

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 6 aprile 2016;

SENTITO il Relatore Dottoressa Gabriella Muscolo;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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

VISTO il Regolamento del Consiglio n. 1/2003 del 16 dicembre 2002;

VISTO l'articolo 54 della legge 6 febbraio 1996, n. 52;

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

VISTA la denuncia pervenuta in data 22 gennaio 2016 da parte della società Trans Isole S.r.l. e la documentazione in proprio possesso;

VISTA la denuncia pervenuta in data 26 gennaio 2016 da parte della società Nuova Logistica Lucianu S.r.l, le successive integrazioni e la documentazione in proprio possesso;

VISTA la denuncia pervenuta in data 15 febbraio 2016 da parte della società Grimaldi Euromed S.p.A. e la documentazione in proprio possesso;

CONSIDERATO quanto segue:

I. PREMESSA

1. Nei mesi di gennaio e di febbraio 2016 sono pervenute all’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato alcune segnalazioni da parte di due società attive nell’offerta di servizi di logistica e trasporti tra la penisola e la Sardegna e da parte di una primaria compagnia di navigazione - Grimaldi Euromed S.p.A. (di seguito, Grimaldi) - relative a presunti comportamenti abusivi posti in essere dalle società Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. (di seguito, CIN) e Moby S.p.A. (di seguito, Moby).

2. In particolare le condotte denunciate consisterebbero:

i. in numerosi e immotivati rifiuti, opposti sia da CIN che da Moby, ad imbarcare i mezzi delle due società di logistica;

ii. nell’interruzione degli accordi commerciali intercorrenti tra CIN e Moby e dette società, con conseguente e immotivato peggioramento delle condizioni di pagamento, in termini di modalità e tempistica, dei servizi di trasporto effettuati.

3. Secondo i segnalanti, i comportamenti discriminatori perpetrati da CIN e Moby ai loro danni sarebbero la diretta conseguenza della scelta delle due società di logistica di trasferire una parte consistente dei propri traffici di merci sulle navi di Grimaldi, società nuova entrante su alcune rotte da e per la Sardegna già operate da Moby e CIN. Grimaldi, in particolare, ha evidenziato che detti comportamenti sarebbero chiaramente volti a “dissuadere” i due operatori dall’utilizzare i propri servizi al fine di escluderla dal mercato.

4. Tutti i segnalanti, infine, sottolineano la violazione da parte di CIN della Convenzione stipulata con lo Stato Italiano (di seguito, anche, Convenzione) relativa agli obblighi di servizio pubblico (di seguito, anche, OSP) a garanzia della continuità territoriale nei trasporti tra la penisola e le isole maggiori (Sicilia e Sardegna) e minori.

II. LE PARTI

a) Le società oggetto delle segnalazioni

5. Onorato Armatori S.p.A. (di seguito, Onorato Armatori) è una *newco* composta a seguito dell’operazione di concentrazione con la quale Onorato Partecipazioni S.r.l. ha acquisito il controllo esclusivo sulle società Moby

S.p.A. e Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., operazione autorizzata dall’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, con condizioni, tramite il provvedimento 25773 del 10 dicembre 2015¹. Onorato Armatori è soggetta al controllo, in ultima analisi, della società di diritto lussemburghese V1 SA.

6. Moby S.p.A. (di seguito, anche, Moby) è una società attiva nel settore del trasporto marittimo di linea passeggeri, con o senza veicoli, e di merci, soggetta al controllo di Onorato Armatori. Nello specifico, Moby opera nei collegamenti dell’Italia continentale con la Sardegna, la Corsica e l’Isola d’Elba. Antecedentemente all’operazione di concentrazione sopracitata, il gruppo Moby, non conteggiando il fatturato di Compagnia Italiana di Navigazione, ha realizzato in Italia un fatturato di circa [100-495]² milioni di euro nel 2014.

7. Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. (di seguito, anche, CIN) è la società che ha acquisito il ramo d’azienda di navigazione di Tirrenia preposto alla fornitura del servizio di trasporto marittimo di passeggeri e merci tra l’Italia continentale e le isole maggiori e minori. CIN (che opera con il *brand* Tirrenia) è titolare del servizio pubblico che garantisce la continuità territoriale con la Sardegna, Sicilia e le Isole Tremiti. CIN è soggetta al controllo di Onorato Armatori e ha realizzato nel 2014 un fatturato di circa [100-495] milioni di euro.

8. CIN, in particolare, opera i collegamenti tra l’Italia e le isole maggiori (Sardegna e Sicilia) e minori in regime di Convenzione³ con lo Stato Italiano per l’assolvimento degli OSP. In particolare, la Convenzione siglata da CIN con il Ministero dei Trasporti definisce:

- le rotte comprese negli OSP;
- le frequenze minime;
- la capacità minima di trasporto;
- il prezzo massimo praticabile (di seguito, anche, tariffe massime).

¹ Cfr. C12005 Onorato Partecipazioni s.r.l./Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. e Moby S.p.A., Provvedimento n. 25773 del 10 dicembre 2015, bollettino 47/15.

² Nella presente versione alcuni dati sono omessi, in quanto si sono ritenuti sussistenti elementi di riservatezza o di segretezza delle informazioni.

³ Convenzione per l’esercizio dei servizi di collegamento marittimo in regime di pubblico servizio con le isole maggiori e minori, Rep. N.54, del 18 luglio 2012, come modificata dal Decreto del Ministero dei Trasporti di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze del 7 agosto 2014.

9. Detta Convenzione prevede, nel periodo estivo, su alcune rotte che assicurano volumi di traffico particolarmente elevati (Civitavecchia – Olbia, Genova – Porto Torres e Napoli – Palermo), la sospensione del regime tariffario per consentire a CIN di praticare prezzi maggiormente orientati al mercato. Il corrispettivo annuo che CIN riceve per rispettare i termini della Convenzione è di 72,7 milioni di euro.

b) Le società segnalanti

10. Trans Isole S.r.l. (di seguito Trans Isole o TI), è una società attiva nel settore dei trasporti e spedizione merci e della logistica da e per la Sardegna (nelle città di Olbia e Cagliari) e la Sicilia.

11. Nuova Logistica Lucianu S.r.l. (di seguito, NLL), è una impresa attiva nel settore del trasporto, delle spedizioni e della logistica “specializzata” nei collegamenti tra la penisola italiana e la Sardegna, in particolare trasporti intermodali e servizio Ro/Ro trailer.

12. Grimaldi è una società del Gruppo Grimaldi, che offre collegamenti per Spagna, Tunisia, Marocco, Grecia, Sicilia e Sardegna. Le rotte in questione, per quanto riguarda i collegamenti nazionali, toccano alcuni porti della Sardegna (Porto Torres, Olbia, Cagliari), della Sicilia (Palermo, Catania) e della Penisola italiana (Genova, Ravenna, Venezia, Livorno, Civitavecchia, Salerno, Brindisi, Bari). In particolare, il collegamento Livorno-Olbia è stato avviato solo nel gennaio 2016, contestualmente al ripristino della tratta Civitavecchia-Porto Torres nell’ambito del collegamento Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona.

III. LE SEGNALAZIONI

a) La segnalazione di Trans Isole

13. Nella segnalazione, pervenuta in data 22 gennaio 2016, TI lamenta:

a. il mancato accoglimento da parte di CIN della prenotazione di viaggio relativa a due semirimorchi sulla rotta Civitavecchia-Cagliari e a quattro semirimorchi sulla rotta Civitavecchia-Olbia, per le partenze del 29 settembre 2015. Il rifiuto sarebbe stato motivato da CIN dall’assenza di spazio in stiva. A detta del segnalante, tuttavia, vi sarebbe stata ampia

capacità disponibile sulle navi di CIN, quale testimoniata da un video allegato alla segnalazione;

b. il mancato imbarco di due cisterne di latte (merce deperibile) da parte di CIN in data 15 dicembre 2015, sulla rotta Cagliari – Civitavecchia.

