parti, i costi incrementali di breve periodo andrebbero calcolati considerando solo le maggiori spese per l'incremento degli input variabili (carburante, equipaggi, servizi portuali) derivanti dall'espansione della produzione durante la fase predatoria. Nei costi incrementali di lungo periodo, sempre secondo le parti, andrebbero ulteriormente

<sup>69</sup> [Op. cit.]

<sup>70</sup> [La curva di domanda è generalmente caratterizzata da una relazione inversa tra quantità collocata e prezzo praticato.]

inclusi i maggiori costi per gli input fissi (ammortamento accelerato delle navi, aumento dei servizi di biglietteria) eventualmente richiesti per l'aumento dell'output durante la fase predatoria.

Muovendo da tale premessa, le parti escludono dal computo dei costi incrementali di breve e di lungo periodo i costi relativi alle biglietterie e alle concessioni, qualificandoli come costi di ingresso. Tuttavia, tale qualificazione risulterebbe corretta, nell'approccio seguito dalle parti, solo con riferimento ai costi delle concessioni.

**165.** Nel caso in esame, invece, i costi delle biglietterie devono essere inclusi tra i costi incrementali di breve, in coerenza con la metodologia dei costi incrementali, anche se si segue l'impostazione proposta dalle parti. Innanzi tutto, infatti-in coerenza con l'argomento svolto nei paragrafi 155-157, che mostrano la assoluta irrilevanza del suggerimento proposto dalle parti di distinguere tra "mero ingresso" e politica tariffaria-occorre considerare che il costo delle biglietterie non sarebbe stato sostenuto qualora il gruppo T-C non avesse incrementato la produzione, attivando il servizio sulla rotta Reggio Calabria-Messina; esso rappresenta, quindi, un costo evitabile e deve, pertanto, essere incluso tra i costi incrementali.

In particolare, nel caso di specie, occorre considerare che il servizio biglietterie viene erogato con modalità tali che il relativo costo risulta in effetti variabile in funzione del fatturato e, quindi, recuperabile anche con riferimento a variazioni parziali della quantità del servizio offerto<sup>71</sup>. Infatti, *"il servizio di biglietteria è stato dato in appalto ad una società esterna ed il relativo pagamento avviene su base provvisoria legato al fatturato"*, secondo le seguenti modalità: [omissis] sui primi 100 milioni di lire di fatturato mensile, [omissis] per i successivi 100 milioni di lire e [omissis] oltre i 200 milioni di fatturato mensile.<sup>72</sup>

Di conseguenza, la circostanza che, nel caso di specie, il costo delle biglietterie è variabile, rende necessaria la sua imputazione tra i costi incrementali di breve periodo. E a questa conclusione, per le stesse ragioni, non potrebbe non pervenirsi anche a voler seguire l'impostazione suggerita dalle parti.

#### Equipaggi

**166.** Con riguardo alla voce equipaggi, in via preliminare, va osservato che, nel caso in esame, il lavoro non è certamente un fattore che viene utilizzato per la produzione congiunta del servizio sulle due rotte, ma costituisce piuttosto un fattore divisibile che, nel momento in cui viene impiegato sulla rotta Reggio Calabria-Messina, non può essere utilizzato contestualmente sull'altra. Pertanto, poiché si tratta di un fattore dedicato a tale rotta, il relativo costo deve essere incluso tra i costi incrementali specificamente riconducibili alla produzione in essa realizzata.

**167.** Nella memoria difensiva, le parti condividono il fatto che il costo del personale *"non sia un costo comune [...] in quanto [...] tale personale non viene utilizzato per la produzione congiunta del servizio sulle due rotte ma esclusivamente sulla rotta Reggio Calabria-Messina"*. Le parti, tuttavia, adottano una differente modalità di attribuzione e quantificazione del costo del personale, almeno per quanto riguarda il 2000.

Per il 1999, le parti includono nei costi incrementali di breve periodo il costo sostenuto, a valore CCNL, per tutto il personale che è stato appositamente assunto in quell'anno per erogare il servizio sulla rotta Reggio Calabria-Messina. Nel 2000, invece, le parti includono tra i costi incrementali di breve periodo i soli aumenti retributivi riconosciuti al personale precedentemente impiegato sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina e trasferito sulla rotta Reggio Calabria-Messina, nonché la retribuzione di due figure (capitano e capomacchina) che sono state appositamente assunte. Secondo le parti, infatti *"per il 2000 T-C sopporta un costo del lavoro per lo svolgimento della rotta RC-ME solamente per quelle componenti che altrimenti non sorgerebbero, ma non per il costo del personale in esubero impiegato su questa rotta, personale che in base alle consuetudine e alle relazioni industriali in vigore da tempo presso il gruppo T-C andrebbe comunque retribuito. Questa circostanza ha comportato una significativa riduzione nei costi incrementali, che per quanto riguarda il costo degli equipaggi si sono ridotti tra il 1999 e il 2000 del 52%"*.

**168.** In merito alla imputazione e quantificazione del costo degli equipaggi va ricordato che la LIUC ha elaborato due prospetti alternativi. Nel primo il costo del personale che un operatore deve sostenere per gestire il servizio sulla rotta Reggio Calabria-Messina è stato calcolato con riferimento alla remunerazione dell'intero equipaggio sulla base del CCNL; il valore computato dalle parti è già allineato a questa definizione per il 1999 e va rideterminato per l'anno 2000. Nel secondo prospetto è stata invece considerata, così come proposto dalle parti, solo la maggiorazione di costo derivante dall'attivazione della nuova rotta, relativa alla componente (comandante, capo macchina, aumento salariale per il personale in esubero promosso a categoria superiore) in eccesso rispetto al costo che il gruppo T-C avrebbe comunque sopportato mantenendo inattiva la manodopera trasferita dalla rotta Villa San Giovanni-Messina.

**169.** Presentando i due prospetti, la LIUC reputa doveroso segnalare due aspetti che ritiene particolarmente importanti ai fini della corretta imputazione di tale voce di costo.

<sup>71</sup> [Si può ben ritenere che, nel caso di specie, si tratti della tipologia di costo maggiormente connotata di queste due caratteristiche, essendo variabile in funzione del fatturato e pertanto perfettamente recuperabile nel caso di cessazione del servizio.]

<sup>72</sup> [Cfr doc. IV.93 e punto 74 della CRI.]

