

A551 - TRASPORTO FERROVIARIO AD ALTA VELOCITÀ E REGIONALE

Provvedimento n. 30248

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 19 luglio 2022;

SENTITO il Relatore Professore Michele Ainis;

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

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

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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

VISTA la segnalazione della società Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. pervenuta in data 23 marzo 2022 e le successive integrazioni del 28 giugno, 1° e 12 luglio 2022;

CONSIDERATO quanto segue:

I. PREMESSA

1. Con una segnalazione inviata in data 23 marzo 2022 e successive integrazioni, la società Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (di seguito, "NTV") ha denunciato all'Autorità che Trenitalia S.p.A. (di seguito, "Trenitalia"), operatore in monopolio legale nell'offerta di servizi di trasporto ferroviario regionale e a media-lunga percorrenza su rete convenzionale (di seguito, rispettivamente, "TR" e "Intercity" o "IC") in virtù di contratti di servizio pubblico, abuserebbe della propria posizione dominante al fine di danneggiare NTV nel mercato dei servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità (di seguito, "AV"), dove la società opera in qualità di unico concorrente di Trenitalia.

II. LE PARTI

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

3. NTV è l'unico operatore italiano, oltre a Trenitalia, attivo nell'offerta di servizi di trasporto ferroviario passeggeri AV. Il capitale sociale di NTV è interamente detenuto da investitori privati. Nel 2020 NTV ha realizzato un fatturato pari a circa 413 milioni di euro, di cui circa 260 derivanti da ricavi da traffico (in forte diminuzione rispetto all'anno precedente, principalmente a causa dell'emergenza pandemica).

III. LA SEGNALAZIONE

4. Nella segnalazione del 23 marzo 2022, NTV ha rappresentato che Trenitalia attuerebbe una strategia commerciale abusiva, volta a legare artificialmente i servizi TR e IC, gestiti da Trenitalia in regime di monopolio a fronte della corresponsione di corrispettivi pubblici, con i servizi di trasporto a mercato operati su rete AV, dove Trenitalia è in concorrenza con NTV. Ciò avverrebbe attraverso un'interfaccia di vendita - fisica e virtuale, diretta e indiretta - indistinta, unitaria ed esclusiva, non replicabile dai concorrenti, in quanto essi non sono abilitati a vendere titoli di viaggio per i collegamenti sussidiati.

5. L'interfaccia di vendita di Trenitalia, gestendo in modalità promiscua sia i servizi prestati da Trenitalia in monopolio sia quelli a mercato, ridurrebbe considerevolmente i costi di transazione per i c.d. *connecting passengers*, ossia i viaggiatori che effettuano uno spostamento in parte coperto dalla rete AV e in parte da tratte TR o IC¹ (che, secondo una stima del segnalante ammonterebbero al 35%, del totale dei passeggeri AV). I costi di transazione sarebbero invece molto più elevati per i passeggeri intenzionati a valutare soluzioni di viaggio alternative, composte cioè da tratte prestate da Trenitalia in monopolio e collegamenti AV offerti da NTV. Solo nel caso di Trenitalia sarebbe infatti possibile, tramite un'unica interrogazione dell'interfaccia, consultare e acquistare soluzioni di viaggio combinate estese all'intero territorio nazionale, visionando la soluzione complessiva (orari di arrivo e partenza, tempi di coincidenza, itinerario, prezzo delle singole tratte e complessivo) ed effettuando un'unica transazione, con un'esperienza di acquisto *frictionless*. Per contro, il cliente che volesse valutare la convenienza di effettuare la tratta AV

¹ [Ad esempio, il viaggio Milano-Latina o Modena-Roma.]

con NTV dovrebbe consultare separatamente le diverse alternative, controllare le stazioni di cambio potenziale, calcolare autonomamente i tempi di coincidenza e procedere a due transazioni commerciali, con un dispendio di tempo maggiore e un'esperienza di acquisto molto meno agevole.

6. Quanto sopra rappresentato sarebbe valido per tutti i canali di vendita: *online* (sito *web* e *app*), *call center*, biglietteria, sia "classica" che automatica, agenzie di viaggio. In particolare, nel caso delle biglietterie, un passeggero che inizi il viaggio in una qualsiasi stazione non servita dall'AV troverà solo biglietterie Trenitalia dove potrà acquistare il biglietto per la tratta TR/IC e, unitamente alla stessa, collegamenti AV della sola Trenitalia. L'acquisto del biglietto AV di NTV in un secondo momento, ossia all'arrivo della stazione servita dall'alta velocità, risulterebbe dal punto di vista del passeggero irrazionale e rischioso, data anche la difficoltà di gestire il fattore tempo. Analoga situazione si presenterebbe per i passeggeri che iniziano il viaggio da una stazione servita dalla rete AV: in questo caso, solo acquistando presso la biglietteria Trenitalia i viaggiatori potrebbero comprare il biglietto fino alla destinazione finale.