14. Il segnalante allega, inoltre, copia degli scambi di mail intercorsi con l'Ufficio Merci di CIN (sotto il marchio Tirrenia) a Civitavecchia (per le partenze di settembre 2015) e con una agenzia di prenotazioni di spedizioni marittime - che per le partenze da Cagliari sembrerebbe agire da interfaccia di CIN - che proverebbero i rifiuti opposti dalla società di trasporti marittimi.

15. Inoltre, in data 17 novembre 2015, CIN avrebbe comunicato a TI l'intenzione di recedere dall' accordo commerciale sottoscritto con la società nell'aprile dello stesso anno. Pochi giorni dopo, il 26 novembre 2015, anche Moby avrebbe comunicato a TI che, a partire dal 1° gennaio 2016, non le sarebbero più state riconosciute le condizioni commerciali al momento vigenti, sia per quanto riguarda il pagamento dilazionato sia per il riconoscimento dello sconto mensile, in quanto i volumi di TI non giustificerebbero tali condizioni.

16. Nella stessa data, Moby avrebbe richiesto a TI di predisporre un bonifico di 30.000 euro a garanzia di uno scoperto superiore alla fideiussione bancaria, con la minaccia di modificare immediatamente le condizioni commerciali ove il bonifico non fosse stato eseguito. La motivazione addotta da Moby, secondo TI, sarebbe del tutto pretestuosa.

17. Moby, infine, avrebbe impedito l'imbarco di un semirimorchio carico di merce deperibile (latte) sulla rotta Olbia – Livorno in data 16 gennaio 2016.

18. TI sostiene che tali comportamenti discriminatori ai suoi danni da parte delle due società facenti capo a Onorato Armatori farebbero parte di una strategia di ritorsione dovuta alla recente relazione commerciale intrapresa tra TI e Grimaldi e pubblicizzata anche sul sito di Trans Isole.

b) La segnalazione di Nuova Logistica Lucianu

19. In data 26 gennaio 2016, è pervenuta una segnalazione da parte di Nuova Logistica Lucianu, successivamente più volte integrata.

20. Al pari di TI, anche la NLL ha denunciato numerosi comportamenti abusivi da parte di CIN e Moby. Secondo il segnalante detti comportamenti sarebbero stati causati dal recente accordo stipulato tra la NLL e Grimaldi. In particolare, con tale accordo, NLL ha conferito a Grimaldi gran parte delle sue spedizioni su Olbia – Livorno, rotta nella quale Grimaldi ha iniziato ad

operare dall'inizio di quest'anno. In particolare NLL ha dichiarato che, alla luce del lungo e consolidato rapporto con CIN/Tirrenia, prima di iniziare il nuovo rapporto commerciale con Grimaldi, ha contattato CIN evidenziando le condizioni particolarmente vantaggiose offerte dal concorrente e chiedendo uno sconto sulle condizioni attualmente praticate alla stessa da CIN. Avendo ricevuto un rifiuto, ha comunque evidenziato che non era sua intenzione chiudere i rapporti con la compagnia, ma solo ridurre l'ammontare delle merci trasportate su alcune rotte.

21. Secondo quanto riportato da NLL, CIN avrebbe rifiutato l'imbarco di un semirimorchio carico di merce deperibile in data 20 gennaio 2016, sulla rotta Porto Torres – Genova; allo stesso rimorchio sarebbe stato impedito l'imbarco anche il giorno seguente, senza alcun preavviso né giustificazione, sebbene la traversata fosse già stata pagata, il mezzo registrato e le navi di CIN avessero ampio spazio in stiva. Il rifiuto d'imbarco opposto da CIN avrebbe costretto il trasportatore a recarsi al Porto di Olbia per imbarcare il mezzo su una tratta servita da Grimaldi, con grave danno economico e di immagine e con difficoltà logistiche e operative, legate anche alla natura deperibile della merce trasportata. I fatti sono stati altresì denunciati agli uffici di Polizia di Porto Torres.