In primo luogo la LIUC sostiene che *“L’accordo sindacale che di fatto pare rendere irrecuperabile il costo del personale per T-C, è stato siglato nel luglio del 1999, ovvero in un momento successivo rispetto all’attivazione del servizio di traghettamento sulla rotta Reggio-Messina da parte di NGI. Il vincolo contrattuale pare quindi difficile da considerare come già esistente al momento dell’inizio dell’attività su cui gravano i sospetti di predatorietà, requisito questo considerato da Baumol come indispensabile perché i costi in questione possano essere esclusi dal calcolo dell’AAC (costo medio incrementale di breve periodo, ndr.)*

**170.** In secondo luogo la LIUC osserva che *“Nel 1999, assumendo personale dedicato alla rotta Reggio Calabria-Messina, T-C ha di fatto dimostrato come il valore del costo del personale registrato a bilancio in quell’anno rappresenti il costo degli equipaggi correttamente imputabile alla rotta stessa. Il fatto che nel 2000 si sia concluso in un’altra società del gruppo e per motivi diversi un accordo sindacale che ha reso disponibile personale in esubero non può in alcun modo rendere nullo o quasi dal punto di vista economico tale costo. Estremizzando il ragionamento, si potrebbe sostenere che l’incremento di costo presentato da T-C [che opera sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina] come costo del personale legato alla rotta Reggio-Messina per l’anno 2000 sia in realtà il costo che essa sostiene per poter sussidiare le attività di NGI [che opera sulla rotta Reggio Calabria-Messina]”<sup>73</sup>.*

La LIUC ritiene pertanto che la soluzione adottata dalle parti, in merito all’attribuzione del costo dell’equipaggio nel 2000, non sia condivisibile in quanto tale approccio presuppone che *“non esiste un costo economico del lavoro, rappresentato dall’utilizzo di un certo numero di lavoratori, ma solo un costo contabile, che può essere modificato e spostato nei bilanci delle diverse società in funzione del risultato contabile che si vuole ottenere”*.

**171.** Benché la LIUC presenti due prospetti alternativi relativamente alla qualificazione e quantificazione del costo sostenuto da NGI per gli equipaggi nell’anno 2000, le considerazioni che essa ha ritenuto doveroso sviluppare suggeriscono ragioni stringenti circa la necessità di imputare tra i costi incrementali di breve periodo il valore delle retribuzioni dell’intero equipaggio, anziché, come propongono le parti, la sola maggiorazione del costo del personale impiegato sulla nuova rotta.

Al riguardo, occorre infatti considerare che la consuetudine e la natura delle relazioni industriali del gruppo T-C con le maestranze non possono giustificare, come invece sembrerebbero sostenere le parti, la qualificazione del costo sostenuto, nell’anno 2000, per la remunerazione del personale trasferito dalla rotta Villa San Giovanni-Messina alla rotta Reggio Calabria-Messina, quale costo non recuperabile da escludere dal calcolo del costo incrementale di breve periodo ai fini della valutazione del *test* di predatorietà.

Infatti, tale sistema di relazioni industriali-risalente nel tempo, come le stesse parti riconoscono nella propria memoria difensiva, e che comunque non appare denotare, in base a quanto dichiarato dalle parti, caratteristiche di specificità rispetto al normale assetto delle relazioni di lavoro in Italia-non appare avere costituito un vincolo in grado di determinare, di per sé e in termini generali, le scelte economiche del gruppo T-C. La stessa attivazione, alla fine del 1998, della rotta Reggio Calabria-Messina non appare in alcun modo riconducibile alla necessità di far fronte ad un costo derivante da un esubero di personale, bensì a una scelta adottata con piena e libera determinazione, nell’ambito della strategia competitiva del gruppo.

L’episodio specifico che, nell’anno 2000, ha indotto T-C a trasferire sulla nuova rotta una parte del personale, già sul suo libro paga perché impiegato nelle navi operanti sulla rotta Villa San Giovanni-Messina, è stato rappresentato dalla formalizzazione dell’accordo sindacale, siglato nel 1999, avente per oggetto la riduzione del personale dedicato alla rotta Villa San Giovanni-Messina.

E’ stata dunque la formalizzazione di tale accordo a creare le condizioni per un esubero di lavoro nella rotta principale. L’episodio in questione è tuttavia intervenuto in un momento successivo rispetto all’attivazione del servizio di traghettamento sulla rotta Reggio Calabria-Messina attraverso NGI, decisa nel 1998. Siffatta circostanza, come chiarito dalla prima considerazione sviluppata dalla LIUC, è tale da non consentire di escludere dal calcolo dei costi incrementali di breve periodo il costo sostenuto dal gruppo T-C, nell’anno 2000, per il personale trasferito.

Una diversa conclusione implicherebbe, come messo in luce dalla seconda considerazione della LIUC, attribuire alla rotta Villa San Giovanni-Messina il costo di fattori produttivi utilizzati sulla rotta Reggio Calabria-Messina, con ciò alterando la contabilizzazione dei costi di entrambe le rotte, con una rappresentazione nella quale la rotta Villa San Giovanni-Messina apparirebbe sussidiare ineluttabilmente la rotta Reggio Calabria-Messina.

**172.** Sulla base delle considerazioni sopra svolte, ai fini dell’analisi dei costi incrementali di breve periodo, è stato pertanto considerato il costo degli equipaggi dedicati alla rotta Reggio Calabria-Messina, al valore del CCNL, sia per il 1999 che per il 2000. Tale dato corrisponde a quello utilizzato nonché effettivamente sostenuto dal gruppo T-C nel 1999, anno in cui è stato assunto personale *ad hoc* per la rotta Reggio Calabria-Messina, mentre per il 2000 esso costituisce solo un’approssimazione per difetto di tale costo<sup>74</sup>.

---

<sup>73</sup> [Cfr. LIUC, doc. IV.102, pag.18.]

<sup>74</sup> [Cfr. T-C doc. I.22, dove è indicato che il costo orario dell’equipaggio sulla rotta Reggio Calabria-Messina nel giugno 2000 è stato pari a [omissis] lire circa a fronte di costo calcolato sulla base del CCNL pari a [omissis] lire.]

**173.** In conclusione, una corretta qualificazione e quantificazione dei costi relativi alle biglietterie e al personale, anche seguendo l'impostazione teorica suggerita dalle parti, porta al risultato che i ricavi realizzati dal gruppo T-C sulla rotta Reggio Calabria-Messina non sono stati sufficienti a coprire i costi incrementali di breve periodo; tale risultato non differisce quindi da quello del *test* condotto secondo l'approccio seguito dall'Autorità.

#### **6) *L'analisi delle restanti voci di costo***

**174.** Infine si ricorda che le parti hanno contestato non solo l'approccio seguito dall'Autorità nello svolgimento dell'analisi di predatorietà della condotta, ma anche le modalità di qualificazione ovvero di quantificazione di alcune ulteriori voci di costo così come considerate dall'Autorità ai fini del *test* sulla predatorietà. Anche queste censure devono ritenersi infondate per le motivazioni che vengono di seguito spiegate. In ogni caso va sottolineato che l'analisi che segue su queste ulteriori voci viene svolta soltanto per completezza, in quanto il risultato del test di predatorietà non muterebbe anche qualora si accettassero al riguardo, il che non è, le argomentazioni proposte dalle parti.

#### Concessioni

**175.** Le parti ritengono che le concessioni, in quanto rappresentano una spesa necessaria per operare sulla rotta Reggio Calabria-Messina, e sono pertanto indipendenti dal livello di attività, predatorio o non predatorio, non vadano incluse tra i costi incrementali.

**176.** Poiché si ritiene errata la suddivisione dell'incremento produttivo in due componenti, appare necessario includere il costo delle concessioni tra i costi incrementali di lungo periodo, trattandosi di un costo irrecuperabile che tuttavia viene sostenuto dal gruppo T-C per poter attuare l'incremento di produzione consistente nell'attività sulla rotta Reggio Calabria-Messina.

#### Carburante

**177.** Ai fini dell'imputazione dei costi relativi al carburante, non vi sono divergenza tra l'approccio seguito e quello proposto dalle parti. Nei costi incrementali sono stati infatti considerati gli stessi dati utilizzati dalle parti per l'analisi svolta nella memoria finale, prodotta in data 28 febbraio 2002. Si ricorda, tuttavia, che tali dati sono significativamente differenti da quelli forniti in precedenza dalle stesse parti.

#### Costo del naviglio

**178.** Le parti ritengono che il costo del naviglio non vada imputato tra i costi incrementali di breve periodo, in quanto non esiste un costo opportunità delle navi impiegate sulla rotta Reggio Calabria-Messina, non potendo le stesse essere dedicate ad utilizzi alternativi. Con riferimento, poi, all'inclusione tra i costi incrementali di lungo periodo, le parti sostengono che non andrebbe imputato alcun costo di ricostituzione del naviglio, in quanto esso risulta già interamente ammortizzato.

**179.** Preliminarmente, va osservato che, benché parte del naviglio di T-C sia mantenuto in funzione, ai fini di una occasionale sostituzione sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina, nel momento in cui alcune navi sono impiegate sulla rotta Reggio Calabria-Messina esse devono essere considerate quale risorse utilizzata specificamente per la fornitura del servizio sulla rotta Reggio Calabria-Messina, il cui costo va pertanto imputato a quest'ultima rotta.

**180.** Per quanto riguarda il costo opportunità del naviglio, che rileva per il breve periodo, l'impostazione delle parti non appare condivisibile in quanto, come sostenuto dalle stesse, la rotta Reggio Calabria-Messina presenta elevate possibilità di ingresso, di modo che è del tutto plausibile che altri operatori, oltre alla stessa Diano, possano essere interessati all'affitto di navi da T-C.

**181.** Con riferimento al costo di ricostituzione del naviglio, che afferisce al lungo periodo, l'approccio delle parti non appare condivisibile, in quanto basato su un concetto di ammortamento contabile piuttosto che economico. Il fatto che il naviglio utilizzato sulla rotta Reggio Calabria-Messina sia già stato integralmente ammortizzato non significa che, da un punto di vista economico, non si debba tenere conto delle risorse necessarie per la sostituzione del bene attualmente utilizzato. Ciò può avvenire o procedendo ad un loro riacquisto o eseguendo interventi di manutenzione di entità e di portata tale da far considerare tali interventi di carattere straordinario. Risulterebbe infatti impossibile per un'impresa interessata a rimanere sul mercato fornire un servizio di traghettamento senza disporre di un naviglio adeguato e funzionante.

**182.** Un simile comportamento sarebbe giustificabile in termini economici solo se si fosse in presenza di un mercato con una domanda in decisa contrazione o di una volontà strategica dell'impresa di abbandonare nel lungo termine le attività nelle quali tali fattori produttivi vengono impiegati. In entrambi i casi infatti la capacità produttiva

verrebbe in qualche modo utilizzata, almeno per un suo parziale recupero economico, ma nella logica di un suo drastico ridimensionamento nel lungo termine.

A questo proposito va considerato che il mercato del traghettamento di mezzi gommati sullo stretto di Messina è in crescita e che per un'impresa che voglia rimanere su tale mercato risulta necessario considerare il costo di ricostituzione dei fattori produttivi a lento ciclo di realizzo, indispensabili per la fornitura del servizio. Nel caso di specie, per il naviglio occorrerebbe imputare tra i costi incrementali di lungo periodo una cifra positiva in funzione del valore a nuovo delle navi.

**183.** Va, peraltro, sottolineato che in considerazione della difficoltà di stimare sia il costo opportunità che il costo di ricostituzione del naviglio, non è stato computato alcun valore né tra i costi incrementali di breve né tra quelli di lungo. Evidentemente, l'imputazione di un valore positivo non potrebbe che peggiorare il margine già negativo legato all'attività sulla rotta Reggio Calabria-Messina del gruppo T-C. Le obiezioni sollevate dalle parti sono, pertanto, oltre che errate, irrilevanti ai fini della valutazione della predatorietà del comportamento.

#### Assicurazioni

**184.** Secondo le parti i costi di assicurazione del naviglio non dovrebbero essere inclusi tra i costi incrementali, in quanto devono essere sostenuti anche se la navi non vengono utilizzate.

**185.** Si ritiene che anche per quanto concerne questi costi valgano le stesse considerazioni svolte in merito ai costi relativi a fattori dedicati per la fornitura del servizio sulla rotta Reggio Calabria-Messina. In particolare, poiché le assicurazioni riguardano specificamente le navi utilizzate su detta rotta, il relativo costo deve essere imputato tra i costi incrementali. La sua natura di costo di breve periodo deriva dal fatto che esso risulta eliminabile con la cessazione del servizio.

#### Alcune anomalie nei dati forniti dalle parti

**186.** Con riguardo ai dati forniti dalle parti nel corso del procedimento e utilizzati per la quantificazione dei costi incrementali ai fini del test di predatorietà, si sottolineano alcune incongruenze che fanno sorgere più di un dubbio sulla attendibilità.

In primo luogo le parti hanno più volte modificato i valori di diverse voci di costo. Con riguardo al 1999 hanno fornito, in un primo momento, un dato relativo al costo del carburante pari a [omissis], quindi pari a [omissis] e poi, ancora, a [omissis] milioni di lire; i costi di manutenzione sono passati da [omissis] a [omissis] milioni di lire, gli oneri portuali da [omissis] a [omissis] milioni di lire. Per il 2000 le stesse voci di costo sono passate rispettivamente da [omissis] a [omissis] ed infine a [omissis] milioni di lire (carburante), da [omissis] a [omissis] milioni di lire (manutenzioni) e da [omissis] a [omissis] milioni di lire (oneri portuali).

Inoltre, i dati forniti sul costo del carburante, che rappresenta una delle principali voci, evidenziano un andamento assai differente sulle due rotte, tra il 1999 e il 2000. Infatti, mentre sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina si è registrato un aumento del costo unitario per corsa del 104%<sup>75</sup>, sulla rotta Reggio Calabria-Messina esso è cresciuto del 65% mentre sulla base dei dati forniti dalle società petrolifere che riforniscono il gruppo T-C risulta che in media il prezzo del gasolio per l'impresa è aumentato tra il 1999 e il 2000 di una percentuale prossima al 90%.

### **7) Altri elementi in merito alla predatorietà**

**187.** Come è già stato evidenziato, le tariffe praticate da NGI per la rotta Reggio Calabria-Messina non sono state sufficienti a coprire i costi incrementali sostenuti né nel breve né tantomeno nel lungo periodo. Nel proseguo verranno considerati due ulteriori elementi, il primo dei quali attesta la razionalità del comportamento predatorio del gruppo T-C, mentre il secondo conferma l'intento escludente della replica posta a seguito dell'ingresso di Diano sul mercato.

#### *a) Il recupero delle perdite subite durante la fase predatoria*

**188.** La strategia di prezzo posta in essere sulla rotta Reggio Calabria-Messina appare finalizzata a preservare la posizione dominante di cui gode il gruppo T-C nel mercato del traghettamento sullo Stretto di Messina, ostacolando l'attività del nuovo entrante. Essa consente, inoltre, all'operatore in posizione dominante di crearsi una reputazione di *incumbent* aggressivo, così da scoraggiare anche l'ingresso di potenziali concorrenti sul mercato.

**189.** La stessa posizione dominante del gruppo T-C, in tal modo preservata, può consentire all'impresa di recuperare i costi sopportati per attuare la strategia predatoria. Infatti, una volta eliminato o marginalizzato il nuovo

---

<sup>75</sup> [Cfr. T-C doc. IV.83.]

entrante e in virtù dell'affermata reputazione di *incumbent* aggressivo, l'operatore in posizione dominante sarebbe in grado di rialzare il livello delle proprie tariffe<sup>76</sup>, recuperando in tal modo le perdite subite sulla rotta Reggio Calabria-Messina. Né rileva al riguardo quanto sostenuto dalle parti circa l'impossibilità di recuperare le perdite subite durante la fase predatoria, in assenza di barriere all'ingresso sulla rotta Reggio Calabria-Messina.

**190.** In proposito si osserva che la scarsa contendibilità della rotta Villa S. Giovanni-Messina, che rappresenta a tutt'oggi circa il 90% del mercato, e soprattutto la reputazione di *incumbent* aggressivo, sono tali da rendere estremamente arduo l'ingresso di potenziali concorrenti. Infatti, la rendita goduta sulla rotta principale consente all'operatore in posizione dominante di disporre di risorse finanziarie che rendono sostenibile la reiterazione del comportamento predatorio in risposta a eventuali ingressi da parte di altre imprese. Un operatore intenzionato ad entrare sul mercato avrebbe, quindi, la ragionevole presunzione che il gruppo T-C possa porre in essere nuovamente la condotta predatoria oggi attuata nei confronti di Diano. In altri termini la strategia escludente nei confronti di Diano è in grado di contribuire alla formazione di una reputazione dell'operatore in posizione dominante quale *incumbent* aggressivo in un orizzonte temporale di lungo periodo.

**191.** Anche il recente avvio, peraltro durato solo pochi giorni, del servizio sulla rotta Reggio Calabria-Messina da parte di un nuovo operatore, la società Ulisse Shipping, e la stessa sopravvivenza di Diano non inficiano tale valutazione. Va, infatti, rilevato che sia l'ingresso di un concorrente che la sopravvivenza di Diano nel mercato sono stati possibili in un contesto mutato dall'avvio del procedimento da parte dell'Autorità, a seguito del quale la capacità di reazione del gruppo T-C non poteva più esercitarsi negli stessi termini.

#### *b) La sovrapposizione degli orari*

**192.** Sebbene nel caso in esame la sovrapposizione degli orari di partenza di NGI a quelli del concorrente non possa configurare di per sé una violazione dell'articolo 3 della legge n. 287/90, essa rappresenta una conferma dell'intento escludente della condotta posta in essere a seguito dell'ingresso di Diano sul mercato rilevante.

**193.** La fissazione degli orari di NGI sulla rotta Reggio Calabria-Messina, soprattutto al momento dell'avvio del servizio, è stata, infatti, volta alla sistematica sovrapposizione delle corse con quelle di Diano come emerge dall'analisi dei dati relativi agli orari di partenza su tale rotta. (Cfr. Tabella in allegato 1).

**194.** In merito le parti hanno rilevato che tale sovrapposizione sarebbe stata determinata dalla volontà di entrambe le imprese di seguire una strategia finalizzata a concentrare le corse su particolari orari di maggiore afflusso, per ottimizzare il servizio e aumentare la domanda. In particolare, viene rilevato che Diano non avrebbe fatto nulla per sottrarsi a tale sovrapposizione delle corse, modificando i propri orari.

**195.** Va, tuttavia, osservato che dalle risultanze istruttorie emerge che la sovrapposizione degli orari di partenza non ha avuto tanto l'effetto di ottimizzare il servizio, quanto piuttosto quello di creare difficoltà di ordine logistico e organizzativo. La stessa Capitaneria di porto di Reggio Calabria ha affermato che *"le corse dei due operatori tendono a sovrapporsi nell'arco della giornata. In tal modo si instaura una gara tra i due operatori per accedere prima ai moli di attracco e costringere così il concorrente ad attendere all'imboccatura del porto"*<sup>77</sup>.

Inoltre, dalle evidenze raccolte, risulta che Diano, in più di un'occasione, abbia cercato, senza successo, di sottrarsi alla sovrapposizione degli orari delle partenze in modo da distanziare le proprie corse da quelle di NGI, come si evince dalle tabelle allegate.

#### **8) Considerazioni conclusive**

**196.** Dalle analisi svolte risulta che i ricavi ottenuti dal gruppo T-C sulla rotta Reggio Calabria-Messina non sono stati sufficienti a coprire né i costi incrementali di lungo né quelli di breve periodo legati alla fornitura di tale servizio e che il gruppo T-C si trova in condizione di recuperare i costi sopportati per attuare la strategia predatoria.

Si deve pertanto ritenere che il comportamento seguito dal gruppo T-C nel mercato del servizio di traghettamento attraverso lo Stretto di Messina sia senz'altro qualificabile come predatorio e costituisca una violazione dell'articolo 3 della legge n. 287/90.

**197.** La politica tariffaria adottata a seguito dell'ingresso del nuovo operatore è stata, in larga misura, resa sostenibile grazie alla rendita di posizione di cui il gruppo T-C beneficia sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina, dove il

---

<sup>76</sup> [Al riguardo si ricorda come, a seguito dell'ingresso di Diano sul mercato, il gruppo T-C non solo ha replicato con tariffe sulla rotta Reggio Calabria-Messina inferiori a quelle del concorrente, ma ha anche ridotto del 20% le tariffe per i veicoli commerciali applicate sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina.]

<sup>77</sup> [Cfr. Capitaneria di porto di Reggio Calabria, doc. II.7.]



marginale operativo realizzato risulta assai elevato. In altri termini, la rendita goduta sulla rotta principale, che allo stato attuale non è contendibile, consente all'operatore in posizione dominante di praticare prezzi inferiori anche ai costi medi incrementali di breve periodo sulla rotta Reggio Calabria-Messina, pur mantenendo sull'intero mercato rilevante un risultato complessivo del tutto soddisfacente.

**198.** La strategia di prezzo posta in essere dal gruppo T-C sulla rotta Reggio Calabria-Messina è stata finalizzata a preservare la posizione dominante di cui esso gode nel mercato del traghettamento sullo Stretto di Messina, ostacolando l'attività del nuovo entrante. Essa ha consentito, inoltre, all'operatore dominante di crearsi una reputazione di *incumbent* aggressivo così da scoraggiare anche l'ingresso di potenziali concorrenti sul mercato. Infine, la stessa posizione dominante così preservata dal gruppo T-C può consentire all'impresa di recuperare i costi sopportati per attuare la strategia predatoria. Infatti, una volta eliminato o marginalizzato il nuovo entrante e in virtù dell'affermata reputazione di *incumbent* aggressivo, l'operatore in posizione dominante sarebbe in grado di rialzare il livello delle proprie tariffe, recuperando in tal modo le perdite subite sulla rotta Reggio Calabria-Messina.

**199.** Infine, la natura escludente della strategia seguita dal gruppo T-C trova conferma nella sovrapposizione degli orari con quelli di Diano al momento dell'avvio del servizio sulla rotta Reggio Calabria-Messina, nonché nella fissazione, in risposta alle variazioni delle partenze operate da Diano, di orari tali da sovrapporsi, o anticipare di pochi minuti, quelli del concorrente.

#### **9) Gli effetti dell'abuso**

**200.** La strategia posta in essere dal gruppo T-C sulla rotta Reggio Calabria-Messina è stata suscettibile di compromettere lo sviluppo della concorrenza sia effettiva sia potenziale nel servizio di traghettamento attraverso lo Stretto di Messina. Tale strategia è stata finalizzata a preservare la posizione dominante nel mercato in esame.

**201.** Infatti, il gruppo T-C è in grado di praticare sulla medesima rotta prezzi insufficienti a coprire i costi incrementali relativi a tale servizio in quanto può finanziare le perdite derivanti da tale politica di prezzo con i margini elevati realizzati sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina.

In generale, una tale politica di prezzo può danneggiare fino ad eliminare dal mercato non solo le imprese meno efficienti ma anche quelle che, sebbene più efficienti dell'impresa in posizione dominante, non dispongono di una sufficiente capacità finanziaria che consenta loro di sostenere, nel lungo periodo, perdite rilevanti. Una tale politica non ha solo l'effetto di danneggiare il nuovo entrante ma, consolidando la reputazione dell'operatore in posizione dominante quale operatore aggressivo, è suscettibile di scoraggiare anche la concorrenza potenziale.

**202.** La strategia di prezzo posta in essere dal gruppo T-C ha determinato per il nuovo entrante, Diano, risultati di bilancio largamente negativi che mettono in pericolo la prosecuzione dell'attività dell'impresa nel mercato. In particolare, nel 1999 la perdita registrata è stata di circa [omissis] milioni di lire mentre nel 2000 è stata pari a [omissis] milioni di lire<sup>78</sup>. Infatti, di fronte alla politica dei prezzi attuata da NGI, Diano si è trovata costretta a mantenere sostanzialmente invariate le tariffe praticate al momento dell'ingresso sul mercato, le quali, essendo insufficienti a coprire i costi di gestione, erano state concepite solo per stimolare la domanda in fase di avvio del servizio<sup>79</sup>.

**203.** Si ritiene, pertanto, che la politica attuata dal gruppo T-C, sebbene abbia portato nel breve periodo ad una riduzione delle tariffe praticate per il servizio di traghettamento dei mezzi commerciali sullo stretto di Messina, sia idonea a ridurre il grado di concorrenza effettiva nel mercato, a scoraggiare l'ingresso di nuovi operatori efficienti e, conseguentemente, a favorire l'innalzamento dei prezzi nel lungo periodo.

#### **10) Gravità e durata dell'abuso**

**204.** L'articolo 15, comma 1, della legge n. 287/90 nel testo vigente al tempo di realizzazione della condotta oggetto del presente procedimento, prevede che l'Autorità, nei casi di infrazioni gravi, tenuto conto della loro gravità e durata, disponga l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria in misura non inferiore all'uno per cento e non superiore al dieci per cento del fatturato realizzato in ciascuna impresa o ente nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente alla notificazione della diffida relativamente ai prodotti oggetto dell'intesa o dell'abuso di posizione dominante.

---

<sup>78</sup> [Cfr. Diano, doc. IV.86.]

<sup>79</sup> [Cfr. verbale audizione Diano, doc. II.22.]

**205.** Per quanto concerne la gravità dell'infrazione, questa deve essere valutata facendo riferimento, in particolare, a "[...] *la natura, l'impatto concreto sul mercato, quando sia misurabile, e l'estensione del mercato geografico rilevante.* [...]"<sup>80</sup>.

**206.** In relazione alla natura della restrizione, si consideri che l'adozione da parte del gruppo T-C, di prezzi predatori, in quanto comportamento commerciale di un operatore in posizione dominante idoneo a restringere significativamente la concorrenza nel mercato rilevante, costituisce una violazione particolarmente grave dell'articolo 3 della legge n. 287/90.

**207.** Tale comportamento presenta caratteristiche di gravità anche in ragione della rilevanza del suo effetto sulla concorrenza effettiva e potenziale nel mercato rilevante. Attraverso l'adozione di prezzi predatori, l'operatore in posizione dominante ha, in primo luogo, danneggiato il concorrente Diano e, in secondo luogo, ha rafforzato la propria reputazione di *incumbent* aggressivo, scoraggiando l'ingresso di altri potenziali concorrenti.

**208.** La gravità dell'abuso di posizione dominante accertato, deve essere considerata anche in ragione della rilevanza del mercato nel quale esso si è realizzato. Infatti, il traghettamento attraverso lo Stretto di Messina rappresenta la principale via di collegamento tra la penisola e la Sicilia per il traffico gommato.

**209.** Infine, la gravità del comportamento in esame deve essere apprezzata anche in relazione alla sua durata. Gli elementi raccolti nel corso del procedimento depongono nel senso che la condotta predatoria oggetto di contestazione sia stata posta in essere dall'ottobre 1998 fino a tutto il 2000. Per il periodo successivo, non è stato possibile accertare la eventuale continuazione della condotta abusiva in quanto, per la natura dell'infrazione oggetto di contestazione e le connesse esigenze istruttorie, l'analisi deve essere necessariamente circoscritta ad un preciso arco temporale di riferimento.

**210.** Non appare rilevante quanto sostenuto dalle parti, in merito all'eventuale attenuazione della responsabilità della violazione in ragione della innovatività e della complessità del metodo di valutazione adottato nel corso del procedimento. Va considerato, infatti, che l'utilizzo dei costi incrementali di breve e di lungo periodo in luogo dei costi medi variabili e totali costituisce una metodologia di analisi coerente con quella seguita nei precedenti comunitari e proposta da Areeda-Turner<sup>81</sup>. Va rilevato, inoltre, che sono state le stesse parti ad aver suggerito, con la memoria del 2 maggio 2001, l'utilizzo della metodologia basata sui costi incrementali, ai fini dell'analisi della predatorietà.

### **11) Quantificazione della sanzione**

**211.** In ordine alla quantificazione della sanzione, sotto il profilo della gravità del comportamento accertato, oltre a richiamare quanto sopra osservato, si rileva che non vi è ragione di differenziare, per ciascuna società, la misura percentuale della sanzione considerato che l'illecito accertato si è potuto realizzare grazie alla partecipazione di tutte e tre le società.

**212.** Per quanto riguarda le condizioni economiche, tenuto conto dei rapporti intercorrenti tra le società e della condotta accertata, si rileva che i risultati economici complessivamente realizzati dal gruppo T-C sono stati positivi nel triennio 1998-1999-2000.

**213.** Sulla base delle considerazioni che precedono, si ritiene congruo stabilire l'entità della sanzione per i comportamenti di Tourist Ferry Boat Spa, Caronte Spa e Navigazione Generale Italiana Spa descritti in precedenza e consistenti nell'applicazione di tariffe predatorie, nella misura del 4,5% del fatturato relativo al servizio di traghettamento di mezzi gommati sullo Stretto di Messina realizzato dalle società nell'ultimo esercizio chiuso. Tale fatturato, nell'esercizio 2001, è stato pari a lire 49.314.751.000 (equivalente a euro 25.468.943) per Tourist Ferry Boat Spa, lire 47.160.393.000 (equivalente a euro 24.356.310) per Caronte Spa e lire 3.167.570.000 (equivalente a euro 1.635.913) per Navigazione Generale Italiana Spa.

Tutto ciò premesso e considerato:

DELIBERA

---

<sup>80</sup> [Orientamenti per il calcolo delle ammende inflitte in applicazione dell'art. 15, par. 2, del Regolamento n.17 e dell'art. 65, par. 5, Trattato CECA, in GUCE C9/3 del 14 gennaio 1998.]

<sup>81</sup> [Si veda al riguardo paragrafo 62 e Sentenza 3 luglio 1991 Corte di Giustizia; Causa C-62/86 AKZO Chemie BV/Commissione, punto 70]

a) che il comportamento posto in essere da Tourist Ferry Boat Spa, da Caronte Spa, da Navigazione Generale Italiana Spa, consistente nell'applicazione di tariffe predatorie, costituisce una grave violazione dell'articolo 3 della legge n. 287/90;

b) che, entro 90 giorni dalla data di notificazione del presente provvedimento, Tourist Ferry Boat Spa, Caronte Spa e Navigazione Generale Italiana Spa pongano termine al comportamento distortivo della concorrenza di cui alla precedente lettera a) e presentino una relazione in merito alle misure adottate per rimuovere l'infrazione accertata;

c) che, in ragione della gravità del comportamento tenuto, per l'infrazione di cui alla lettera a) è applicata una sanzione amministrativa pecuniaria nella misura di euro 1.146.102 a Tourist Ferry Boat Spa, di euro 1.096.034 a Caronte Spa e di euro 73.616 a Navigazione Generale Italiana Spa.

La sanzione amministrativa di cui alla precedente lettera c) deve essere pagata entro il termine di novanta giorni dalla notificazione del presente provvedimento, con versamento diretto al concessionario del servizio della riscossione oppure mediante delega alla banca o alle Poste Italiane, presentando il modello allegato al presente provvedimento, così come previsto dal Decreto Legislativo 9 luglio 1997, n. 237.

Decorso il predetto termine, per il periodo di ritardo inferiore ad 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 è 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 è trasmesso al concessionario per la riscossione; in tal caso la maggiorazione assorbe gli interessi di mora maturati nel medesimo periodo.

Dell'avvenuto pagamento deve essere data immediata comunicazione all'Autorità attraverso l'invio di copia del modello attestante il versamento effettuato.

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

Avverso il presente provvedimento può essere presentato ricorso al T.A.R. Lazio, ai sensi dell'articolo 33, comma 1, della legge n. 287/90, entro il termine di sessanta giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso.

IL SEGRETARIO GENERALE  
Rita Ciccone

IL PRESIDENTE  
Giuseppe Tesauro

## **Allegato n. 1**

### CONFRONTO ORARI PARTENZE NGI-DIANO DA REGGIO CALABRIA AGOSTO 1998-OTTOBRE 2001

AGOSTO 1998			SETTEMBRE-OTTOBRE 1998			OTTOBRE-GENNAIO 1998		
Diano 31/8		anticipo	Diano 13/9	NGI 1/10	anticipo	Diano 14/10	NGI 16/10	anticipo
						<b>0.10</b>	<b>0.15</b>	-0.05
						<b>2.30</b>		
<b>4.30</b>			<b>4.30</b>			<b>4.50</b>		
						<b>6.00</b>		
<b>7.30</b>			<b>7.10</b>	<b>7.00</b>	0.10	<b>7.10</b>	<b>7.00</b>	0.10
						<b>8.00</b>		
			<b>9.40</b>	<b>9.30</b>	0.10			
<b>10.30</b>						<b>10.00</b>	<b>9.50</b>	0.10

			<b>12.10</b>	<b>12.00</b>	0.10	<b>12.00</b>		
						<b>12.30</b>	<b>12.20</b>	0.10
<b>13.30</b>						<b>14.00</b>		
			<b>14.40</b>	<b>14.30</b>	0.10	<b>14.50</b>	<b>14.40</b>	0.10
<b>16.30</b>						<b>16.00</b>		
			<b>17.10</b>	<b>17.00</b>	0.10	<b>17.10</b>	<b>17.00</b>	0.10
<b>19.30</b>			<b>19.40</b>	<b>19.30</b>	0.10	<b>19.30</b>	<b>19.30</b>	0.00
						<b>21.50</b>		
			<b>22.10</b>	<b>22.00</b>	0.10		<b>22.00</b>	

FEBBRAIO – MARZO 1999			APRILE 1999			MAGGIO 1999		
Diano	NGI 8/2	anticipo	Diano	NGI 31/3	anticipo	Diano	NGI 3/5	anticipo
<b>0.10</b>	<b>0.05</b>	0.05	<b>0.10</b>	<b>0.05</b>	0.05	<b>0.10</b>	<b>0.15</b>	-0.05
<b>2.30</b>	<b>2.25</b>	0.05	<b>2.30</b>	<b>2.25</b>	0.05	<b>2.30</b>	<b>2.25</b>	0.05
<b>4.50</b>	<b>4.45</b>	0.05	<b>4.50</b>	<b>4.45</b>	0.05	<b>4.50</b>	<b>4.35</b>	0.15
<b>6.00</b>			<b>6.00</b>			<b>6.00</b>	<b>6.25</b>	-0.25
<b>7.10</b>	<b>7.05</b>	0.05	<b>7.10</b>	<b>7.05</b>	0.05	<b>7.10</b>		
<b>8.00</b>			<b>8.00</b>			<b>8.00</b>	<b>8.25*</b>	-0.25*
	<b>9.25</b>			<b>9.25</b>			<b>9.25</b>	0.35
<b>10.00</b>	<b>9.50</b>	0.10	<b>10.00</b>			<b>10.00</b>		
				<b>11.15</b>			<b>11.25</b>	0.35
<b>12.00</b>	<b>11.55</b>	0.05	<b>12.00</b>	<b>12.05</b>	-0.05	<b>12.00</b>		
<b>12.30</b>			<b>12.30</b>			<b>12.30</b>		
<b>14.00</b>	<b>14.00</b>	0.00	<b>14.00</b>	<b>14.05</b>	-0.05	<b>14.00</b>	<b>13.25</b>	0.35
<b>14.50</b>	<b>14.45</b>	0.05	<b>14.50</b>	<b>14.45</b>	0.05	<b>14.50</b>	<b>14.25</b>	0.25
							<b>15.25</b>	
<b>16.00</b>	<b>16.05</b>	-0.05	<b>16.00</b>	<b>16.05</b>	-0.05	<b>16.00</b>	<b>16.15</b>	-0.15
<b>17.10</b>	<b>17.05</b>	0.05	<b>17.10</b>	<b>17.05</b>	0.05	<b>17.10</b>	<b>17.15*</b>	-0.05*
	<b>18.10</b>			<b>18.05</b>			<b>18.05</b>	
<b>19.30</b>	<b>19.25</b>	0.05	<b>19.30</b>	<b>19.25</b>	0.05	<b>19.30</b>		
							<b>20.05</b>	
<b>21.50</b>	<b>21.45</b>	0.05	<b>21.50</b>	<b>21.45</b>	0.05	<b>21.50</b>		
							<b>22.05*</b>	

\* partenza facoltativa

<b>MAGGIO 1999</b>	<b>MAGGIO 1999-GIUGNO 2000</b>	<b>LUGLIO 2000</b>
--------------------	--------------------------------	--------------------

<b>Diano 26/5</b>	<b>NGI</b>	<b>anticipo</b>	<b>Diano</b>	<b>NGI 27/5</b>	<b>anticipo</b>	<b>Diano luglio</b>	<b>NGI</b>	<b>anticipo</b>
<b>0.20</b>	<b>0.15</b>	0.05	<b>0.20</b>	<b>0.15</b>	0.05	<b>0.20</b>	<b>0.15</b>	0.05
<b>2.30</b>	<b>2.25</b>	0.05	<b>2.30</b>	<b>2.25</b>	0.05	<b>2.20</b>	<b>2.25</b>	-0.05
<b>4.40</b>	<b>4.35</b>	0.05	<b>4.40</b>	<b>4.35</b>	0.05	<b>4.30</b>	<b>4.35</b>	-0.15
<b>6.30</b>	<b>6.25</b>	0.05	<b>6.30</b>	<b>6.25</b>	0.05	<b>6.30</b>	<b>6.25</b>	0.05
<b>8.30</b>	<b>8.25*</b>	0.05*	<b>8.30</b>	<b>8.25</b>	0.05	<b>8.20</b>	<b>8.25</b>	-0.05
	<b>9.25</b>							
<b>10.30</b>			<b>10.30</b>	<b>10.25</b>	0.05	<b>10.20</b>	<b>10.25</b>	-0.05
	<b>11.25</b>							
						<b>12.20</b>	<b>12.25</b>	-0.05
<b>12.30</b>			<b>12.30</b>	<b>12.25</b>	0.05			
	<b>13.25</b>							
<b>14.30</b>	<b>14.25</b>	0.05	<b>14.30</b>	<b>14.25</b>	0.05	<b>14.20</b>	<b>14.25</b>	-0.05
	<b>15.25</b>							
<b>16.20</b>	<b>16.15</b>	0.05	<b>16.20</b>	<b>16.15</b>	0.05	<b>16.20</b>	<b>16.15</b>	0.05
	<b>17.15*</b>							
<b>18.10</b>	<b>18.05</b>	0.05	<b>18.10</b>	<b>18.05</b>	0.05	<b>18.20</b>	<b>18.05</b>	0.15
<b>20.10</b>	<b>20.05</b>	0.05	<b>20.10</b>	<b>20.05</b>	0.05	<b>20.20</b>	<b>20.05</b>	0.15
<b>22.10</b>	<b>22.05*</b>	0.05	<b>22.10</b>	<b>22.05</b>	0.05	<b>22.20</b>	<b>22.05</b>	0.15

<b>AGOSTO-SETTEMBRE 2000</b>			<b>OTTOBRE-NOVEMBRE 2000</b>			<b>DICEMBRE 2000-MARZO 2001</b>		
<b>Diano</b>	<b>NGI</b>	<b>anticipo</b>	<b>Diano</b>	<b>NGI</b>	<b>anticipo</b>	<b>Diano</b>	<b>NGI</b>	<b>anticipo</b>
<b>0.20</b>	<b>0.20</b>	0.00	<b>0.20</b>	<b>0.20</b>	0.00	<b>0.20</b>	<b>0.20</b>	0.00
<b>2.20</b>	<b>2.20</b>	0.00	<b>2.20</b>	<b>2.20</b>	0.00	<b>2.20</b>	<b>2.20</b>	0.00
<b>4.30</b>	<b>4.20</b>	0.10	<b>4.30</b>	<b>4.20</b>	0.10	<b>4.30</b>	<b>4.20</b>	0.10
<b>6.30</b>	<b>6.20</b>	0.10	<b>6.30</b>	<b>6.20</b>	0.10	<b>6.30</b>	<b>6.20</b>	0.10
<b>8.20</b>	<b>8.20</b>	0.00	<b>8.20</b>	<b>8.20</b>	0.00	<b>8.20</b>	<b>8.20</b>	0.00
<b>10.20</b>	<b>10.20</b>	0.00	<b>10.20</b>	<b>10.20</b>	0.00	<b>10.20</b>	<b>10.20</b>	0.00
<b>12.20</b>	<b>12.20</b>	0.00	<b>12.20</b>	<b>12.20</b>	0.00	<b>12.20</b>	<b>12.20</b>	0.00
			<b>13.10</b>			<b>13.10</b>		
<b>14.20</b>	<b>14.20</b>	0.00	<b>14.20</b>	<b>14.20</b>	0.00	<b>14.20</b>	<b>14.20</b>	0.00
			<b>15.20</b>			<b>15.20</b>		

<b>16.20</b>	<b>16.20</b>	0.00	<b>16.20</b>	<b>16.20</b>	0.00	<b>16.20</b>	<b>16.20</b>	0.00
	<b>17.30</b>		<b>17.30</b>	<b>17.30</b>	0.00	<b>17.30</b>		
<b>18.20</b>	<b>18.20</b>	0.00	<b>18.20</b>	<b>18.20</b>	0.00	<b>18.20</b>	<b>18.20</b>	0.00
	<b>19.30</b>		<b>19.40</b>	<b>19.30</b>	0.10	<b>19.40</b>		
<b>20.20</b>	<b>20.20</b>	0.00	<b>20.20</b>	<b>20.20</b>	0.00	<b>20.20</b>	<b>20.20</b>	0.00
	<b>21.30</b>			<b>21.30</b>				
<b>22.20</b>	<b>22.20</b>	0.00	<b>22.20</b>	<b>22.20</b>	0.00	<b>22.20</b>	<b>22.20</b>	0.00

<b>APRILE 2001</b>			<b>SETTEMBRE 2001</b>			<b>OTTOBRE 2001</b>		
<b>Diano 18/4</b>	<b>NGI</b>	<b>anticipo</b>	<b>Diano 18/9</b>	<b>NGI</b>	<b>anticipo</b>	<b>Diano 1/10</b>	<b>NGI</b>	<b>anticipo</b>
	<b>0.20</b>		<b>0.00</b>	<b>0.20</b>	-0.20		<b>0.20</b>	
<b>2.10</b>	<b>2.20</b>	-0.10	<b>2.10</b>	<b>2.20</b>	-0.10	<b>2.10</b>	<b>2.20</b>	-0.10
<b>4.20</b>	<b>4.20</b>	0.00	<b>4.20</b>	<b>4.20</b>	0.00	<b>4.20</b>	<b>4.20</b>	0.00
			<b>5.20</b>					
<b>6.30</b>	<b>6.20</b>	0.10	<b>6.20</b>	<b>6.20</b>	0.00	<b>6.30</b>	<b>6.20</b>	0.10
<b>7.00</b>			<b>7.40</b>					
<b>8.30</b>	<b>8.20</b>	0.10	<b>8.40</b>	<b>8.20</b>	0.20	<b>8.30</b>	<b>8.20</b>	0.10
<b>9.20</b>						<b>9.20</b>		
<b>10.40</b>	<b>10.20</b>	0.20	<b>10.00</b>	<b>10.20</b>	-0.20	<b>10.40</b>	<b>10.20</b>	0.20
<b>11.40</b>			<b>10.40</b>			<b>11.40</b>		
	<b>12.20</b>		<b>12.20</b>	<b>12.20</b>	0.00	<b>12.50</b>	<b>12.20</b>	0.30
<b>12.50</b>								
			<b>13.00</b>			<b>14.00</b>	<b>14.20</b>	-0.20
<b>14.00</b>	<b>14.20</b>	-0.20		<b>14.20</b>		<b>15.00</b>		
<b>15.00</b>			<b>15.00</b>			<b>16.20</b>	<b>16.20</b>	0.00
<b>16.20</b>	<b>16.20</b>	0.00	<b>15.50</b>	<b>16.20</b>	-0.30	<b>17.20</b>		
<b>17.20</b>			<b>17.10</b>					
<b>18.40</b>	<b>18.20</b>	0.20	<b>18.10</b>	<b>18.20</b>	-0.10	<b>19.30</b>	<b>18.20</b>	
<b>19.30</b>			<b>19.00</b>					
<b>21.00</b>	<b>20.20</b>	0.40	<b>20.00</b>	<b>20.20</b>	-0.20		<b>20.20</b>	
<b>21.40</b>			<b>20.40</b>			<b>21.40</b>		
	<b>22.20</b>		<b>21.20</b>	<b>22.20</b>			<b>22.20</b>	
<b>23.50</b>			<b>22.00</b>			<b>23.50</b>		

\* \* \*