7. Anche nel caso delle agenzie di viaggio, l'unica modalità di effettuare un acquisto integrato sarebbe tramite l'utilizzo del sistema gestionale di vendita fornito da Trenitalia. L'abbinamento di un servizio TR/IC con un servizio AV di NTV richiederebbe l'utilizzo di due differenti sistemi di vendita, per cui l'operatore di agenzia sarà di norma indotto ad interrogare unicamente il sistema Trenitalia. A ciò si aggiunga che Trenitalia adotterebbe presso le agenzie di viaggio un proprio sistema di premialità che riconosce premi crescenti al raggiungimento di obiettivi di fatturato relativi ai biglietti di Trenitalia di tutte le tipologie. In particolare, la vendita di biglietti sussidiati, pur non concorrendo al calcolo del premio, sarebbe utile al raggiungimento dei *target* di vendita e pertanto incentiverebbe le agenzie a offrire al pubblico pacchetti integrati interamente operati da Trenitalia.

8. La condotta descritta sarebbe ulteriormente rafforzata dal programma di fidelizzazione di Trenitalia denominato Cartafreccia. Benché il Regolamento di tale programma preveda la regola generale secondo cui i biglietti e gli abbonamenti del trasporto regionale non danno luogo all'accumulo di punti, tale regola verrebbe sistematicamente elusa dall'incumbent attraverso promozioni reiterate senza soluzione di continuità almeno da marzo 2018, che prevedono l'attribuzione di punti anche per questa tipologia di viaggi. L'utente che dovesse decidere di abbinare servizi sussidiati e servizi AV offerti da NTV, oltre a sostenere i più elevati costi di transazione sopra descritti, perderebbe la possibilità di cumulare i punti relativi a tutte le tratte percorse ai fini del raggiungimento delle soglie richieste dal programma Cartafreccia per ottenere i premi.

9. L'effetto delle descritte condotte sarebbe, in concreto, attestato dalla bassa penetrazione di NTV nei *connecting passengers*. Infatti, nei viaggi che combinano collegamenti AV e collegamenti offerti in regime di monopolio da Trenitalia, la quota di NTV sulle tratte AV ammonterebbe a circa il [10-20%]* di gran lunga inferiore rispetto a quella che il medesimo operatore ferroviario detiene nei collegamenti dei passeggeri che effettuano solo la tratta AV (circa il [40-50%]) dove sono presenti sia NTV sia Trenitalia.

10. Al fine di superare questo svantaggio competitivo, NTV avrebbe ripetutamente chiesto a Trenitalia di consentirle di replicare, sui propri canali di vendita, soluzioni di viaggio che integrino le tratte sussidiate. Trenitalia avrebbe dapprima assunto un atteggiamento ostruzionistico e dilatorio, dando seguito solo dopo diversi mesi (marzo 2022) alla prima richiesta di incontro di NTV del novembre 2021; successivamente, i due operatori ferroviari sono addivenuti alla sottoscrizione, in data 28 giugno 2022, di un contratto per la commercializzazione, sui canali di vendita di NTV, dei biglietti dei servizi ferroviari regionali soggetti a obbligo di servizio pubblico operati da Trenitalia in combinazione con i treni AV Italo. Tuttavia, in tale contratto Trenitalia avrebbe imposto specifiche clausole aventi ad oggetto [l'accesso e il trattamento dei dati relativi ai biglietti del servizio TR da parte di NTV]. Dette clausole, in base a quanto disciplinato nel contratto, sono derogabili nel primo periodo di entrata in vigore dello stesso, per un massimo [omissis]. Le suddette previsioni contrattuali, a detta del segnalante molto più restrittive di quelle adottate da Trenitalia nei confronti di altri soggetti come le agenzie di viaggio e le OLTA (*on line travel agencies*), risulterebbero di dubbia fattibilità tecnica, ostacolando l'effettiva possibilità per NTV di vendere congiuntamente i biglietti AV e quelli dei servizi ferroviari regionali. In ogni caso, l'implementazione della soluzione, anche ove realizzabile, aumenterebbe in modo significativo i costi a carico di NTV nonché le tempistiche di attuazione.