22. NLL evidenzia l'assoluta inconsistenza delle motivazioni addotte da CIN per il mancato imbarco del 20 gennaio 2016, ovvero il tardivo arrivo alla banchina degli imbarchi da parte del mezzo di NLL. Infatti nel caso di merce deperibile tutti gli operatori, secondo una prassi non scritta, ma consolidata e nota a tutti, si presentano in banchina solo poco prima dell'imbarco (e non nei termini formali previsti dalle condizioni di trasporto), e così continuerebbero a fare gli altri operatori non discriminati, senza che ciò determini alcuna conseguenza in termini di imbarco dei loro mezzi.

In un'altra circostanza, CIN avrebbe invece ammesso un'eccessiva emissione di biglietti, superiore alla sua capacità di stiva. A fronte delle proteste della NLL, CIN avrebbe suggerito di modificare il proprio viaggio utilizzando i servizi dell'altra compagnia del gruppo (Moby), sulla Olbia – Piombino.

23. Analoghi rifiuti d'imbarco dei mezzi della NLL sarebbero stati opposti anche da parte di Moby. Infatti, il 21 gennaio 2016, un semirimorchio della NLL, carico di merce deperibile, si sarebbe visto negare l'imbarco sulla nave di Moby in partenza da Piombino per Olbia. A detta della NLL il personale di Moby avrebbe sostanzialmente ammesso di non essere "autorizzato" ad imbarcare i loro mezzi.

24. Contestualmente ai mancati imbarchi, CIN e Moby avrebbero provveduto a modificare gli accordi commerciali intercorrenti con NLL e a modificare in senso peggiorativo le relative condizioni economiche, quali, ad esempio, il pagamento anticipato di ogni servizio di trasporto, che in precedenza veniva saldato a 90 giorni più ulteriori 15 giorni di dilazione.

25. Il repentino cambio delle condizioni di pagamento a partire dal 1° febbraio 2016 avrebbe dato a CIN l'occasione per un rifiuto di imbarco di un semirimorchio di NLL sulla rotta Piombino – Olbia il 3 febbraio 2016, nonostante quest'ultima avesse pagato per la corsa in anticipo. In tale occasione, CIN avrebbe motivato il rifiuto con il mancato pagamento di importi dovuti da NLL per trasporti effettuati nel mese di novembre 2015 e che avrebbero dovuto essere saldati, in base ai vecchi accordi ultradecennali, il 15 febbraio 2016 (90 giorni, più altri 15 di dilazione) e per le quali CIN, tuttavia, pretendeva il pagamento al 31 gennaio 2016. NLL sottolinea come fosse ben nota a CIN la situazione di mancanza di liquidità sufficiente per saldare la somma dovuta nella nuova data indicata, avendo la segnalante provveduto a pagare una cifra più che doppia a Moby, entro i medesimi termini.

26. NLL e TI hanno, infine, fornito documentazione dalla quale risulterebbe che rifiuti di emissione di titoli di viaggio da parte di CIN e Moby sono stati opposti anche da alcune agenzie di viaggi specializzate nel trasporto merci.

c) La segnalazione di Grimaldi

27. In data 15 febbraio 2016, Grimaldi ha inviato una segnalazione all'Autorità nella quale riportava di essere stata informata dell'attuazione di condotte ritorsive da parte di CIN e Moby nei confronti di varie società di autotrasporto proprie clienti. Secondo Grimaldi si tratta di “[...] *condotte ritorsive e di boicottaggio commerciale, attuate nei confronti delle società di autotrasporto sui collegamenti nei quali CIN e/o Moby operano sostanzialmente quali monopolisti, per “punire” (e disincentivare per il futuro) la decisione degli autotrasportatori di optare, su altri collegamenti, per i servizi alternativi offerti da Grimaldi Euromed*”.

28. Tali condotte, operate non solo da Moby ma anche da CIN – quest'ultima in palese violazione degli OSP sottoscritti con lo Stato Italiano –, consisterebbero in numerosi casi di ingiustificato rifiuto di imbarco dei mezzi delle società di trasporto, nonché di una serie di iniziative dirette a fare pressione sui clienti, minacciando e attuando il recesso da accordi commerciali in corso e la revoca delle condizioni e dei termini di pagamento, pur precedentemente concesse agli autotrasportatori.

29. I comportamenti descritti sarebbero ingiustificati alla luce dell'ampia e solo parzialmente utilizzata capacità di stiva delle società del gruppo Onorato Armatori e avrebbero l'obiettivo di danneggiare Grimaldi, costringendo gli autotrasportatori con i quali la stessa ha stipulato accordi commerciali a rescinderli.

30. Secondo il segnalante, perciò, il vero obiettivo delle iniziative poste in essere dalle due compagnie di navigazione del gruppo Onorato è quello di escludere dal mercato Grimaldi, o quanto meno penalizzare fortemente l'offerta di servizi da parte della società, inducendo i clienti (potenziali o attuali) ad avvalersi unicamente dei servizi offerti da CIN e Moby.

31. In aggiunta, secondo Grimaldi, l'importo dei contributi pubblici erogati a CIN ai sensi della Convenzione (pari circa a 72 milioni di euro annui), comporterebbe una significativa sovra-compensazione dei costi necessari per l'espletamento degli OSP, che consentirebbe a CIN di porre in essere una politica commerciale particolarmente aggressiva (sconti e promozioni) sulle rotte in concorrenza con operatori diversi da Moby, tali da alterare il gioco della concorrenza.

IV. VALUTAZIONI

a) I mercati rilevanti

32. I comportamenti denunciati interessano il trasporto marittimo di merci su alcune rotte tra la penisola Italiana e la Sardegna. Tali servizi sono solitamente effettuati tramite imbarcazioni tutto-merci (*Ro-Ro*) o miste passeggeri e merci (*Ro-Pax*).

33. Secondo un consolidato orientamento dell'Autorità, il servizio di trasporto di linea di merci, che fa la spola tra due porti a cadenze frequenti e regolari, presenta caratteristiche specifiche quali la regolarità del servizio, gli orari e le tariffe prefissate, che lo distinguono dalle altre modalità di trasporto marittimo di merci (quali il trasporto esercitato con navi porta-container o con navi che trasportano vagoni ferroviari) e consentono di individuare un mercato del prodotto distinto.

34. La sostituibilità fra le varie rotte è influenzata da numerosi fattori quali la frequenza e il tempo di traversata, nonché dalla qualità dei collegamenti terrestri rispetto ai porti di origine e destinazione. Con particolare riferimento alla domanda espressa dalle imprese di autotrasporto, un ulteriore fattore in

base al quale valutare la sostituibilità tra porti e rotte è costituito dalla maggiore o minore vicinanza degli stabilimenti cui deve essere consegnata/ritirata la merce trasportata rispetto al porto di destinazione. La dimensione geografica del mercato è data dalla singola tratta servita o da fasci di rotte tra porti considerati sostituibili dal punto di vista della domanda.⁴

35. Si osserva, inoltre, che il trasporto marittimo di merci da e per la Sardegna, al pari del trasporto di passeggeri e autoveicoli, presenta forti caratteristiche di stagionalità legate al turismo, che ne incrementa i volumi di trasporto in corrispondenza dell'estate e dei periodi festivi. Per la medesima ragione vi è un'alta correlazione tra l'andamento dei passeggeri e delle merci (cfr. infra).

36. La dimensione complessiva del trasporto marittimo di passeggeri (espressi in numero di passeggeri trasportati), autoveicoli (espressi in numero di autoveicoli trasportati) e merci (espressi in metri lineari di merci trasportate) da e per la Sardegna si è ridotta di circa il 35% tra il 2009 e il 2014. Ciò ha determinato l'uscita dal mercato di alcune società (nuove o storiche), quali SNAV e Sardinia Ferries (2011), Saremar (2012) e Go in Sardinia (2013).

37. CIN e Moby, operatori storici del mercato, mantengono attive alcune rotte anche nel periodo invernale, sia per il trasporto solo merci (*Ro-Ro*) che per il trasporto misto passeggeri e merci (*Ro-Pax*). Onorato Armatori, in virtù del controllo esclusivo sia su Moby che su CIN, è il gruppo leader nel trasporto marittimo da e per la Sardegna, in virtù di quote pari a circa il [80-90%] per quanto riguarda i passeggeri e circa il [80-90%] per quanto riguarda le merci (Tabella 1)⁵. In particolare:

Tabella 1: Quote di mercato di CIN e Moby del trasporto marittimo di passeggeri (con o senza autoveicoli) e merci da e per la Sardegna.

	Passeggeri	Merci
CIN	[40-45%]	[45-50%]
Moby	[40-45%]	[40-45%]

Fonte: Onorato partecipazioni S.r.l., attualmente Onorato Armatori S.p.A.

⁴ Cfr. Provv. n. 2379, A49 - Pozzuoli Ferries/Gruppo Lauro, in Boll. n. 42/94; Provv. n. 22109, C10919 - Marininvest/Grandi Navi Veloci, in Boll. n. 6/11; Provv. n. 22622, C11072 - Moby/Toremars-Toscana Regionale Marittima, in Boll. n. 29/11, Provv. n. 25773, C12005 Onorato Partecipazioni/CIN e Moby, in Boll. n. 47/15.

⁵ Cfr. Allegato II.9 al doc. n. 15 del fascicolo della concentrazione C12005 Onorato Partecipazioni/CIN e Moby.

38. Anche Grimaldi, al pari delle sopracitate Moby e CIN, è una compagnia storicamente operante nel mercato, in virtù dei collegamenti⁶:

- Salerno - Cagliari - Valencia (frequenza trisettimanale) per il trasporto di sole merci rotabili (camion, trailer, furgoni, automobili, ecc.);
- Civitavecchia - Porto Torres - Barcellona (frequenza giornaliera) per passeggeri e merci rotabili, recentemente ripristinata;
- Genova - Livorno - Cagliari - Palermo (inaugurato nel settembre 2015, con frequenza quadrisettimanale) per sole merci rotabili.

39. A partire dal 1° gennaio 2016, Grimaldi ha iniziato a operare anche la rotta Livorno – Olbia, in concorrenza diretta con Moby. La Tabella 2 sintetizza le compagnie attualmente attive per rotta, anche sulla base delle informazioni reperibili pubblicamente, nel trasporto merci da e per la Sardegna.

Tabella 2: Compagnie attive nel trasporto di merci per rotta al 31 marzo 2016

		Nord-S			Centro-S	Sud-S
		Porto Torres	Golfo Aranci	Olbia	Arbatax	Cagliari
Nord - I	Genova	CIN		CIN	CIN	
Centro - I	Livorno		Sardinia Ferries	Moby, Grimaldi		Grimaldi
	Piombino			Moby		
	Civitavecchia	Grimaldi		CIN		CIN
Sud - I	Napoli					CIN
	Salerno					Grimaldi
	Palermo					CIN, Grimaldi

Fonte: elaborazione AGCM.

40. La seguente Tabella 3 riepiloga gli operatori e le rotte interessate dai rifiuti di prenotazione e imbarco denunciati dalle compagnie di autotrasporto segnalanti.

Tabella 3: Rifiuti di prenotazione e imbarco segnalati.

	Trans Isole	Lucianu
29-set-15	CIN, Cagliari - Civitavecchia	
29-set-15	CIN, Olbia - Civitavecchia	
16-gen-16	Moby, Olbia - Livorno	
20-gen-16		CIN, Porto Torres - Genova
21-gen-16		CIN, Porto Torres - Genova
21-gen-16		Moby, Olbia - Piombino
03-feb-16		Moby, Olbia - Piombino

Fonte: elaborazione AGCM.

⁶ Cfr. Doc. n. 26 del fascicolo della concentrazione C12005 Onorato Partecipazioni/CIN e Moby.

41. Tenuto conto dei comportamenti denunciati, nonché alla luce delle informazioni disponibili⁷ e delle caratteristiche strutturali e infrastrutturali (presenza prevalentemente di strade provinciali e statali) della Regione Sardegna, è possibile ritenere che, nel presente caso, i mercati rilevanti siano rappresentati dal trasporto marittimo di merci su fasci di rotte tra loro sostituibili. In particolare:

- il fascio di rotte che va dal Nord-Sardegna al Nord-Italia (NS-NI), ove il porto di Genova riveste un ruolo insostituibile in quanto accesso economicamente migliore ai mercati del Nord Italia. Tali rotte sono la Porto Torres – Genova e la Olbia – Genova⁸;
- il fascio di rotte che va dal Nord Sardegna al Centro Italia (NS-CI), ovvero le rotte Olbia – Civitavecchia, Olbia – Livorno, Olbia – Piombino, Golfo Aranci – Livorno, Porto Torres-Civitavecchia;
- il fascio di rotte che parte dal Sud-Sardegna verso il Centro-Italia (SS-CI), ovvero le rotte Cagliari – Civitavecchia, Cagliari – Livorno.

b) La posizione dominante detenuta da Onorato Armatori attraverso Moby e CIN

42. Onorato Armatori opera su tutti e tre i fasci di rotte considerati, attraverso CIN e Moby. In particolare, Moby è attiva solo sul fascio di rotte va dal Nord-Sardegna al Centro Italia.

43. CIN è attualmente l'unico operatore nel primo mercato, mentre Grimaldi opera in concorrenza con CIN e/o Moby nel secondo e nel terzo (nel secondo fascio di rotte, sulla base delle informazioni allo stato disponibili, risulta operare anche Forship S.p.A., con il marchio Sardinia Ferries, sulla rotta Golfo Aranci – Livorno).

44. Su ciascuno dei mercati rilevanti individuati dai tre fasci NS-NI, NS-CI e SS-CI, Onorato Armatori detiene, attraverso Moby e CIN una posizione dominante. A tale conclusione si giunge ovi si considerino i seguenti elementi:

- la quota congiunta detenuta da Moby e CIN nel settore merci su tutti i collegamenti da e per la Sardegna (87%);

⁷ C12005 Onorato Partecipazioni s.r.l. Newco/ Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. e Moby S.p.A., autorizzata dall'Autorità, con condizioni, con il provvedimento 25773 del 10 dicembre 2015.

⁸ L'Autorità portuale del Nord Sardegna, interpellata nell'ambito dell'istruttoria C12005 su quali potessero ritenersi porti sostituibili con il porto di Olbia, aveva dichiarato: “[g]li unici scali che possono ritenersi “in competizione” (considerando principalmente le infrastrutture disponibili e, ovviamente, la posizione geografica) possono essere quelli di Porto Torres (in particolare per le rotte dirette verso il Nord Italia) e di Golfo Aranci (per rotte analoghe a quelle presenti ad Olbia)”.

- l'assenza di concorrenti effettivi sul primo fascio di rotte (NS-NI);
- l'ingresso assai recente di Grimaldi sul secondo fascio di rotte (NS-CI), in particolare sulla rotte Olbia-Livorno e P. Torres – Civitavecchia;
- la presenza solo nei mesi estivi di altri operatori nel fascio NS-NI (Grandi Navi Veloci, con un'offerta limitata).

c) I comportamenti abusivi

45. In base ai fatti segnalati, Onorato Armatori, in posizione dominante, attraverso le controllate CIN e Moby, sui fasci di rotte che collegano il Nord e il Sud della Sardegna con i porti tirrenici del Centro e del Nord Italia, avrebbe posto in essere attraverso le predette società controllate CIN e Moby una strategia abusiva volta ad escludere dal mercato la compagnia Grimaldi la quale, avendo recentemente ripristinato il collegamento Civitavecchia-Porto Torres ed essendo entrata a gennaio scorso anche sulla Livorno-Olbia, si presenta come un concorrente temibile⁹. Tale strategia si sarebbe concretizzata in pratiche discriminatorie attuate nei confronti degli operatori di logistica e trasporto che hanno deciso di spostare una parte del loro traffico di merci sulle navi del concorrente.

46. CIN e Moby, in particolare, avrebbero negato a TI e NLL, senza alcuna valida ragione, l'imbarco di rimorchi e semirimorchi che trasportavano merci deperibili, a fronte di capacità di stiva inutilizzata, adducendo motivazioni contraddittorie o non veritiere. Inoltre, CIN e Moby avrebbero modificato le condizioni commerciali praticate ai suddetti operatori su tutte le rotte da esse servite, passando da condizioni di pagamento a 90 giorni più 15 di dilazione (ritenute standard nel settore) al pagamento anticipato (in alcune circostanze addirittura in contanti).

47. La portata abusiva di tale comportamento sarebbe evidenziata dalla circostanza che i trasportatori che non hanno scelto di operare anche (o solo) con Grimaldi avrebbero continuato a godere di condizioni di pagamento e modalità di imbarco analoghe a quelle riservate a NLL e a TI prima degli accordi con Grimaldi, con il doppio effetto: *i)* di segnalare agli operatori di logistica le possibili conseguenze derivanti dalla scelta di trasportare merci con il concorrente Grimaldi, *ii)* di danno reputazionale (per i mancati imbarchi) derivante a TI e NLL nei confronti della propria committenza.

⁹ Da notizie di stampa risulta che entro la fine del mese di aprile Grimaldi comincerà ad operare anche sulla rotta Civitavecchia-Olbia.

Come effetto di tale strategia, gli operatori di logistica da e per la Sardegna (e dunque non solo TI e NLL) sarebbero fortemente disincentivati da stringere accordi commerciali con Grimaldi.

48. Il comportamento appare particolarmente rilevante in quanto su uno dei fasci di rotte (Nord Sardegna-Nord Italia) il concorrente Grimaldi non è presente e, pertanto, per TI e NLL non vi è alcuna alternativa economicamente valida per effettuare il trasporto delle proprie merci.

49. La strategia posta in essere dalle società del gruppo Onorato Armatori appare, *prima facie*, in grado non solo di escludere Grimaldi dalle rotte Civitavecchia-Porto Torres e Livorno-Olbia, ma anche di rappresentare un forte disincentivo all'ingresso della stessa Grimaldi o di altre compagnie su altri fasci di rotte da e per la Sardegna, con effetti quindi sulla concorrenza attuale e potenziale¹⁰.

V. L'APPLICABILITÀ DEL DIRITTO COMUNITARIO

50. Le condotte sopra descritte sono potenzialmente idonee a pregiudicare il commercio intracomunitario e, pertanto, appaiono integrare gli estremi di un'infrazione all'articolo 102 del TFUE.

51. L'abuso in questione riguarda i servizi di trasporto marittimo di merci da e per la Sardegna, che rappresenta una delle principali destinazioni commerciali e turistiche nel Mediterraneo, operata da armatori appartenenti a gruppi di dimensione sia nazionale che internazionale .

52. Di conseguenza, la fattispecie oggetto del presente procedimento, apparendo idonea ad arrecare pregiudizio al commercio tra Stati membri, deve essere valutata ai sensi dell'articolo 102 del TFUE.

RITENUTO, pertanto, che i comportamenti posti in essere da Onorato Armatori S.p.A. e dalle sue controllate Moby S.p.A. e Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., nei mercati rilevanti come sopra individuati, per le ragioni sopra esposte, appaiono configurare una violazione dell'articolo 102 del TFUE;

¹⁰ Cfr. a riguardo il caso A417 - *T-LINK/GRANDI NAVI VELOCI*, Provv. 21124/2010.

DELIBERA

- a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n.287/90, nei confronti della società Onorato Armatori S.p.A. e delle sue controllate Moby S.p.A. e Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., per accertare l'esistenza di una violazione della concorrenza ai sensi dell'articolo 102 del 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 della società di cui al punto a), nonché dei soggetti che hanno presentato le segnalazioni di cui in premessa, del diritto di essere sentiti, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione Agroalimentare e Trasporti della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità almeno quindici giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;
- c) che il responsabile del procedimento è il Dott. Lorenzo Clementi;
- d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione Agroalimentare e Trasporti della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità dai legali rappresentanti delle parti o da persone da essi delegate;
- e) che il procedimento deve concludersi entro il 30 aprile 2017.

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

IL SEGRETARIO GENERALE
Roberto Chieppa

IL PRESIDENTE
Giovanni Pitruzzella