11. In definitiva, le clausole sopra descritte appaiono in grado di compromettere l'effettiva operatività dell'accordo tra le Parti. Anche qualora NTV attivasse la commercializzazione dei biglietti dei servizi ferroviari regionali, approfittando della fase transitoria prevista dal contratto, allo scadere della stessa rischierebbe di incorrere in significative penali per inosservanza delle previsioni contrattuali.

IV. VALUTAZIONI

a) Il settore del trasporto ferroviario

12. Il settore del trasporto ferroviario è stato interessato da un processo di liberalizzazione avviato in ambito comunitario sin dai primi anni Novanta, con la progressiva adozione di misure normative e regolamentari volte ad aprire i relativi mercati alla concorrenza, sulla base di un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture. A valle

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

di tale liberalizzazione, con l'ingresso sul mercato di NTV nel 2012, l'Italia è stato il primo Stato membro della UE ad avere due operatori in concorrenza tra loro nell'offerta di servizi ferroviari passeggeri AV.

13. Per quanto attiene l'offerta di servizi IC e TR del trasporto passeggeri, essi vengono prestati da Trenitalia, nella generalità dei casi in regime di affidamento diretto, in esecuzione di specifici contratti di servizio sottoscritti con amministrazioni pubbliche, e segnatamente: (a) lo Stato (tramite il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze), con cui Trenitalia ha sottoscritto il contratto relativo ai servizi IC; (b) le singole Regioni e le province autonome di Trento e Bolzano per il TR. Tali contratti prevedono, a fronte dell'erogazione di sussidi pubblici, obblighi di servizio universale a carico di Trenitalia.

14. Molti di tali contratti di servizio sono stati negli anni rinnovati, con nuovi termini di durata complessiva fino a 15 anni dalla stipula². Tra i principali contratti di servizio oggetto di rinnovo si segnala, in particolare, quello per la gestione dei servizi a medio-lunga percorrenza con obblighi di servizio pubblico, espletato con treni *Intercity Giorno* e *Intercity Notte*, avente ora durata decennale, con scadenza al 31 dicembre 2026³.

15. Unitamente a quella destinata ai servizi di trasporto regionale, l'infrastruttura ferroviaria dedicata ai servizi a medio-lunga percorrenza rappresenta una porzione assolutamente preponderante della rete ferroviaria nazionale gestita da RFI, posto che, degli oltre 24.000 km di binari che la compongono, quelli dedicati ai servizi AV sono meno di 1.500 km⁴. Con specifico riferimento ai treni *Intercity*, inoltre, va considerato che questi svolgono una funzione essenziale di raccordo della rete AV con numerose aree della penisola, in particolare a Sud, ancora non raggiunte dall'AV.

16. Ciò premesso, il presente procedimento riguarda la fornitura dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, rispettivamente: a) a carattere regionale; b) a medio-lunga percorrenza; c) a lunga percorrenza AV.

b) I mercati rilevanti

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

17. Sulla base del consolidato orientamento dell'Autorità⁵, i servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale di passeggeri presentano caratteristiche tali da individuare un mercato del prodotto distinto rispetto sia a tutte le altre modalità di trasporto pubblico locale sia alle altre modalità di trasporto ferroviario di passeggeri (a media - lunga percorrenza e ad alta velocità). La domanda di tale tipologia di trasporto è rappresentata da utenti che esprimono esigenze di mobilità a carattere continuativo su tratte primarie di breve durata in determinate fasce orarie delle giornate feriali (trasporto di tipo pendolare di studenti e lavoratori) ed esigenze di mobilità a carattere saltuario su tratte secondarie.

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

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

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

- servizi di trasporto con obblighi di servizio universale, operati in regime di monopolio legale da Trenitalia con la linea *Intercity*, in virtù del contratto di servizio stipulato a livello nazionale tra quest'ultima e il MIMS (cfr. *supra*). Tali servizi sono parzialmente finanziati con sussidi pubblici;
- servizi di trasporto a mercato, attualmente operati dalla sola Trenitalia con la linea *Frecciabianca*.

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

20. I servizi di trasporto ferroviario passeggeri su rete AV, per consolidato orientamento dell'Autorità⁶, costituiscono un mercato rilevante del prodotto distinto dai servizi a medio-lunga percorrenza, in ragione di rilevanti differenze nei tempi di percorrenza, nella frequenza delle corse, nelle caratteristiche di *comfort* e qualità e nel livello delle tariffe

² [In particolare, sono stati più recentemente rinnovati i contratti con le Regioni Piemonte (2022-2032), Friuli Venezia-Giulia (2021-2031), Toscana (2019-2034), Campania (2019-2033), Lazio (2018-2032), Liguria (2018-2032), Calabria (2018-2032), Puglia (2018-2032), Veneto (2018-2032), Umbria (2018-2031).]

³ [Cfr. <https://www.mit.gov.it/documentazione/contratto-relativo-ai-servizi-di-transporto-ferroviario-passeggeri-di-interesse-0>]

⁴ [Cfr. <https://www.rfi.it/it/rete/la-rete-oggi.html>, dati al 31 dicembre 2021.]

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

⁶ [Cfr. Provvedimento dell'Autorità n. 24344 del 22/05/2013 A443 - NTV/FS/OSTACOLI ALL'ACCESSO NEL MERCATO DEI SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO PASSEGGIERI AD ALTA VELOCITÀ.]

sotto il profilo della domanda, nonché per le specificità e l'altissimo grado di sofisticazione tecnologica dal lato dell'offerta; rispetto ai servizi TR, inoltre, vi sono ovvie differenze in termini di lunghezza delle tratte.

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

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

23. Il mercato in questione risulta in forte crescita. Sulla base dei dati forniti dal segnalante, nel periodo 2012-2019 si è riscontrata una crescita dei volumi di offerta dell'85% circa, un incremento della domanda di tale tipologia di trasporto del 75% circa (di cui una parte qualificabile come nuova domanda di mobilità e un'altra parte sottratta alle altre modalità di trasporto) e una riduzione del prezzo medio del biglietto fino al 30% circa.

24. Dal punto di vista geografico, per ciascuno dei predetti mercati del prodotto si potrebbero individuare molteplici coppie di origine e destinazione (c.d. O&D), corrispondenti ai collegamenti tra diverse città, in modo da definire fasci di rotte cui fanno riferimento i diversi bacini di utenza, e, eventualmente, un distinto mercato rilevante per ciascuna rotta/fascio di rotte. Nondimeno, in considerazione del carattere generalizzato delle modalità di vendita dei titoli di viaggio di Trenitalia sull'intera rete ferroviaria italiana, nel caso di specie non appare necessario identificare più mercati geografici O&D, risultando invece opportuno valutare le condotte in questione a livello nazionale.

c) La posizione dominante di Trenitalia

25. L'operatore *incumbent* Trenitalia detiene una posizione dominante nei mercati dei servizi di trasporto passeggeri regionale e a medio-lunga percorrenza su rete convenzionale. In particolare, essa risulta essere monopolista, in quanto operante in regime di esclusiva contrattuale, in virtù dei contratti di servizio stipulati con gli enti pubblici competenti, sia sul trasporto regionale sia sul trasporto a medio-lunga percorrenza con obblighi di servizio pubblico (TR e IC).

26. Tale dominanza è ulteriormente rafforzata dall'appartenenza di Trenitalia al Gruppo FSI, che controlla l'infrastruttura ferroviaria (tramite RFI), le principali stazioni nazionali e detiene, attraverso Trenitalia stessa, altri *asset* produttivi di valenza altamente strategica (materiali rotabili, impianti di manutenzione, etc.).

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

d) Le condotte contestate

28. L'operatore *incumbent* Trenitalia, attraverso un'interfaccia di vendita unica e integrata, offre in modalità aggregata servizi di trasporto AV in regime di concorrenza in combinazione con collegamenti IC/TR, su cui la stessa Trenitalia è in posizione di monopolio. Trenitalia è l'unico operatore ferroviario che può attualmente offrire sui propri canali di vendita *in bundle* entrambe le tipologie di collegamenti e gode quindi di un vantaggio competitivo non replicabile dai concorrenti, in quanto solo con Trenitalia i *connecting passengers* (o le agenzie di viaggio di cui essi si servono) possono acquistare in un'unica soluzione e su un'unica interfaccia di vendita un biglietto per l'intero viaggio.

29. Le reiterate richieste di NTV di ottenere la possibilità di commercializzare, congiuntamente ai propri titoli di viaggio, anche quelli relativi alle tratte IC/TR esercite da Trenitalia appaiono finalizzate a replicare, sotto il profilo tecnico-operativo, l'offerta aggregata che allo stato solo Trenitalia può fornire, così ripristinando il *level playing field*. Al proposito, rileva notare che il vantaggio competitivo detenuto da Trenitalia non è ascrivibile a meriti imprenditoriali, bensì alla circostanza che si tratta dell'operatore *incumbent*, cui lo Stato e le Regioni hanno continuato ad assegnare il servizio di trasporto su ferro sull'intero territorio nazionale, salvo rarissimi casi tramite affidamenti diretti, peraltro oggetto di ripetute proroghe pluriennali. Le istanze di NTV, come sopra descritto, sarebbero state di fatto rigettate da Trenitalia, che avrebbe posto in essere un "*rifiuto costruttivo*" a contrarre, dapprima ritardando ingiustificatamente la trattativa con il concorrente e successivamente imponendo condizioni irragionevoli per l'accesso alla vendita delle tratte sussidiate su cui la stessa opera in via esclusiva⁷. Pertanto, nonostante la stipula del contratto comunicata da NTV in data 28 giugno 2022, il problema concorrenziale sarebbe tuttora esistente.

30. Tramite le descritte condotte, Trenitalia farebbe leva sulla posizione dominante detenuta nei mercati dei servizi dei collegamenti ferroviari IC e TR per preservare ed estendere il proprio potere di mercato anche nel mercato dei servizi AV, danneggiando l'unico *competitor* presente e ostacolando l'esplicitarsi di un confronto concorrenziale basato sul merito.

31. Le condotte qui in esame appaiono, infatti, particolarmente pregiudizievoli per le dinamiche concorrenziali dell'offerta di servizi AV, un mercato in forte crescita dove NTV, pur avendo sviluppato - a fronte di ingenti investimenti - un'offerta molto competitiva, non riesce ad espandere la propria quota nel rilevante segmento dei *connecting passengers*. Inoltre, i comportamenti dell'*incumbent* arrecherebbero danno anche ai consumatori, atteso che l'offerta del servizio AV di NTV in combinazione con i collegamenti TR/IC amplierebbe il confronto competitivo e aggiungerebbe soluzioni di viaggio, aumentando la scelta per i consumatori, non solo in sovrapposizione con Trenitalia, ma anche in fasce orarie da questa non coperte.

⁷ [Cfr. la Comunicazione della Commissione "Orientamenti sulle priorità della Commissione nell'applicazione dell'articolo 82 del trattato CE al comportamento abusivo delle imprese dominanti volto all'esclusione dei concorrenti" (2009/C 45/02), par. 79.]

32. Si noti che il sostanziale diniego di Trenitalia non appare avere altra giustificazione se non un intento escludente, poiché Trenitalia sembrerebbe rinunciare alle maggiori vendite che potrebbe realizzare tramite NTV sui collegamenti sussidiati, grazie alla crescita della domanda indotta dall'ampliamento dell'offerta di collegamenti per i *connecting passengers*, al solo scopo di limitare le vendite del concorrente nell'AV.

33. In conclusione, le condotte descritte potrebbero configurare un abuso di posizione dominante di natura escludente da parte di Trenitalia, con effetti pregiudizievoli della concorrenza nel mercato della fornitura di servizi trasporto pubblico ferroviario di passeggeri a lunga percorrenza su rete ad alta velocità.

V. L'APPLICABILITÀ DEL DIRITTO EUROPEO

34. Le condotte contestate interessano l'intero territorio nazionale, in quanto poste in essere dall'operatore *incumbent* nei mercati della fornitura di servizi di trasporto ferroviario passeggeri per i collegamenti ad alta velocità, a medio-lunga percorrenza e del trasporto pubblico regionale. Esse risultano pertanto idonee a pregiudicare il commercio tra Stati membri, ai sensi dell'articolo 102 TFUE, poiché consolidano la compartimentazione del mercato a livello nazionale, ostacolando così l'integrazione economica voluta dal Trattato.

RITENUTO, pertanto, che i comportamenti posti in essere da Trenitalia S.p.A. nel mercato della fornitura di servizi trasporto pubblico ferroviario di passeggeri a lunga percorrenza su rete ad alta velocità potrebbero configurare una fattispecie di abuso di posizione dominante, in possibile violazione dell'articolo 102 del TFUE;

DELIBERA

a) l'avvio dell'istruttoria ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/1990, nei confronti della società Trenitalia S.p.A. per accertare l'esistenza di una violazione dell'articolo 102 TFUE;

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

c) che il responsabile del procedimento è la dott.ssa Bianca Maria Cammino;

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

e) che il termine di chiusura dell'istruttoria è fissato al 31 ottobre 2023.

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

IL SEGRETARIO GENERALE
Guido Stazi

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli