



*Autorità Garante
della Concorrenza e del Mercato*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 28 febbraio 2018;

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 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 da questa trasmessa;

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 da questa trasmessa;

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

VISTO il proprio provvedimento n. 25951 del 6 aprile 2016, con cui è stata avviata un'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, per presunta violazione dell'articolo 102 TFUE, nei confronti di Onorato Armatori S.p.A., Moby S.p.A. e Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A.;

VISTA la propria delibera n. 26150 del 4 agosto 2016, con la quale è stato disposto il rigetto degli impegni presentati da Onorato Armatori S.p.A., Moby S.p.A. e Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., ritenendo sussistente l'interesse dell'Autorità a procedere all'accertamento dell'infrazione;

VISTO il proprio provvedimento n. 26472 del 14 marzo 2017, con cui è stata disposta la proroga del termine di conclusione del procedimento al 31 luglio 2017;

VISTA la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie e del termine di chiusura della fase di acquisizione degli elementi probatori inviata alle Parti il 15 giugno 2017;

VISTO il proprio provvedimento n. 26679 del 12 luglio 2017, con cui è stata disposta la proroga del termine di conclusione del procedimento al 30 novembre 2017;

VISTO il proprio provvedimento n. 26796 del 4 ottobre 2017, con cui è stata disposta la proroga del termine di conclusione del procedimento al 28 febbraio 2018;

VISTA l'istanza di partecipazione al procedimento formulata da Grendi Trasporti Marittimi S.p.A., ex articolo 7, comma 1, del D.P.R. 30 aprile 1998, n. 217;

VISTA la comunicazione pervenuta in data 24 maggio 2017 da parte di Moby S.p.A. relativa alla fusione per incorporazione con Onorato Armatori S.p.A.;

VISTE la memoria conclusiva di Moby S.p.A. e Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., pervenuta in data 12 gennaio 2018, nonché le memorie conclusive di Trans Isole S.r.l., Nuova Logistica Lucianu S.r.l., Grimaldi Euromed S.p.A. e Grendi Trasporti Marittimi S.p.A., tutte pervenute in medesima data;

CONSIDERATA l'audizione finale del 18 gennaio 2018, in cui sono stati sentiti i rappresentanti di Moby S.p.A., Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., Grimaldi Euromed S.p.A. e Grendi Trasporti Marittimi S.p.A.;

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

CONSIDERATO quanto segue:

I. PREMESSA

1. A seguito delle denunce di due società attive nel mercato della logistica, Trans Isole S.r.l. e Nuova Logistica Lucianu S.r.l., nonché della denuncia presentata da una compagnia di navigazione marittima, Grimaldi Euromed S.p.A., in data 6 aprile 2016, l'Autorità ha avviato un procedimento istruttorio nei confronti delle società Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., Moby S.p.A. e Onorato Armatori S.p.A., volto ad accertare eventuali violazioni dell'art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, consistenti in ostacoli all'operatività dei concorrenti e al pieno sviluppo concorrenziale del mercato dei servizi di trasporto marittimo di merci da e per la Sardegna.

II. LE PARTI

II.1.1 Le società oggetto del procedimento

2. Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. (di seguito, "CIN") è la società che ha acquisito da Tirrenia di Navigazione S.p.A.¹ il ramo d'azienda relativo alla fornitura del

¹ Cfr. provv. n. 23670 del 21 giugno 2012, C11613 – Compagnia Italiana di Navigazione/Ramo di Azienda di Tirrenia di Navigazione, in Bollettino n. n. 25/12.

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 tra la Sardegna, la Sicilia, le Isole Tremiti e la Penisola.

3. Moby S.p.A. è una società di trasporto marittimo attiva sulle rotte tra l'Italia Continentale e la Sardegna, la Corsica e l'isola d'Elba.

4. Al momento dell'avvio del procedimento istruttorio, le società Moby e CIN facevano capo alla società Onorato Armatori S.p.A. (di seguito, "Onorato Armatori"), una *newco* costituita dalla società Onorato Partecipazioni S.r.l., a sua volta partecipata interamente dal sig. Vincenzo Onorato².

A seguito di una riorganizzazione della struttura del gruppo Onorato, nel maggio 2016, Onorato Armatori si è fusa per incorporazione in Moby S.p.A.. Tale operazione ha condotto Moby a controllare il 100% del capitale di CIN. Moby, a sua volta, fa capo al sig. Vincenzo Onorato, il quale detiene indirettamente il capitale di tale società tramite alcune società veicolo³.

5. Il gruppo Moby nel 2016 ha realizzato un fatturato consolidato a livello mondiale pari a circa 538 milioni di euro.

6. Sulla base di quanto precede le due società verranno indicate in modo congiunto come "Moby/CIN" o come la "Parte".

II.1.2 Le società segnalanti

7. Trans Isole S.r.l. (di seguito, "Trans Isole") è una società attiva nel settore del trasporto e spedizione di merci terrestri, nazionale e internazionale da e per la Sardegna e la Sicilia, del trasporto speciale ed eccezionale di merci pericolose (c.d. *ADR*), nonché del trasporto intermodale marittimo.

Nel 2016 Trans Isole ha realizzato in Italia un fatturato di circa 43 milioni di euro.

8. Anche Nuova Logistica Lucianu S.r.l. (di seguito, "Nuova Logistica Lucianu" o "Lucianu") è una società attiva da più trenta anni nel settore delle spedizioni e del trasporto di merci da e per la Sardegna.

Nel 2016 Nuova Logistica Lucianu ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 21 milioni di euro.

9. Grimaldi Euromed S.p.A. (di seguito, "Grimaldi"), società appartenente al gruppo armatoriale omonimo, offre dalla metà degli anni novanta servizi di trasporto di passeggeri e

² Cfr. provv. n. 25773 del 10 dicembre 2015, C12005 - Onorato Partecipazioni S.r.l./Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. e Moby S.p.A., in Bollettino n. 47/15.

³ La società ALE 1 B.V., socio unico di Moby S.p.A. a partire dall'agosto 2016, è a sua volta controllata da ACHII S.A., le cui partecipazioni sono detenute al 100% dalla società di diritto lussemburghese V1 S.A. Quest'ultima è controllata al 77,4% dalla società di diritto italiano Onorato Armatori S.r.l. (fino ad agosto 2016 denominata Onorato Partecipazioni S.r.l.), posseduta al 100% da Vincenzo Onorato. Il restante 22,6% del capitale sociale di V1 S.A. è ripartito tra Vincenzo Onorato (13,49%) e Maria Grazia Carminio (9,11%). V. il doc. 344.

merci, sia nell'ambito del cabotaggio, con rotte che collegano l'Italia continentale con la Sicilia e la Sardegna, sia con rotte internazionali che collegano l'Italia, la Grecia, la Spagna, la Tunisia, il Marocco, la Libia, Malta e il Montenegro.

Il fatturato consolidato realizzato dal gruppo Grimaldi, cui appartiene la società, nel 2016 è pari circa a 1.167 milioni di euro.

10. Trans Isole, Nuova Logistica Lucianu e Grimaldi verranno in seguito, all'occorrenza, congiuntamente indicate come i "segnalanti".

II.3.3 La società interveniente

11. Grendi Trasporti Marittimi S.p.A. (di seguito, "Grendi"), impresa facente parte dell'omonimo gruppo, è una società armatoriale specializzata, a livello nazionale, nel trasporto marittimo tramite *container* e semirimorchi. In particolare, essa offre collegamenti tra l'Italia continentale e la Sardegna fin dagli anni cinquanta, operando essa stessa – in maniera molto limitata – nel trasporto di merci, in veste di spedizioniere.

Il fatturato realizzato da Grendi nel 2016 è pari circa a 29 milioni di euro.

12. Grendi verrà in seguito, all'occorrenza, indicato anche come l'"interveniente".

III. LE RISULTANZE ISTRUTTORIE

III.1 L'ATTIVITÀ PREISTRUTTORIA E ISTRUTTORIA

13. Tra la fine del mese di gennaio e la metà del mese di febbraio 2016 sono pervenute all'Autorità tre distinte denunce da parte di Trans Isole⁴, Nuova Logistica Lucianu⁵ e Grimaldi⁶ relative a presunti comportamenti abusivi posti in essere da Moby/CIN.

14. Le segnalazioni concernevano principalmente tre tipi di condotte abusive poste in essere da entrambe Moby e CIN:

1. il rifiuto ad accettare le prenotazioni di viaggio delle società di logistica segnalanti;
2. il rifiuto ad imbarcare automezzi delle società di logistica segnalanti, anche dopo l'accettazione della prenotazione, specialmente in caso di trasporto di merci deperibili;
3. il recesso unilaterale dagli accordi commerciali stipulati con le società di logistica segnalanti e il conseguente peggioramento delle condizioni economiche e commerciali applicate fino ad allora, ovvero: *i*) la richiesta di pagamenti immediati a saldo dei trasporti già effettuati, a fronte di condizioni commerciali che precedentemente consentivano il pagamento dilazionato; *ii*) la richiesta di pagamento anticipato, tramite bonifico bancario o addirittura in contanti all'atto della partenza, per i viaggi da effettuare in futuro; *iii*) la richiesta di bonifici a garanzia di scoperti superiori alla fidejussione bancaria già emessa.

15. Secondo i segnalanti, i comportamenti posti in essere da CIN e Moby ai loro danni erano la diretta conseguenza della scelta delle due società di logistica di trasferire una parte

⁴ V. il doc. 1 e i relativi allegati.

⁵ V. i docc. 2, 3, 4, 8, 9 e i relativi allegati.

⁶ V. il doc. 10.

delle proprie merci sulle navi di Grimaldi, società nuova entrante su alcune rotte che collegano la Sardegna con l'Italia continentale, in concorrenza con Moby e CIN. Grimaldi, dal canto suo, ha affermato che detti comportamenti sarebbero stati chiaramente volti a dissuadere, più in generale, tutte le società di logistica operanti sul mercato sardo, dall'utilizzare i propri servizi al fine di escluderla dal mercato⁷.

16. Nel corso dell'attività preistruttoria, il febbraio 2016, Nuova Logistica Lucianu è stata sentita in audizione, al fine di acquisire elementi utili alla comprensione dei comportamenti denunciati.

17. In data 12 aprile 2016 sono stati svolti accertamenti ispettivi presso le sedi di CIN (Cagliari e Napoli), di Moby (Milano e Livorno) e di Onorato Armatori (Milano), nonché presso la sede di *[omissis: un soggetto terzo potenzialmente informato dei fatti, n.d.r]*^{*}.

18. In data 18 aprile 2016, CIN ha presentato una istanza di restituzione e stralcio dal fascicolo istruttorio di alcuni documenti, che è stata accolta in data 19 aprile 2016. Detti documenti sono stati resi alla società in data 29 aprile 2016⁸.

19. Le attività ispettive sono proseguite presso la sede dell'Autorità, in presenza della Parte, relativamente alla documentazione prelevata in ispezione in formato digitale presso le sedi di Moby e CIN, e si sono concluse in data 12 maggio 2016, per CIN, e in data 18 maggio 2016, per Moby⁹.

20. In data 13 luglio 2016, Moby e CIN hanno presentato impegni ai sensi dell'art. 14-ter della l. n. 287/1990. Tali impegni sono stati rigettati con delibera del 5 di agosto 2016, considerando che gli stessi non erano idonei a rimuovere i profili concorrenziali sollevati in sede di avvio dell'istruttoria e ritenendo sussistente l'interesse dell'Autorità a procedere all'accertamento dell'infrazione¹⁰.

21. In data 20 ottobre 2016, la società Grendi ha versato in atti una memoria¹¹. Parimenti, in data 30 novembre 2016 la società Trans Isole ha depositato una memoria agli atti del fascicolo¹².

22. In data 24 ottobre 2016 è pervenuta un'istanza di partecipazione da parte dell'associazione Centro per i diritti del cittadino – Codici Onlus, che è stata rigettata il 3 novembre 2016 in quanto non adeguatamente motivata¹³.

23. Nel corso del procedimento, la Direzione ha formulato delle richieste di informazioni a diverse istituzioni, quali le Autorità Portuali e le Capitanerie di Porto dei porti interessati¹⁴, in relazione al traffico registrato nel periodo luglio 2015 – ottobre 2016, e il

⁷ V. i docc. 1, 6, 10.

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

⁸ V. i docc. 101, 103 e 108.

⁹ In particolare:

- per la società CIN la prosecuzione delle attività ispettive è iniziata il 29 aprile ed è proseguita il 4 maggio e si è conclusa con l'effettiva acquisizione dei documenti a fascicolo in data 12 maggio 2016 (cfr. i docc. 109, 112, 116);
- per la società Moby la prosecuzione delle attività ispettive è iniziata il 4 ed è proseguita il 12 maggio e si è conclusa con l'effettiva acquisizione dei documenti a fascicolo maggio in data 18 maggio 2016 (cfr. i docc. 113, 117, 119).

¹⁰ V. i docc. 149 e 170.

¹¹ V. il doc. 204.

¹² V. il doc. 230, all.2.

¹³ V. i docc. 209 e 214.

¹⁴ In particolare: la Capitaneria di Porto di Cagliari (docc. 228, 239, 240); l'Autorità Portuale del Nord Sardegna (docc. 162, 172, 174, 177, 227, 229); l'Autorità Portuale di Genova (docc. 164, 180, 247, 251); l'Autorità Portuale di Marina di Carrara (docc. 198, 213, 243, 249); l'Autorità Portuale di Savona – Vado Ligure (docc. 161, 168 169, 176); l'Autorità Portuale di Cagliari (docc. 163, 207, 221); l'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta (docc.

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti¹⁵, relativamente agli obblighi di servizio pubblico gravanti in capo a CIN su alcune rotte da e per la Sardegna; ai segnalanti Nuova Logistica Lucianu e Grimaldi¹⁶, nonché alle maggiori società di logistica sarde¹⁷, relativamente ai carichi trasportati sulla rotta Cagliari – Marina di Carrara (e vv.) – linea operata da Grendi Trasporti Marittimi – e Porto Torres – Vado Ligure (e vv.) – operata da Grimaldi – e, infine, alle società Moby e CIN¹⁸.

24. Inoltre, allo scopo di ottenere informazioni rilevanti ai fini del procedimento, sono state convocate in audizione le principali società di logistica operanti in Sardegna¹⁹, le società Moby, CIN e Onorato Armatori²⁰, i segnalanti Nuova Logistica Lucianu²¹, Trans Isole²², Grimaldi²³ e la società interveniente Grendi²⁴.

25. Durante l'istruttoria Moby e CIN hanno più volte effettuato l'accesso agli atti²⁵ e sono state sentite in audizione dagli Uffici nelle date 4 luglio e 13 dicembre 2016, e 23 marzo 2017.

26. In data 10 febbraio 2017, Grendi ha depositato un'istanza di partecipazione al procedimento²⁶, lamentando che nei mesi precedenti fossero occorsi dei fatti analoghi a quelli oggetto dell'istruttoria, derivanti dalle condotte che le società Moby e CIN avrebbero continuato a porre in essere anche nei suoi confronti, e che le avrebbero causato un pregiudizio diretto, immediato ed attuale²⁷.

27. L'istanza è stata accolta in data 1° marzo 2017²⁸. Avverso tale accoglimento, le società del gruppo Onorato hanno presentato un'istanza di annullamento dello stesso in autotutela, che è stata rigettata in data 10 aprile 2017²⁹.

28. Il termine di chiusura del procedimento è stato prorogato dall'Autorità con provvedimento n. 26472 del 14 marzo, con cui è stata disposta la proroga del termine di conclusione del procedimento al 31 luglio 2017³⁰.

29. In data 15 giugno 2017 è stata notificata alle Parti la Comunicazione delle Risultanze

165, 179, 195, 246, 258); l'Autorità Portuale di Piombino (docc. 160, 206, 210) e l'Autorità Portuale di Livorno (docc. 159, 175, 192, 248, 257 e 262).

¹⁵ V. i docc. 199 e 201.

¹⁶ V. i docc. 244 e 253.

¹⁷ V. i docc. 285 e 295 (Eurosarda S.p.A.); 286 e 312 (B.E.S.T. S.r.l.); 287 e 300 (Logistica Mediterranea S.p.A.); 288 e 314 (Dasara Trasporti S.p.A.); 289, 308, 309 (Fradelloni Raffaele e Figli S.p.A.); 291 e 317 (Nuova Logistica Lucianu); 290 e 310 (Logistica Nieddu S.p.A.); 292 e 307 (Pinna Trasporti s.r.l.); 293 e 313 (Salis Traspolog s.r.l.); 294 e 297 (Vinci e Campagna S.p.A.).

¹⁸ V. i docc. 225, 236 e 241

¹⁹ V. i docc. 202, 216, 223, 224, 231 e 335.

²⁰ V. i docc. 146, 237 e 306.

²¹ V. i docc. 6 e 144.

²² V. il doc. 230.

²³ V. i docc. 154 e 197.

²⁴ V. il doc. 265.

²⁵ In particolare nel 2016 nelle date del 10 giugno, 20 settembre, 17 novembre, 21 dicembre 2016; nel 2017, nelle date del 16 marzo, 26 aprile e 28 giugno 2017; nel 2018, in data 15 gennaio.

²⁶ V. il doc. 265, all.2.

²⁷ Secondo Grendi, infatti, numerose società di logistica, clienti storici del proprio servizio di trasporto marittimo sulla rotta Cagliari – Vado Ligure (e vv.), interrotto ad aprile 2016, avrebbero cessato di fornire carichi alla società allorquando questa ha avviato un servizio di trasporto marittimo sulla rotta Cagliari – Marina di Carrara (e vv.), in quanto in diretta concorrenza con i servizi offerti da CIN sul collegamento Cagliari – Livorno (e vv.).

²⁸ V. il doc. 271.

²⁹ V. i docc. 298 e 328.

³⁰ V. i docc. 301-305.

Istruttorie³¹.

30. A seguito dell'istanza di proroga del termine infra-procedimentale *ex art. 14*, comma 2, del D.P.R. n. 217/1998, formulata da Moby e CIN, il termine di conclusione del procedimento è stato prorogato dall'Autorità, con provvedimento n. 26679 del 12 luglio 2017, al 30 novembre 2017³².

31. In data 14 settembre 2017 è pervenuta un'istanza di partecipazione da parte della società Europeans Transports Frozen S.r.l., che è stata rigettata il 20 settembre 2017 in quanto tardiva³³.

32. A seguito di una nuova istanza proroga del termine infraprocedimentale *ex art. 14*, comma 2, del D.P.R. n. 217/1998, formulata da Moby e CIN, il termine di conclusione del procedimento è stato ulteriormente prorogato dall'Autorità, con provvedimento n. 26796 del 4 ottobre 2017, che ha disposto la proroga del termine di conclusione del procedimento al 28 febbraio 2018³⁴.

33. Moby e CIN, Trans Isole, Nuova Logistica Lucianu, Grimaldi e Grendi hanno presentato le proprie memorie conclusive in data 12 gennaio 2018³⁵.

34. Moby e CIN, Grimaldi e Grendi sono state sentite in audizione finale davanti al Collegio in data 18 gennaio 2018³⁶.

III.2 IL TRASPORTO MARITTIMO DI MERCI

III.2.1 Il trasporto marittimo di merci tra la Sardegna e l'Italia continentale

35. Le condotte segnalate interessano il mercato del trasporto marittimo di merci tra la Sardegna e l'Italia continentale, con particolare riguardo ad alcune rotte.

36. Il mercato del trasporto marittimo di merci tra la Sardegna e l'Italia continentale costituisce una prosecuzione intermodale del trasporto di merci su gomma e consiste, nello specifico, nel trasporto di automezzi, quali semirimorchi (veicoli composti da una motrice e da un rimorchio), autoarticolati per il trasporto delle vetture nuove e camion guidati³⁷. Tali mezzi vengono imbarcati su traghetti e motonavi dedicate al solo trasporto di merci (dette "Ro-Ro") o al trasporto misto di merci e di passeggeri, con o senza veicolo al seguito (dette "Ro-Pax")³⁸. Le prestazioni delle due tipologie di imbarcazioni differiscono, in particolare, in termini di velocità e di durata della traversata – più rapida nelle *Ro-Pax* -, nonché per le

³¹ V. i docc. 364-368.

³² V. i docc. 373-394.

³³ V. i docc. 395 e 396.

³⁴ V. i docc. 399-417.

³⁵ V. i docc. 429, 430.1, 433.2, 434.4, 434.6 e 435.

³⁶ V. i docc. 447-447.7.

³⁷ V. il doc. 237, dove Moby/CIN ha specificato che: "si deve distinguere tra gli imbarchi di mezzi commerciali in due categorie: imbarco di semirimorchi e imbarco di autoarticolati con autista. Nel caso dei semirimorchi, il mezzo, giunto in porto, deposita il rimorchio, che, dopo essere stato controllato, viene caricato tramite una ralla sull'imbarcazione e messo in condizioni di sicurezza. In questo caso, perciò, la merce viaggia senza autista fino al porto di destinazione, dove, sbarcata tramite una ralla, viene collegata nuovamente a una motrice, per proseguire il suo viaggio. Nel secondo caso, l'autoarticolato viene caricato direttamente dall'autista, nella stessa maniera in cui, ad esempio, avviene quando i passeggeri caricano le proprie autovetture". Il trasporto di merci via mare è, altresì, effettuabile tramite *container*. Tuttavia, tale modalità non è stato oggetto della presente istruttoria.

³⁸ I due acronimi derivano, rispettivamente, dai termini inglesi "Roll-on Roll-off", che descrivono le operazioni di carico e scarico delle c.d. merci rotabili, e "Roll-on Roll-off Passengers".

modalità, le tempistiche di imbarco e sbarco, e lo spazio dedicato in stiva alle merci³⁹.

37. Il servizio di trasporto marittimo di merci da e per la Sardegna, specie per ciò che riguarda alcune rotte, è caratterizzato dalla stagionalità legata all'aumento di domanda del servizio in alcuni determinati periodi dell'anno, specialmente nei mesi estivi e nelle settimane di festa.

38. In ragione del fatto che la quasi totalità degli scambi commerciali da e per la Sardegna avvengono via mare, i servizi di trasporto marittimo, e, conseguentemente, anche il complesso di infrastrutture stradali e portuali su cui esso si fonda, rappresentano un elemento fondamentale nell'ambito dell'economia di tale Regione insulare.

III.2.2 L'offerta di servizi di trasporto marittimo di merci tra la Sardegna e l'Italia continentale

39. Tra le compagnie di navigazione attualmente attive nell'offerta di servizi marittimi di trasporto merci da e per la Sardegna occorre distinguere le imprese che, come CIN, hanno una convenzione con lo Stato italiano per garantire la continuità territoriale tra la Penisola e la Sardegna, da quelle che, invece, operano in regime di libero mercato.

40. CIN è, per l'appunto, titolare di una Convenzione stipulata nel 2012 con lo Stato italiano, che prevede a favore dell'impresa una compensazione per oneri di servizio pubblico pari a circa 72,7 milioni di euro annui, relativa ai servizi di collegamento marittimo tra l'Italia continentale e alcune isole (Sardegna, Sicilia e Tremiti) (di seguito, la "Convenzione"). La Convenzione, altresì, prevede all'art. 9, la c.d. clausola di salvaguardia, ovvero la possibilità per CIN di richiedere un riequilibrio economico e finanziario qualora si verificano scostamenti di carattere strutturale, in eccesso o in difetto, superiori al 3%, derivanti dai ricavi delle attività svolte in Convenzione⁴⁰. Di tale meccanismo di riequilibrio CIN ha beneficiato nel 2014, quando ha ridotto il numero di rotte e le frequenze mantenendo la medesima compensazione per oneri di servizio pubblico.

41. Per ciò che concerne la Sardegna, la Convenzione individua sei collegamenti soggetti ad obblighi di servizio pubblico, tra i porti di Cagliari, Olbia e Porto Torres (sulle coste sarde⁴¹) e i porti di Civitavecchia, Genova, Livorno e Napoli (sulla Penisola)⁴².

42. Le caratteristiche delle rotte sarde comprese nel regime di Convenzione sono riassunte nella Tabella 1 che segue.

³⁹ Sulla differenza tra le due tipologie di mezzi adibiti al trasporto marittimo di merci v. il doc. 265, dove Grendi ha affermato che: "La differenza principale tra le due tipologie di imbarcazioni è che la prima dedica la propria stiva al carico esclusivo ai semirimorchi e, relativamente agli orari di partenza, si adatta all'occorrenza alle richieste dei caricatori, mentre la seconda soggiace alla priorità di imbarco in stiva che viene concessa ai passeggeri muniti di autovetture al seguito ed è vincolata ai piani corse concepiti per le esigenze dei passeggeri piuttosto che per le tempistiche di consegna delle merci".

⁴⁰ V. la 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. La Convenzione siglata da CIN con il Ministero dei Trasporti definisce le rotte comprese negli obblighi di servizio pubblico, le frequenze minime dei viaggi, le caratteristiche delle imbarcazioni da utilizzare e la capacità minima di trasporto, le tariffe massime praticabili, definite attraverso apposito Decreto Ministeriale, trimestralmente e per rotta, secondo alcune variabili previamente definite dalla Convenzione.

⁴¹ Il Porto di Arbatax è incluso quale sosta intermedia all'interno di alcune soste limitatamente alle rotte Cagliari – Civitavecchia (e vv.) e Olbia – Genova (e vv.), con regolarità e frequenza inferiori del resto dei porti.

⁴² V. il doc. 201.

Tabella 1: Rotte operate da CIN in regime di Convenzione tra l'Italia continentale e la Sardegna.

Rotta	Tipo di servizio*	Periodo di vigenza degli Obblighi (minimi) di Servizio Pubblico	Frequenza	Note relative alle variazioni stagionali di frequenza
Genova - Porto Torres e vv.	Ro-Pax	gennaio/maggio e ottobre/dicembre	Giornaliera	
Genova - Olbia - Arbatax e vv.	Ro-Pax	tutto l'anno	trisettimanale/pentasettimanale	trisettimanale che diventa pentasettimanale, con sosta bisettimanale ad Arbatax, dalla 3a settimana di luglio alla 1a settimana di settembre
Livorno - Cagliari e vv.	Ro-Ro	tutto l'anno	frequenza da quattro a sei partenze settimanali;	
Civitavecchia - Olbia e vv.	Ro-Pax	gennaio/maggio e ottobre/dicembre	Giornaliera	
Civitavecchia - Cagliari - Arbatax e vv.	Ro-Pax	tutto l'anno	trisettimanale/giornaliera	trisettimanale dal 15 ottobre al 15 maggio, con almeno due approdi intermedi ad Arbatax, giornaliera nel resto dell'anno, con almeno due approdi intermedi ad Arbatax;
Napoli -Cagliari e vv.	Ro-Ro	tutto l'anno	Bisettimanale	almeno bisettimanale; dalla 3a settimana di luglio alla 1a di settembre almeno trisettimanale

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (doc. 201). **Elaborazione:** AGCM.

43. In aggiunta a tali servizi obbligatori, CIN può liberamente aumentare l'offerta di trasporto, incrementando le proprie frequenze sulle summenzionate rotte.

La Convenzione prevede, inoltre, la sospensione dei vincoli derivanti dagli obblighi di servizio pubblico nei periodi estivi o festivi sulle rotte Civitavecchia – Olbia (e vv.) e Genova – Porto Torres (e vv.). Esse sono, infatti, ritenute – limitatamente a tali periodi – pienamente redditizie, e non sono, perciò, soggette agli obblighi di servizio pubblico, né a limitazioni tariffarie né a vincoli regolamentari. Ciò consente a CIN di praticare prezzi maggiormente orientati al mercato e, dunque, eventualmente superiori ai tetti tariffari previsti nella Convenzione⁴³.

44. Le altre compagnie attive sulle rotte da e per la Sardegna operano in un regime di libero mercato.

45. Tra queste, Moby ha storicamente operato le rotte Olbia – Livorno (e vv.), Olbia – Piombino (e vv.) e nei periodi estivi e festivi le rotte Olbia – Genova (e vv.) e Olbia – Civitavecchia (e vv.).

46. Grimaldi ha, invece, storicamente esercito le seguenti rotte:

- a partire dal 2008, la Cagliari – Salerno e vv. (con frequenza trisettimanale, *Ro-Ro*) nell'ambito del collegamento tra l'Italia e la Spagna Salerno – Cagliari – Valencia;

⁴³ V. il doc. 201.

- a partire dal 2009, la Civitavecchia - Porto Torres e vv. (con frequenza giornaliera, *Ro-Pax*), principalmente durante i periodi estivi e all'interno del collegamento Civitavecchia – Porto Torres – Barcellona.

47. A partire dal settembre 2015, la società Grimaldi ha avviato alcune nuove rotte:

- dal 28 settembre 2015 la Palermo – Cagliari – Livorno – Genova (e vv.). Dal 1 febbraio 2016 il servizio è stato disgiunto in due distinte rotte con navi dedicate: la linea Cagliari – Livorno (e vv.) e la linea Palermo - Cagliari – Genova (e vv.), operate tramite navi *Ro-Ro*⁴⁴.

- la Olbia – Livorno (e vv.) a partire dall'11 gennaio 2016, esercita con navi *Ro-Ro*;

- la Olbia – Civitavecchia (e vv.), operativa soltanto tra l'aprile e l'ottobre 2016, con un'imbarcazione *Ro-Pax*;

- la Porto Torres – Savona (e vv.), dal 16 gennaio 2017, all'interno dei collegamenti con i porti spagnoli di Barcellona e Valencia, con imbarcazioni *Ro-Ro*. La frequenza iniziale era giornaliera ed è stata poi ridotta, da aprile 2017, ad un servizio trisettimanale⁴⁵. La rotta è stata, infine, definitivamente soppressa nel settembre 2017⁴⁶.

48. Oltre a Moby/CIN e Grimaldi, altri tre operatori minori sono marginalmente attivi nel trasporto marittimo da e per la Sardegna, ciascuno su una singola rotta. Essi sono: Grandi Navi Veloci S.p.A. (di seguito, "GNV"), che opera esclusivamente nel periodo estivo sulla rotta Porto Torres – Genova (*Ro-Pax*)⁴⁷; Forship S.p.A. (di seguito, "Forship"), operativa con il marchio Sardinia Ferries, attiva solo sulla rotta Golfo Aranci – Livorno (e vv.); l'interveniente Grendi, attivo fino al 23 aprile 2016 sulla rotta Cagliari – Vado Ligure (e vv.) e, in seguito, sulla rotta Cagliari – Marina di Carrara (e vv.).

III.2.3 La domanda di servizi di trasporto marittimo di merci tra la Sardegna e l'Italia continentale

49. La domanda di servizi di trasporto marittimo di merci da e per la Sardegna è costituita da un ampio numero di imprese logistiche⁴⁸. Tuttavia, una quota di rilievo dei volumi conferiti con regolarità alle compagnie di trasporto marittimo è appannaggio di un ristretto numero di società e gruppi logistici, prevalentemente con base principale in Sardegna: *i*) il gruppo logistico Nieddu (composto principalmente dalle società Logistica Nieddu S.r.l. e Sarda Transport S.p.A. e da alcune società collegate, di seguito

⁴⁴ V il doc. 191.

⁴⁵ V. il doc. 253 e 326.

⁴⁶ V. il doc. 429.

⁴⁷ Nel corso dell'istruttoria, Fradelloni ha dichiarato che: "... il fascio di rotte non present[a] volumi di trasporto merci tali da rendere stabile la presenza di più operatori, come testimonia la scelta di Grandi Navi Veloci di limitare la propria offerta ai mesi di maggiore affluenza turistica" (v. il doc. 216). Logistica Mediterranea ha affermato: "Per quanto riguarda il servizio di trasporto marittimo misto (passeggeri e merci) operato da Grandi Navi Veloci durante i mesi estivi, tale servizio risulta difficilmente utilizzabile, in quanto orientato principalmente ai passeggeri (il cui trasporto è maggiormente redditizio per le compagnie marittime). Inoltre, per quanto concerne lo spazio in stiva, la domanda, troppo elevata se raffrontata alla capacità, ne limita l'utilizzo, soprattutto nel caso dei mezzi più grandi della Società" (v. il doc. 202). Trans Isole ha dichiarato che: "Al momento però Moby e CIN sono le uniche ad offrire servizi sul fascio di rotte Nord Sardegna - Nord Italia, perché, [...] altre società di trasporto marittimo (Grimaldi, Forship, Grendi Trasporti Marittimi) [non sono presenti,] fatta salva la presenza di un collegamento misto merci passeggeri operato Grandi Navi Veloci sulla Genova - Olbia nei mesi estivi" (v. il doc. 230).

⁴⁸ Moby/CIN quantifica il numero di operatori logistici che si sono serviti dei propri traghetti nell'anno 2015 in alcune migliaia V. i docc. 434.4 e 434.6.

congiuntamente indicate come “Logistica Nieddu” o “gruppo Nieddu”), tra le quali risulta anche la società Salis Traspolog S.r.l. (di seguito, “Salis Traspolog”); *ii*) la società Pinna Trasporti S.p.A. (di seguito, “Pinna Trasporti”); *iii*) il segnalante Nuova Logistica Lucianu; *iv*) la società Logistica Mediterranea S.p.A. (di seguito, “Logistica Mediterranea”), facente parte di un gruppo di società denominato gruppo Tirso; *v*) la società B.E.S.T. S.r.l. – Bridge Europe Sardinia Transports (di seguito, “B.E.S.T.”); *vi*) la società Dasara Trasporti S.p.A. (di seguito, “Dasara”); *vii*) la società Fradelloni Raffaele e Figli S.p.A. (di seguito, “Fradelloni”); *viii*) la società Cuccu Riccardo Autotrasporti S.r.l. (di seguito, “Cuccu”). Oltre a queste, è storicamente operativa nell’offerta di servizi logistici il segnalante Trans Isole⁴⁹. Tra le imprese summenzionate, il gruppo Nieddu è quello di dimensioni maggiori.

50. Al fine di minimizzare i propri costi, le società di logistica scelgono, innanzitutto, il collegamento stradale più idoneo all’imbarco del proprio carico, in termini di distanza e caratteristiche qualitative del percorso, a seconda del punto di partenza e di destinazione delle merci. Ciò vale anche ove il carico si componga di merci ritirate presso diversi punti di ritiro (c.d. carico di collettame).

51. La distanza tra le località di ritiro/consegna delle merci e i porti di partenza/arrivo, nonché la qualità delle infrastrutture stradali, infatti, costituiscono componenti fondamentali nella formazione dei costi sostenuti dalle imprese di logistica. Questi elementi, infatti, incidono in maniera diretta sui costi operativi da esse sostenuti per svolgere l’attività di trasporto su strada (carburante, costo del personale, costo dei pedaggi, manutenzione dei veicoli, etc.), i quali, a loro volta, costituiscono la porzione più consistente del costo complessivo del servizio offerto ai committenti⁵⁰. Il costo del servizio di trasporto su strada, secondo quanto emerge dai documenti acquisiti agli atti, sarebbe stimabile in media in 1 euro/km⁵¹.

52. Per tale motivo le società di logistica maggiori sono strutturate in modo tale da coprire al meglio le aree geografiche di interesse per la loro attività in base alla posizione della committenza, tramite la presenza di sedi operative dislocate, oltre che in Sardegna, anche nell’Italia continentale, al fine di poter organizzare nella maniera più efficiente le turnazioni dei propri autisti e dei semirimorchi⁵².

53. L’area geografica di operatività delle società di logistica influisce sui porti ai quali esse fanno riferimento. In particolare, tenuto conto della distanza tra i principali centri e i porti dell’Isola, si rileva che la zona di Sassari risulta più vicina allo scalo di Porto Torres (19 km) e più lontana dallo scalo di Cagliari (227 km); la zona del nuorese risulta più vicina al Porto di Olbia (105 km) e più lontana dal porto di Cagliari (180 km); il porto di Cagliari risulta maggiormente conveniente per la zona di Oristano (95 km) e, ovviamente, per quella di Cagliari stessa (v. Tabella 2). In ragione di tali distanze, il bacino di utenza dei servizi di

⁴⁹Nel corso dell’istruttoria Grinaldi ha affermato che: “*in Sardegna il mercato del trasporto delle merci su gomma è caratterizzato dalla presenza di alcune società di logistica di dimensioni importanti (principalmente le società sarde Logistica Nieddu, Pinna Trasporti, Nuova Logistica Lucianu, Logistica Mediterranea, Fradelloni, B.E.S.T. Logistica e Trasporti e la società campana Trans Isole) che, in totale, servono circa l’80-90% del mercato*” (v. il doc. 154).

⁵⁰ V. il doc. 433.2.

⁵¹ V. i docc. 433.2 e l’atto di citazione a comparire in giudizio notificato da Logistica Mediterranea a Onorato Partecipazioni S.r.l., a CIN e a Moby del febbraio 2016, allegato al doc. 116.4. A conferma di tale stima cfr. *infra* nota 163.

⁵² V. il doc. 433.2, dove Grendi ha affermato che: “[...] *i trasportatori fedeli a Moby/CIN utilizz[an]o depositi di merce situati prevalentemente nel nord d’Italia: Fradelloni a Milano, Brescia, Torino e Genova; BEST a Gaggiano (MI); Dasara a Trezzano sul Naviglio (MI); Nieddu a Milano, Bologna e Padova; Salis a Milano*”.

trasporto merci del Nord Sardegna si rivolge prevalentemente ai porti di Porto Torres e Olbia, mentre il bacino di utenza dei servizi logistici del Sud Sardegna è principalmente servito dal porto di Cagliari.

Tabella 2: distanze chilometriche tra i principali centri e i porti della Sardegna

		Principali centri della Sardegna			
		Sassari	Nuoro	Oristano	Cagliari
Porti della Sardegna	Porto Torres	19	141	143	234
	Olbia	104	105	183	276
	Golfo Aranci	123	123	202	293
	Cagliari	227	180	95	0

Grassetto: minima distanza stradale (km)

Fonte: elaborazione AGCM

54. I collegamenti di trasporto marittimo di merci tra la Sardegna e l'Italia continentale interessano i porti di quattro Regioni della Penisola che si affacciano sul mar Tirreno: la Liguria (con i porti di Genova e Vado Ligure), la Toscana (con i porti di Marina di Carrara, Livorno, Piombino), il Lazio (con il porto di Civitavecchia) e la Campania (con i porti di Napoli e Salerno).

55. La Tabella 3 riassume le distanze chilometriche dei porti di interesse nell'Italia continentale con alcune delle principali città della Penisola: Genova, Torino, Milano, Venezia, Treviso, Vicenza, Verona, Brescia, Firenze, Parma, Modena, Bologna, Perugia, Roma, Napoli e Salerno.

Tabella 3: distanze chilometriche dei porti della Liguria, Toscana, Lazio e Campania dalle principali città della Penisola.

Regione	Porto	Genova	Torino	Milano	Venezia	Treviso	Vicenza	Verona	Brescia	Firenze	Parma	Modena	Bologna	Perugia	Roma	Napoli	Salerno
Liguria	Savona/ Vado Ligure	43	139	177	434	449	371	320	272	232	243	296	330	432	555	762	800
	Genova	0	165	137	401	418	338	280	239	252	203	267	290	378	500	700	739
Toscana	Marina di Carrara	110	279	232	350	369	317	268	224	138	132	185	199	275	397	596	633
	Livorno	177	346	300	330	347	331	306	291	92	200	206	179	293	340	560	602
	Piombino	259	429	382	404	418	405	376	375	162	282	280	249	241	264	476	517
Lazio	Civitavecchia	416	585	539	499	514	499	473	530	267	439	374	346	181	82	292	332
Campania	Napoli	700	888	771	728	742	728	700	755	472	655	603	573	371	226	0	54
	Salerno	739	929	813	768	782	768	742	794	513	697	643	615	411	265	54	0

In grassetto la distanza chilometrica minima tra la città in considerazione e i porti.

Fonte: elaborazione AGCM

56. Dall'analisi delle distanze chilometriche tra dette città e i summenzionati porti appare evidente che:

- entrambi gli scali liguri di Genova e Savona/Vado Ligure risultano più vicini alle città del Nord Ovest dell'Italia (Genova, Torino e Milano);
- gli scali di Marina di Carrara e Livorno appaiono pressoché equidistanti rispetto a svariate destinazioni nel Nord Est dell'Italia, in Emilia-Romagna ed in Toscana (Treviso, Venezia, Vicenza, Verona, Brescia, Firenze, Parma, Modena, Bologna);
- il porto di Civitavecchia è lo scalo d'elezione per il Lazio e l'Umbria (Roma e Perugia);
- i porti di Napoli e Salerno sono entrambi gli scali di riferimento per la Campania e per tutto il Sud della Penisola.

57. Poiché le società di logistica operano contemporaneamente su diversi bacini di utenza (in base alla collocazione e all'attività dei loro committenti), esse hanno necessità di fare affidamento sui collegamenti marittimi offerti da porti diversi e, dunque, di poter

disporre di una gamma di rotte ampia e diversificata⁵³.

58. Tuttavia, dato il bacino di partenza e di arrivo della merce, le società di logistica fanno riferimento al/i porto/i ad esso più vicino/i, e scelgono la rotta della quale avvalersi, tra quelle ivi presenti, in base alle opzioni di trasporto marittimo disponibili, in termini di durata della traversata, di orari di partenza, di frequenze e di costo del nolo, sulla base dei richiamati criteri di economicità ed efficienza.

59. Un altro fattore considerato dalle imprese di logistica è la tipologia di commessa ottenuta: sono dette “A per B” le commesse di merce che deve essere consegnata il giorno successivo al ritiro (ad esempio, i medicinali e le merci deperibili), “A per C” se la consegna può essere effettuata il secondo giorno successivo alla raccolta della merce, e così via⁵⁴. Ad esempio, per la prima tipologia di consegna, a carattere prioritario, le traversate marittime più veloci e che danno accesso ai collegamenti autostradali migliori, sono preferibili rispetto a quelle meno rapide e meno collegate alla rete viaria, anche a fronte di costi di nolo superiori⁵⁵.

60. Sotto il profilo della rapidità dei collegamenti marittimi, infatti, ciascun porto offre al proprio bacino di utenza soluzioni che, in termini di distanze di navigazione, appaiono diverse, come emerge dalla Tabella 4 che segue.

⁵³ V. il doc. 223, dove la società B.E.S.T. ha dichiarato che: *“La società sviluppa la maggior parte circa il [60-70]% dei propri trasporti sulla rotta Porto Torres – Genova (e vv.), dove è presente solo il Gruppo Onorato Armatori. Per i trasporti dal Sud Sardegna al Nord Italia (che pesano circa il [30-40%]) Best utilizzava la rotta Cagliari – Vado Ligure – operata da Grendi Trasporti Marittimi fino ai primi mesi del 2016; poi Best si è avvalsa sulla rotta Cagliari – Genova (e vv.), operata prima da Grimaldi, e in seguito anche da CIN”*. V. il doc. 224, dove la società Dasara ha dichiarato: *“la società trasporta i suoi carichi prevalentemente sulle rotte: Cagliari – Genova e vv. (circa il [30-40%] dei volumi trasportati), Porto Torres – Genova e vv. (circa il [30-40%]), e Cagliari – Livorno e vv. (circa il [30-40%]). Sporadicamente viene utilizzata anche la rotta Olbia – Livorno (e vv.). Tutto il traffico viene sviluppato con le società del gruppo Onorato Armatori attive che operano sulla Sardegna. In passato la società ha utilizzato i servizi di Grendi Trasporti Marittimi sulla rotta Cagliari – Vado Ligure (e vv.), sino a quando quest’ultima ha dismesso tale rotta”*. V. il doc. 231, dove la società Logistica Nieddu ha dichiarato che: *“le società del Gruppo [Nieddu, n.d.r.] non utilizzano prevalentemente una sola rotta. Circa il 65-70% del traffico merci con l’Italia continentale dal Gruppo si sviluppa tuttavia da e per i porti del Nord Sardegna (Olbia e Porto Torres), la rimanente parte da e per il porto di Cagliari”*. V. il doc. 335, dove la società Cuccu ha dichiarato che: *“Cuccu utilizza tutte le direttrici di trasporto marittimo tra l’Italia continentale e la Sardegna, scegliendo all’occorrenza la rotta che le consente di ottimizzare i tempi di consegna. In generale, la dott.ssa Cuccu stima che [il 70-80%] dei propri traffici riguardi merci dirette verso il Centro e il Nord Italia (principalmente i porti di Genova, Livorno e Civitavecchia). La rimanente parte dei carichi, verso il Centro – Sud Italia (porti di Napoli e Salerno) si è sviluppata negli ultimi due anni. In prevalenza la Società effettua servizi di trasporto di collettame con consegna A per B (ovvero con consegna nel giorno successivo al ritiro)”*.

⁵⁴ Ad esempio, secondo l’impresa Fradelloni: *“l’utilizzo delle rotte dipende dal tipo di prodotto e dalle tempistiche richieste dalla consegna. La Società utilizza principalmente il trasporto marittimo su due fasce di rotte: i) le rotte sud Sardegna – Nord Italia, ovvero la Cagliari – Vado Ligure (e vv.), che è stata operata da Grendi Trasporti Marittimi sino ai primi mesi dell’anno corrente, e la Cagliari – Genova (e vv.), operata da CIN; ii) le rotte Nord Sardegna – Nord Italia, ovvero la Porto Torres – Genova (e vv.) operata da CIN, e la Olbia – Genova (e vv.) operata da CIN e Moby”* (cfr. il doc. 216).

⁵⁵ Ad esempio, l’impresa Cuccu ha dichiarato che: *“Il vantaggio economico delle migliori tariffe quindi non appariva tale da compensare l’eventuale rischio di consegne non puntuali, specialmente nel caso di consegne A per B, che rappresentano il 70-80% dei carichi dell’impresa”* (cfr. doc. 335).

Tabella 4: Distanze nautiche i porti della Sardegna e i porti continentali del Mar Tirreno (esprese in miglia nautiche, mn).

		Porti del Mar Tirreno							
		Liguria		Toscana			Lazio	Campania	
Porto		Savona/ Vado Ligure	Genova	Marina di Carrara	Livorno	Piombino	Civitavecchia	Napoli	Salerno
Porti della Sardegna	Porto Torres	208	216				170		
	Olbia		211		165	128	124		
	Golfo Aranci				160				
	Cagliari	355	312	293	295		231	256	274

1 miglio nautico= 1,852 km

Fonte: elaborazione AGCM

61. Al riguardo, si osserva che:

- i porti del Nord Sardegna sono collegati alle regioni della Toscana e del Lazio tramite rotte che presentano distanze di navigazione di molto inferiori alle 200 miglia nautiche;
- i porti del Nord Sardegna sono collegati alla Liguria tramite rotte che necessitano di circa 200 miglia di navigazione;
- i porti del Sud Sardegna sono collegati alle regioni della Toscana e del Lazio con rotte che coprono ben più di 200 miglia nautiche;
- i porti del Sud Sardegna sono collegati alla Campania con rotte che richiedono una navigazione per più di 250 miglia nautiche;
- i porti del Sud Sardegna sono collegati alla Liguria con rotte che necessitano di una navigazione superiore a 300 miglia nautiche.

62. Da ciò segue che, nell’ambito dei collegamenti marittimi da e per la Sardegna, esistono rotte che possiedono caratteristiche simili, in quanto, servendo i medesimi bacini di utenza in partenza e in arrivo, forniscono servizi di trasporto con durata simile, soddisfacendo, così, le esigenze della domanda rappresentata dagli operatori della logistica in maniera analoga.

Viceversa, le rotte che servono bacini di utenza diversi e/o hanno durata di navigazione diversa non sono in grado di soddisfare nello stesso modo le esigenze della domanda.

63. Ciò appare confermato dalle dichiarazioni di alcune società di logistica. Una di loro, infatti, nel corso del procedimento ha affermato che *“l’organizzazione logistica [della società, n.d.r.] è basata sull’ottimizzazione dei propri trasporti utilizzando le rotte più brevi che colleghino i punti di raccolta e di consegna della merce. Tale orientamento è basato su ragioni di efficienza di costo e motivi di carattere ecologico. Ad esempio, nel caso di un carico da Cagliari per Fiumicino, Logistica Mediterranea predilige la linea Cagliari – Civitavecchia invece di Porto Torres – Civitavecchia, in quanto la seconda costringerebbe i mezzi della Società a percorrere circa 260 km di strada in più”*⁵⁶.

⁵⁶ V. l’audizione di Logistica Mediterranea (doc. 202).

III.2.4 Le rotte interessate dal presente procedimento istruttorio

64. I comportamenti segnalati si inseriscono nel contesto del servizio di trasporto marittimo di merci da e per la Sardegna, come sintetizzato nella Tabella 5, dove sono riportate le rotte attive tra settembre 2015 e gennaio 2017.

Tabella 5: servizi di trasporto marittimo di merci da/per la Sardegna per rotta e operatore da settembre 2015.

	Porto	Nord Italia		Centro Italia			Sud Italia		
		Savona/ Vado Ligure	Genova	Marina di Carrara	Livorno	Piombino	Civitavecchia	Napo- li	Salerno
Nord Sardegna	Porto Torres	Grimaldi (gen – sett 2017)	CIN; GNV (estate)				Grimaldi		
	Golfo Aranci				Forship				
	Olbia		CIN; Moby;		Moby; Grimaldi (da gen 2016)	Moby	CIN; Grimaldi (apr - ott 2016)		
	Arbatax		CIN						
Sud Sardegna	Cagliari	Grendi (fino a fine aprile 2016)	CIN (apr - nov 2016); Grimaldi: - (da sett 2015 in turnazione con Livorno/Paler mo; - da febbraio 2016 con linea dedicata; - da gennaio 2017, una partenza settimanale)	Grendi (da fine aprile 2016)	CIN; Grimaldi (da sett 2015)		CIN	CIN	Grimal di

Fonte: elaborazione AGCM sulla base della documentazione a fascicolo.

65. Tenuto conto delle condotte denunciate, incluse quelle successivamente segnalate dall'interveniente Grendi, solo una parte delle rotte suindicate sono di interesse nell'ambito del presente procedimento. In particolare, si tratta delle rotte Porto Torres – Genova (e vv.), Olbia – Genova (e vv.), Olbia – Livorno (e vv.), Olbia – Civitavecchia (e vv.), Cagliari – Livorno (e vv.), Cagliari – Marina di Carrara (e vv.), Cagliari – Civitavecchia (e vv.).

66. Come si avrà modo di argomentare più in dettaglio nella sez. V.1.2 *infra*, alla luce delle descritte modalità con cui opera la domanda di trasporto marittimo di merci, la quale

sceglie la rotta della quale avvalersi tra quelle che sono in grado di servire in maniera analoga i bacini di utenza interessati in partenza e in arrivo, tali rotte si collocano all'interno di direttrici (o fasci di rotte) distinte: quella che collega il Nord-Sardegna con il Nord Italia (nella quale si trovano Porto Torres – Genova (e vv.) e Olbia – Genova (e vv.)), quella che collega il Nord Sardegna con il Centro – Italia (dove si trovano Olbia – Livorno (e vv.) e Olbia – Civitavecchia (e vv.)), e quella che collega il Sud Sardegna con il Centro Italia (che include Cagliari – Livorno (e vv.), Cagliari – Marina di Carrara (e vv.), Cagliari – Civitavecchia (e vv.))⁵⁷.

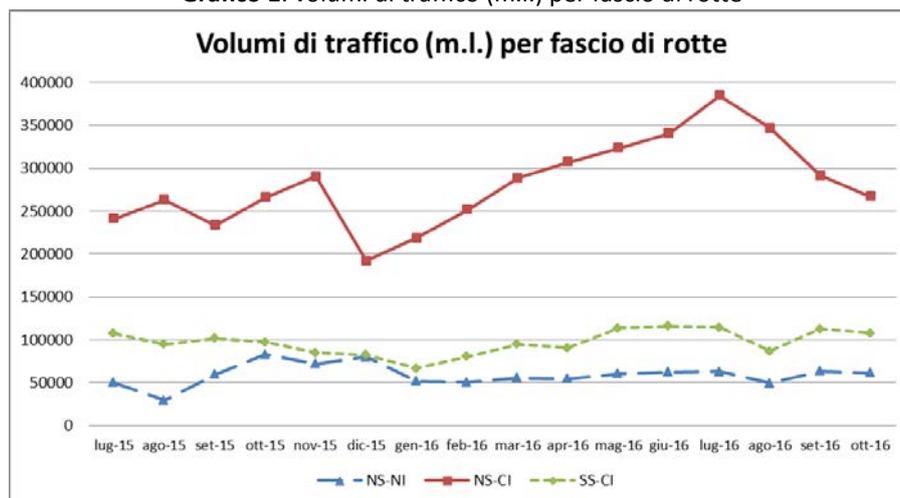
67. Si anticipa sin d'ora, pertanto, che i mercati rilevanti individuati ai fini del presente procedimento istruttorio coincidono con i seguenti fasci di rotte, composti da singole rotte tra loro sostituibili:

- a. il fascio di rotte che va dal Nord-Sardegna al Nord-Italia (di seguito, anche “NS-NI”), costituito dalle rotte Olbia – Genova (e vv.), Porto Torres – Genova (e vv.) e Porto Torres – Savona (e vv.);
- b. il fascio di rotte che va dal Nord Sardegna al Centro Italia (di seguito, anche “NS-CI”), che comprende le rotte Olbia – Civitavecchia (e vv.), Olbia – Livorno (e vv.), Olbia – Piombino (e vv.), Golfo Aranci – Livorno (e vv.), Porto Torres – Civitavecchia (e vv.);
- c. il fascio di rotte che collega il Sud-Sardegna verso il Centro-Italia (di seguito, anche “SS-CI”), nel quale sono incluse le rotte Cagliari – Civitavecchia (e vv.), Cagliari – Livorno (e vv.), Cagliari – Marina di Carrara (e vv.).

68. Il Grafico 1 mostra i volumi di traffico (misurati in metri lineari) sui summenzionati fasci di rotte nel periodo luglio 2015 – ottobre 2016. Il fascio di rotte tra il Nord Sardegna e il Centro Italia, pur essendo maggiormente soggetto a stagionalità, è risultato in tale periodo di gran lunga il più trafficato, mentre sugli altri due sono transitati volumi abbastanza costanti e meno soggetti a stagionalità. In particolare, sul fascio di rotte Nord Sardegna – Centro Italia ha viaggiato, nei primi dieci mesi del 2016, un quantitativo di merci, rispettivamente, triplo e quintuplo di quelli relativi al fascio di rotte Sud Sardegna – Centro Italia e Nord Sardegna – Nord Italia.

⁵⁷ Le altre due direttrici (Sud Sardegna – Nord Italia e Sua Sardegna – Sud Italia) non sono oggetto di analisi nel presente procedimento. La direttrice Sud Sardegna e il Nord Italia, infatti, non presenta collegamenti stabilmente offerti nell'ambito del trasporto marittimo da e per la Sardegna. Grimaldi inizialmente offriva un collegamento Palermo – Cagliari – Livorno – Genova, che da febbraio 2016 è stato disgiunto in due: la Cagliari – Livorno (e vv.) e la Cagliari – Genova (e vv.) (v. il doc. 191). La rotta Cagliari – Genova (e vv.) è stata esercitata regolarmente da CIN tra aprile e ottobre 2016; tuttavia, attualmente essa è svolta in modalità di *transshipment* nell'ambito di due collegamenti distinti Cagliari – Livorno (e vv.) e Livorno – Genova (e vv.). Infine, non esistono rotte che collegano il Nord Sardegna con il Sud Italia.

Grafico 1: volumi di traffico (m.l.) per fascio di rotte



Fonte: elaborazione AGCM su dati Autorità Portuali.

III.3 LE CONDOTTE CONTESTATE

III.3.1 Premessa

69. Le informazioni acquisite nel corso del procedimento evidenziano che, sin dall'estate 2015, alcuni operatori della logistica da e per la Sardegna mostravano l'esigenza di disporre di servizi di trasporto marittimo alternativi a quelli offerti dal soggetto integrato Moby/CIN. Alcuni operatori, infatti, si rivolgevano a Grendi, per esplorare la possibilità che quest'ultimo soggetto istituisse una nuova rotta tra il Nord della Sardegna e il Centro Italia. Tuttavia, a causa della non coincidenza tra le necessità dei trasportatori e le possibilità offerte da Grendi, le parti non erano arrivate ad un accordo⁵⁸.

70. Una nuova opportunità per le società di logistica si presentava a settembre 2015, quando Grimaldi apriva una nuova rotta, la Palermo – Cagliari – Livorno – Genova (e vv.), ottenendo in tal moto un duplice risultato: diventare diretto concorrente di Moby/CIN sulla rotta tra Livorno e Cagliari e proporre un servizio di collegamento tra i porti di Cagliari e Genova, che Moby/CIN all'epoca non offriva⁵⁹, e che era potenzialmente sostituito di quello esercito all'epoca da Grendi tra i porti di Cagliari e Vado Ligure. Il nuovo servizio avviato da Grimaldi era offerto a tariffe di nolo molto convenienti⁶⁰, e la scelta del porto di Genova, più vicino rispetto a quello di Vado Ligure a molte destinazioni finali nel Nord Italia⁶¹,

⁵⁸ V. il doc. 265, dove Grendi afferma: "Tale linea, secondo le intenzioni di Grendi, avrebbe dovuto collegare il Nord Sardegna (i porti di Olbia o Porto Torres) con Vado Ligure, mentre i trasportatori richiedevano una rotta dai tempi di traversata più brevi, che collegasse il Nord Sardegna (Olbia) con il Centro Italia (Marina di Carrara)."

⁵⁹ Moby/CIN era, ed è tuttora, presente nel fascio Sud Sardegna-Centro Italia con la rotta Cagliari – Civitavecchia e vv. e Cagliari – Livorno e vv., mentre non era presente, quantomeno fino ad aprile 2016, nel fascio Sud Sardegna-Nord Italia. Come anticipato, in tale fascio di rotte, fino all'aprile 2016 operava Grendi, con la rotta Cagliari – Vado Ligure. Come si avrà modo di specificare più oltre, ad aprile 2016, in concomitanza con l'uscita di Grendi da tale fascio di rotte, e quindi successivamente all'avvio del procedimento istruttorio, CIN apriva la rotta Cagliari – Genova (e vv.).

⁶⁰ V., *ex multis*, i docc. 191 e 231.

⁶¹ V. il verbale di audizione di Grendi (doc. 265), la quale ha affermato: "La rotta operata da Grimaldi aveva l'indubbio vantaggio di raggiungere il porto di Genova, che dista dal porto di Savona circa 43 km, con il conseguente risparmio per i caricatori stimabile in circa 90 euro dei costi di trasporto di un tragitto andata e ritorno tra Savona e Genova". V. inoltre, il verbale della prima audizione di Grimaldi (doc. 154), la quale ha dichiarato: "Grimaldi è dotata di una

consentiva alle società di logistica di ottenere ulteriori risparmi sui costi di trasporto.

III.3.2 *Le condotte poste in essere da Moby/CIN in reazione all'apertura della rotta Palermo – Cagliari – Livorno - Genova da parte di Grimaldi a settembre 2015*

71. Dalle informazioni acquisite agli atti emerge che, in un primo momento, la maggior parte delle società di logistica sarde sceglievano di non usufruire del nuovo servizio offerto da Grimaldi⁶². Tra settembre e ottobre, infatti, poche imprese di logistica sperimentavano la nuova linea⁶³.

72. Tuttavia, Moby/CIN monitorava da vicino l'operatività del nuovo armatore e delle imprese di logistica per verificare in maniera puntuale chi fra queste ultime si avvaleva del nuovo servizio. Ad esempio, in uno scambio di *e-mail* tra le due imprese del gruppo Onorato avente ad oggetto "EUR[I]OCARGO VENEZIA" (un'unità navale di Grimaldi) si legge: "PARTI[T]O IERI SERA DA GENOVA CON QUALCHE TRANSISOLE E SE NN VADO ERRATO 3 BEST. ADESSO E' A LIVORNO E DOVREBBE ANDARE A CAGLIARI"⁶⁴.

73. Avendo, dunque, appurato che effettivamente alcuni dei suoi clienti si avvalevano della rotta Palermo - Cagliari – Livorno - Genova (e vv.), Moby/CIN si attivava per impedire che le società di logistica utilizzassero il nuovo servizio offerto da Grimaldi ("Prossima settimana sono da lui per stoppare sul nascere la situazione") (enfasi aggiunta)⁶⁵, anche qualora esse avessero avuto bisogno di un collegamento sulla direttrice Sud Sardegna – Nord Italia che Moby/CIN non offriva ("[...] era tentato di andare sulla linea Ge - Ca – Ge poiché noi non siamo presenti... stoppato immediatamente..." (enfasi aggiunta)⁶⁶). In assenza di un proprio collegamento che potesse soddisfare questa esigenza da parte delle società di logistica⁶⁷, Moby/CIN riteneva che la rotta Cagliari – Vado Ligure (e vv.) di Grendi fosse un'auspicata alternativa al servizio offerto da Grimaldi e consigliava in tal senso i propri clienti⁶⁸.

flotta di traghetti di recente costruzione che posseggono stive capienti che maggiormente si adattano al trasporto di veicoli commerciali. A tale riguardo, Grimaldi ritiene che le caratteristiche delle proprie imbarcazioni in termini di capienza di mezzi commerciali le consentano di godere di ampie economie di scala rispetto ai concorrenti (con effetti anche sui prezzi offerti)".

⁶² V. il verbale di audizione di Grendi (doc. 265).

⁶³ Si tratta di Trans Isole e di Orrù Andrea Autotrasporti S.r.l., principalmente, e B.E.S.T., in misura minore e sporadica. V. i docc. 116.77, 116.186, 119.39, 119.215 e 154.

⁶⁴ V. il doc. 119.39. V. anche 116.12, attribuibile ad un rappresentante di CIN, dove si legge: "Grimaldi contattato [omissis: un rappresentante della società Cuccu, n.d.r.]. L'un [lunedì, n.d.r.] si incontrano dopodiché mi chiama. Cmq gli darà picche."

⁶⁵ V. il doc. 116.186, uno scambio di email tra un rappresentante di Moby e uno di CIN, dove il primo afferma di voler parlare con un rappresentante della società di logistica Orrù Andrea S.r.l., che aveva imbarcato con Grimaldi, per evitare che ciò potesse accadere ancora in futuro.

⁶⁶ V. il doc. 119.215, una un'e-mail tra alcuni rappresentanti di Moby e CIN dall'oggetto "proposte grimaldi linea cagliari", nella quale si informa della proposta tariffaria di Grimaldi alle società Nuova Logistica Lucianu e Cuccu sulla neonata linea di Grimaldi Cagliari – Livorno – Genova. I contenuti di tale documento sono confermati anche dal doc. 265.

⁶⁷ V. i docc. 119.215 e 116.186. In quest'ultimo, in riferimento alla società di logistica Orrù Andrea S.r.l., il rappresentante di Moby afferma: "[I]a motivazione [dell'imbarco con Grimaldi. N.d.r.] è che, nonostante gli avessi detto come stavano le cose, sulla ge-ca-ge noimn [noi non, n.d.r.] ci siamo".

⁶⁸ V. sempre il doc. 119.215, dove il rappresentante di Moby afferma che il rappresentante della società di logistica Cuccu "contatterà Grendi per avere un ritocco" (enfasi aggiunta). CIN e Moby si assicuravano che il servizio di Grendi sulla rotta Cagliari – Vado Ligure risultasse appetibile rispetto a quello di Grimaldi sulla tratta Cagliari – Livorno –

74. Ciononostante, nell'autunno 2015, la società Trans Isole iniziava ad avvalersi in maniera sistematica della nuova rotta aperta da Grimaldi⁶⁹.

75. Nell'esatto momento in cui Trans Isole compiva questa scelta commerciale, Moby/CIN iniziava a porre in essere alcuni comportamenti punitivi nei suoi confronti. Il 28 settembre 2015 Moby dava istruzioni per non imbarcare i carichi di Trans Isole sulla rotta Olbia – Livorno (*“Trans Isole lascialo indietro se necessario”*⁷⁰) (enfasi aggiunta). Conformemente, il giorno dopo CIN rifiutava le prenotazioni dell'impresa di logistica di imbarco di due semirimorchi sulla rotta Cagliari - Civitavecchia e di quattro semirimorchi sulla tratta Olbia - Civitavecchia, asseritamente per assenza di spazio (*“spiacenti, non abbiamo disponibilità”*⁷¹), come previamente deciso (*“rispondete che oggi non abbiamo disponibilità”*⁷²) (enfasi aggiunta).

Episodi di ripetuto mancato imbarco si verificavano con maggiore frequenza nei mesi successivi sulle rotte Cagliari - Civitavecchia e Olbia - Livorno, rispettivamente nel mese di dicembre 2015 e di gennaio 2016⁷³, quando Trans Isole lamentava che i propri carichi, recanti merce deperibile, venivano sistematicamente lasciati a terra o messi in lista d'attesa (*“ogni Martedì le cisterne di latte (merce deperibile) non vengono imbarcate sulla tratta Cagliari per Civitavecchia”*), sempre per motivi di spazio in stiva⁷⁴.

76. In relazione alla giustificazione opposta ai mancati imbarchi, la documentazione versata in atti mostra che la asserita mancanza di spazio in stiva, inizialmente addotta, successivamente non veniva più rappresentata come sussistente laddove le società di logistica si rendevano disponibili al pagamento anticipato in contanti⁷⁵; inoltre, dall'analisi istruttoria svolta emerge anche che le unità navali sulle quali era stato negato l'imbarco viaggiavano, in realtà, per buona parte vuote (il *load factor* era, infatti, del 32%)⁷⁶.

77. Nonostante la difficoltà dei rapporti, su alcune rotte Trans Isole continuava inizialmente ad usufruire dei servizi offerti da Moby/CIN, oltre che dei servizi di Grimaldi su altre rotte.

78. Tuttavia, nell'ottobre 2015, Moby/CIN esperiva un ulteriore tentativo di convincere l'impresa di logistica Trans Isole a concedere *“l'esclusiva di tutti i propri trasporti da e per la Sardegna alle società del gruppo Onorato Armatori, in cambio della possibilità di imbarcare i mezzi della Società con maggiore regolarità”*. Questa però declinava tale proposta *“in quanto le tariffe che CIN e Moby proponevano di applicare in questo nuovo accordo erano maggiori di quelle offerte da Grimaldi”*⁷⁷.

79. A fronte di tale rifiuto, per tentare di dissuadere Trans Isole dall'imbarcare con

Genova, giudicando non sempre adeguati gli sconti concessi dalla prima per far fronte alla concorrenza della seconda, come emerge dal doc. 119.329, dove un rappresentante di CIN informa quelli di Moby del fatto che *“Dall'incontro odierno con [omissis: un rappresentante di B.E.S.T, n.d.r.] è emerso che, a seguito offensiva Grimaldi, [omissis: il rappresentante della società Grendi, n.d.r.] si sarebbe “limitato” ad aumentare di [1-10] punti lo sconto per ciascun scaglione”*. Sempre dal doc. 116.186, emerge che Grimaldi risultava, tuttavia, più conveniente di Grendi (*“[...] e pertanto invece di darli a grendi li da a grimaldi con un risparmio di nolo+km. Identiche considerazioni degli altri”*).

⁶⁹ V. il doc. 230.

⁷⁰ V. il doc. 119.132. Istruzioni analoghe si rinvencono nel doc. 119.224.

⁷¹ V. il doc. 1, all. 2.

⁷² V. il doc. 116.225.

⁷³ V. il doc. 1.

⁷⁴ V. i docc. 1, all. 4, e 116.69.

⁷⁵ V. il doc. 1, all. 6.

⁷⁶ Elaborazioni AGCM sulla base dei dati forniti dall'Autorità Portuale del Nord Sardegna (doc. 177_all.2.2.gen.MobyWonder).

⁷⁷ V. il doc. 230.

Grimaldi quantomeno sulla rotta Cagliari – Livorno, Moby/CIN aveva inizialmente ipotizzato di applicare una strategia premiante: se l'impresa di logistica avesse conferito a CIN i propri carichi sulla medesima rotta, essa avrebbe beneficiato sia di uno sconto su detto collegamento sia della possibilità di imbarcare su tutte le altre rotte senza problemi⁷⁸. Tuttavia, successivamente le imprese del gruppo Onorato valutavano più persuasiva una strategia ritorsiva: la revoca degli sconti di cui Trans Isole beneficiava su un'altra rotta, la Olbia – Livorno (e vv.), particolarmente importante per l'impresa di logistica, e sulla quale non vi erano (all'epoca) concorrenti ai quali essa avrebbe potuto rivolgersi per difendersi (cfr. *supra* Tabella 5).

80. La ritorsione economica attuata nei confronti di Trans Isole è divenuta generalizzata quando, nel novembre 2015, CIN provvedeva alla comunicazione del recesso anticipato dal contratto⁷⁹ (che dalla fine del 2015 era possibile anche con soli 7 giorni di preavviso, tramite l'invio di una semplice *email*⁸⁰); a seguito di tale recesso, a Trans Isole venivano applicate le condizioni economiche e commerciali nettamente peggiori, ossia quelle di norma riservate ai clienti non contrattualizzati.

81. Parimenti Moby, adducendo che i volumi conferiti non giustificavano più tali condizioni, e rilevando uno scoperto contabile superiore all'importo della fideiussione bancaria, per il quale si richiedeva a Trans Isole l'immediato pagamento di 30.000 euro al fine di rientrare nei limiti della fideiussione, informava l'impresa di logistica che, a partire dal primo gennaio 2016, essa non avrebbe più beneficiato del pagamento dilazionato a 90 giorni e dello sconto mensile⁸¹, come poi effettivamente avveniva il 16 gennaio 2016 proprio sulla tratta Olbia - Livorno⁸².

82. Nei confronti delle altre principali società di logistica operanti in Sardegna, Moby/CIN imponeva un divieto esplicito di utilizzo del servizio di trasporto di Grimaldi. Tale comportamento emerge, ad esempio, da uno scambio di *e-mail* tra un rappresentante di Moby e uno di CIN, dove il primo chiedeva al secondo un aggiornamento in relazione ai rapporti con una impresa di logistica (B.E.S.T.) e quest'ultimo rispondeva: *“Ha chiamato e ovviamente ha detto che non ha imbarcato sr [semirimorchi, n.d.r.] per livorno ma bensì per genova. Ci dobbiamo incontrare nei prossimi giorni nel frattempo gli ho detto che non deve imbarcare neppure x [per, n.d.r.] genova”*⁸³ (enfasi aggiunta).

83. Un tentativo diretto di Moby/CIN di influenzare i propri clienti affinché non si rivolgessero a Grimaldi veniva, inoltre, fatto il 24 novembre 2015, quando i rappresentanti di Moby/CIN riunivano in un pranzo a Cagliari i responsabili di alcune tra le più importanti società di logistica sarde (Pinna Trasporti, Logistica Mediterranea, Logistica Nieddu, Dasara Trasporti, Fradelloni e Nuova Logistica Lucianu) per convincerle a non cedere i propri carichi al concorrente Grimaldi, in particolare sulla rotta Palermo - Cagliari –

⁷⁸ V. il doc. 119.223, dove in uno scambio di email tra un rappresentante di Moby e uno di CIN avvenuto nell'ottobre 2015, il primo afferma: *“... sarei tentato di sparigliare le carte facendo a [omissis: un rappresentante di Trans Isole, n.d.r.] una "tariffa speciale..” [...] mi dai carico sulla linea che a noi interessa maggiormente e noi ti "premiamo" imbarcandoti su tutte le altre...”*, e il secondo gli risponde: *“Non mi sembra una brutta idea, fermo restando che gli diamo ulteriori armi per andare a rompere su altri fronti nei confronti dei ns. clienti. Ipotizza invece il contrario..... iniziare a togliergli gli sconti che ha anche sulla LOL [Livorno – Olbia – Livorno, n.d.r.]. Valutiamo gli effetti collaterali di entramb[e] le soluzioni”* (enfasi aggiunta).

⁷⁹ V. il doc. 65.

⁸⁰ V. il doc. 116.1.

⁸¹ V. i docc. 1, all. 5, 65 e 119.336.

⁸² V. il doc. 1, all. 6.

⁸³ V. il doc. 119.215.

Livorno – Genova (e vv.).

In tale occasione, alcune imprese di logistica chiedevano ai rappresentanti delle società del gruppo Onorato che fossero loro applicate tariffe analoghe a quelle offerte da Grimaldi. Tuttavia, secondo quanto riportato dai rappresentanti di Nuova Logistica Lucianu, quest'ultima negava gli sconti richiesti in ragione del fatto che le tariffe praticate, secondo la valutazione delle imprese del gruppo Onorato, erano già molto basse.

Inoltre, secondo quanto dichiarato da alcune imprese di logistica nel corso del procedimento istruttorio, durante tale incontro i rappresentanti di CIN hanno reso esplicito ciò che fino ad allora era rimasto un messaggio indiretto, chiarendo che “*chi avesse deciso di imbarcare con Grimaldi i propri rimorchi non avrebbe più imbarcato con le società del gruppo Onorato*” e che “*la società di logistica che avesse trasferito i suoi carichi a Grimaldi avrebbe dovuto affrontare anche l'attacco da parte di altri operatori di logistica rimasti con CIN e Moby*”⁸⁴.

84. Alcune imprese di logistica percepivano tale richiesta di esclusiva come piuttosto irragionevole, specie perché avanzata anche in relazione ad una rotta, la Cagliari – Genova (e vv.), inclusa in un fascio sul quale le società del gruppo Onorato non erano presenti⁸⁵. Pertanto, esse decidevano di non accettarla.

85. A partire da quel momento, dunque, si andava delineando una divisione tra le più importanti imprese di logistica sarde, definite da esponenti della stessa CIN come “*caricatori fidelizzati*”⁸⁶, che imbarcavano solo ed esclusivamente con Moby/CIN, e quelle che erano considerate “*traditrici*” poiché conferivano i loro carichi anche a Grimaldi⁸⁷.

III.3.3 Le condotte poste in essere da Moby/CIN in reazione all'apertura della rotta Olbia - Livorno da parte di Grimaldi nel gennaio 2016

86. A gennaio 2016, Grimaldi apriva una nuova rotta tra Livorno e Olbia (e vv.) con tariffe più convenienti di quelle offerte da Moby sulla medesima rotta di circa il 15%⁸⁸, offrendo un servizio dal *transit-time* limitato per il tramite di una nave *Ro-Pax* capiente e di recente costruzione.

Nel corso del procedimento, Grimaldi ha affermato che tale nuovo collegamento aveva, innanzitutto, il fine di fornire alle imprese della logistica già attive nel mercato sardo un'alternativa anche sul fascio di rotte Nord Sardegna – Centro Italia e, così, di consentire loro di emanciparsi dalle imprese del gruppo Onorato su tale direttrice, nonché di usufruire liberamente della rotta originariamente avviata tra il Sud Sardegna e il Centro Italia senza tema di ritorsioni su altre rotte⁸⁹. Inoltre, l'ingresso sul fascio Nord Sardegna – Centro Italia aveva lo scopo di stimolare la domanda di trasporto anche da parte di nuovi soggetti che fino ad allora non erano ivi operativi ma che avrebbero potuto essere interessati ad espandersi in tale mercato⁹⁰.

87. Con la nuova rotta Grimaldi riusciva ad acquisire parte dei carichi di alcune tra le

⁸⁴ V. il doc. 144.

⁸⁵ V. il doc. 202.

⁸⁶ V. il doc. 116.179.

⁸⁷ V. il doc. 119.212.

⁸⁸ V. il doc. 6.

⁸⁹ V. il doc. 197.

⁹⁰ V. il doc. 154.

imprese di logistica sarde che rappresentavano dei clienti particolarmente importanti per Moby/CIN, come Pinna Trasporti, Logistica Mediterranea e Nuova Logistica Lucianu⁹¹. Si tratta di tre imprese che nel 2015 congiuntamente trasportavano volumi pari al [30-40%] del totale complessivo delle prime dieci società di logistica attive sulla rotta Porto Torres – Genova (e vv.) e il [70-80%] sulla rotta Olbia – Genova (e vv.)⁹².

In particolare, Nuova Logistica Lucianu decideva di conferire a Grimaldi l'80% dei propri carichi sulla rotta Olbia – Livorno (e vv.) (mantenendo il restante 20% con Moby)⁹³.

88. Moby/CIN iniziava ad attuare i medesimi comportamenti ritorsivi precedentemente posti in essere a danno di Trans Isole anche nei confronti di Pinna Trasporti, di Nuova Logistica Lucianu e di Logistica Mediterranea⁹⁴.

89. In particolare, subito dopo il primo utilizzo del nuovo collegamento tra Olbia e Livorno, Nuova Logistica Lucianu riceveva una comunicazione da parte di CIN con la quale quest'ultima esercitava il recesso unilaterale dal contratto⁹⁵, asseritamente dovuto al mancato pagamento di debiti scaduti. CIN, inoltre, informava l'impresa di logistica della conseguente revoca delle condizioni economiche precedentemente riconosciute in termini di pagamento differiti, nonché delle nuove condizioni applicate, che prevedevano che i futuri trasporti sarebbero stati saldati al momento dell'imbarco attraverso mezzi di pagamento idonei a garantire il contestuale effettivo accredito dell'importo dovuto a titolo di corrispettivo⁹⁶.

90. Parimenti, Logistica Mediterranea, dopo essersi avvalsa del servizio di trasporto offerto da Grimaldi nel tragitto Cagliari – Livorno - Genova, riceveva una comunicazione con la quale CIN dichiarava di voler recedere dal contratto in essere e di voler disapplicare le precedenti condizioni economiche⁹⁷, asseritamente in ragione della mancata sottoscrizione del rinnovo dell' "accordo quadro" inviato all'impresa di logistica nel novembre 2015⁹⁸. Sulla scorta delle intervenute modifiche delle condizioni commerciali, dal gennaio 2016, pertanto, l'impresa di logistica iniziava a pagare i servizi di trasporto marittimo resi da CIN alle tariffe di listino, senza alcuno sconto, e contestualmente all'imbarco, senza alcuna dilazione.

91. Le nuove condizioni di pagamento stabilite da Moby/CIN creavano alle società di logistica significativi problemi organizzativi. Come detto, infatti, l'imbarco sulle navi delle società del gruppo Onorato era accordato solo dietro pagamento in contanti o altri mezzi che provassero l'effettivo accredito dell'ammontare dovuto sul conto⁹⁹.

92. A causa di tali restrizioni, Nuova Logistica Lucianu rischiava di vedere rifiutate

⁹¹ V. il doc. 154.

⁹² Elaborazioni AGCM sul doc. 241, all. 6_CIN.

⁹³ V. il doc. 6.

⁹⁴ V. il doc. 119.117.

⁹⁵ V. i docc. 2, all. 4, e 63.

⁹⁶ V. il doc. 119.2, un'e-mail a Nuova Logistica Lucianu, nella quale Moby annuncia che "con decorrenza 12 gennaio 2016, gli imbarchi saranno effettuati con la modalità di pagamento atto imbarco". Cfr. con i docc. 116.1, 116.2 e 116.119. Analoga e-mail è stata inviata a Pinna Trasporti (v. i docc. 119.3 e 119.197).

⁹⁷ V. il doc. 116.153 e i relativi allegati, l'atto di citazione allegato al doc. 116.4, nonché i docc. 116.123 e 116.138. Dal richiamato atto di citazione emerge anche che prima del gennaio 2016 Logistica Mediterranea godeva di uno sconto medio del [20-30%] sui prezzi di listino dei noli ([40-50%] per gli autoveicoli e [10-20%] sui semirimorchi) e di un pagamento a [60-90] e a [90-120] giorni fine mese data fattura. Dal 13 gennaio 2016, invece, Moby pretendeva il pagamento del servizio al momento dell'imbarco e applicava tariffe doppie rispetto al passato.

⁹⁸ V. l'atto di citazione allegato al doc. 116.4, nonché i docc. 116.123 e 116.138.

⁹⁹ Ad esempio, il pagamento con carta di credito o con assegno bancario in taluni casi non era accettato.

alcune prenotazioni di imbarco effettuate per il giorno stesso della partenza della nave e per il giorno seguente dal porto di Olbia (19-20 gennaio 2016). Il rifiuto veniva evitato, per l'appunto, solo con il pagamento in contanti¹⁰⁰.

93. In altre occasioni, invece, il mancato imbarco non riusciva ad essere scongiurato: il 20 gennaio 2016, infatti, sulla tratta Porto Torres – Genova, senza alcun preavviso né giustificazione, sebbene la traversata fosse stata pagata in anticipo, il mezzo fosse stato registrato e le navi avessero spazio disponibile, CIN non caricava a bordo della propria nave un semirimorchio di Nuova Logistica Lucianu carico di merce deperibile. Allo stesso rimorchio veniva negato l'imbarco anche il giorno seguente¹⁰¹. Ciò costringeva l'impresa a recarsi al porto di Olbia per imbarcare il mezzo su una rotta servita da un'altra compagnia di navigazione. CIN giustificava tale condotta adducendo l'arrivo tardivo alla banchina degli imbarchi da parte del mezzo di Nuova Logistica Lucianu¹⁰², nonostante esista, secondo quanto dichiarato dai segnalanti, una prassi non scritta, ma consolidata e nota a tutte le imprese di logistica, che governa il trasporto di carichi deperibili e che ammette l'arrivo in banchina anche poco prima della partenza dell'unità navale¹⁰³.

94. Altri mancati imbarchi dei semirimorchi di Nuova Logistica Lucianu carichi di merce deperibile sulla tratta Olbia-Piombino si verificavano il 21 gennaio¹⁰⁴, il 3 e il 4 febbraio 2016¹⁰⁵. La società di logistica ha riferito che nel primo caso, in occasione del quale l'arrivo in banchina era avvenuto con largo anticipo, il diniego di salire a bordo era stato giustificato dal personale di Moby adducendo di non essere autorizzato ad accettare assegni bancari come forma di pagamento¹⁰⁶. Nel secondo caso l'imbarco veniva rifiutato, nonostante l'offerta di un pagamento anticipato¹⁰⁷, in ragione del mancato saldo dei noli del settembre 2015¹⁰⁸.

95. La documentazione agli atti mostra che, in relazione all'episodio del 21 gennaio, alla richiesta di imbarco da parte di Nuova Logistica Lucianu i rappresentanti dell'impresa si consultavano per preparare una risposta alla richiesta di chiarimenti (*“Prepariamo una risposta. Appena posso ti chiamo e decidiamo cosa replicare”*¹⁰⁹). Quanto alla mancata conferma della prenotazione per il giorno successivo, il 22 gennaio 2016, un altro documento presente a fascicolo evidenzia che i rappresentanti di Moby/CIN si organizzavano per addurre la mancanza di spazio in stiva come giustificazione (*“Prego [omissis: un dipendente di Moby., n.d.r.] di rispondere che siamo spiacenti ma al momento*

¹⁰⁰ V. i docc. 2, all. 5, e 8, all. 7.

¹⁰¹ V. il doc. 9, all. 1.

¹⁰² V. il doc. 116.334.

¹⁰³ V. i docc. 2 e 116.65.

¹⁰⁴ V. i docc. 2, all. 3 e 8, all. 5.

¹⁰⁵ V. i docc. 3, 4 e 8, all. 3.

¹⁰⁶ V. il doc 2, all. 3, nonché i docc. 119.82 e 119.125.

¹⁰⁷ V. il doc. 3, all. 1.

¹⁰⁸ Tali noli erano scaduti il 31 dicembre dello stesso anno ma, secondo quanto riferisce l'impresa di logistica, tale data era stata posticipata al 15 gennaio dell'anno successivo. Ciò appare confermato anche dai docc. 62, 78, 79, 116.233 116.159 e allegato, 119.258 e 116.198 (*“Logistica Mediterranea [...] ha pagato lo scaduto al 31/12. Nuova Logistica Lucianu [...] mi risulta essere stato autorizzato a pagare il 15/1/16. Pinna Trasporti Logistica [...] ha pagato lo scaduto al 31/12.”*) dai quali emerge anche che l'impresa di logistica aveva effettuato un bonifico alla scadenza concordata al fine di saldare il debito, ma che per un disguido tecnico il saldo non era stato completo e era stato perfezionato il 21 gennaio. Per questo motivo, l'impresa di logistica contestava fermamente l'esistenza del debito nei confronti di Moby (v. il doc. 119.104).

¹⁰⁹ V. il doc. 119.82.

la booking list è completa”¹¹⁰) (enfasi aggiunta).

96. Le elaborazioni effettuate nel corso del procedimento in relazione a tali mancati imbarchi mostrano che anche le unità navali adibite al trasporto marittimo di merci sulle rotte dove i menzionati episodi si sono verificati viaggiavano con un *load factor* basso, e dunque con capienza sufficiente per accettare carichi, come emerge dalla Tabella 6 che segue.

Tabella 6: *Load factor* delle unità navali operanti sulle rotte nei giorni nei quali sono avvenuti i rifiuti di imbarco segnalati

.Data	Segnalante	Compagnia	Tratta	Unità navale	Capacità di stiva (m.l.)	Load Factor
20-gen-16	Lucianu	CIN	Porto Torres - Genova	Sharden	1900	51%
21-gen-16	Lucianu	CIN	Porto Torres - Genova	Nuraghes	1900	59%
21-gen-16	Lucianu	Moby	Olbia - Piombino	Giuseppe Sa/Luigi Pa	1724/1726	27%/45%
03-feb-16	Lucianu	Moby	Olbia - Piombino	Giuseppe Sa/ Luigi Pa/ Puglia	1724/1726/1780	40%/43%/70%

Fonte: A.P. Nord Sardegna - **Elaborazioni:** AGCM su dati 177_all.2.3.gen.ShardenOkFra, 177_all.2.3.gen.NuraghesOkFra, 177_all.2.2.gen.GiuseppeSa e 177_all.2.2.gen.LuigiPa.

97. Alcuni documenti acquisiti al fascicolo istruttorio evidenziano l’attuazione di condotte analoghe anche nei confronti di Logistica Mediterranea, i cui carichi, in specie autovetture trasportate per la distribuzione da parte delle case automobilistiche, venivano scaricati il 13 gennaio 2016 sul molo del porto di Olbia, dopo un imbarco regolare, e poi trasferite a Porto Torres, ovvero a centocinquanta chilometri di distanza dal luogo di partenza iniziale, per effettuare il viaggio sulle navi di Grimaldi cinque giorni dopo¹¹¹.

98. La documentazione versata in atti prova, peraltro, che i mancati imbarchi nei confronti delle summenzionate imprese di logistica non avvenivano solo nelle date suindicate ma diventavano una politica generalizzata, supportata da un attento monitoraggio delle attività sbarco e imbarco delle unità navali di Grimaldi¹¹², posta in essere solo ed esclusivamente nei confronti delle imprese che si erano servite dei servizi di trasporto

¹¹⁰ V. i docc. 119.106 e 119.107.

¹¹¹ V. l’atto di citazione allegato al doc. 116.4 e il doc. 202.

¹¹² V. il doc. 119.269, uno scambio di e-mail tra Moby e CIN con oggetto “Re: I: Sbarco/imbarco M/n ZEUS PALACE del 23/01/2016” dove si legge: “di seguito riportati i dati delle operazioni di sbarco/imbarco nel porto di Olbia di cui alla M/n in oggetto:

Rampa a terra ore 05.50 mollato ore 09.05

Sbarco:

S/r [semirimorchi. N.d.r.] 42 di cui 39 sardi (4 Logistica Mediterranea – 19 Nuova Logistica Lucianu – 1 Manca Mario Giovanni - 10 Pinna Trasp.ti – 4 Trans Isole - 1 Bacciu Pier Paolo) e 3 siciliani (1 Di Martino – 1 Sud Trasp.ti – 1 Sparacio)

19 Veicoli guidati

14 Auto nuove

16 Auto Pax

Imbarco:

S/r [semirimorchi. N.d.r.] 48 di cui 41 sardi (4 Logistica Mediterranea – 18 Nuova Logistica Lucianu - 14 Pinna Trasp.ti – 5 Trans Isole) e 7 siciliani (6 Cozza – 1 Sparacio)

1 Veicolo guidato

13 Auto Pax”.

marittimo offerti da Grimaldi (*“Non imbarchiamo assolutamente tirso [Logistica Mediterranea, n.d.r.], lucianu, al logistica, pinna, y Transisole[r]”*¹¹³) (enfasi aggiunta).

99. Infine, alcuni documenti acquisiti a fascicolo mostrano che gli ostacoli all’operatività di tali imprese non venivano attuati soltanto per via diretta attraverso i mancati imbarchi e l’applicazione di condizione economiche e commerciali svantaggiose, ma anche indirettamente, facendo pressione sui committenti e inducendoli a non affidare loro delle commesse. Ciò appare chiaro da uno scambio di *e-mail* tra Moby e CIN, che dimostra che le imprese del gruppo Onorato si attivavano per fare in modo che i carichi importanti venissero affidati alle imprese “fedeli” e non a quelle “traditrici” (*“ho chiamato [...] Laviosa per chiedergli espressamente di non caricare più la "triade" (Transisole, Pinna, Lucianu). [...] ho confermato i ns. 3 nominativi che sono Nieddu, Dasara, Fradelloni. Laviosa ha detto che già da lunedì interviene operativamente per bloccare i carichi a quei tre”*) (enfasi aggiunta)¹¹⁴. Parimenti, in un altro scambio di *e-mail* tra le imprese del gruppo Onorato, emerge come ad alcuni spedizionieri venisse data indicazione su quali fossero le imprese di logistica che avrebbero potuto spedire tramite loro la propria merce (*“A parte le quotazioni, tutto il resto (per es. chi non deve assolutamente passare tramite lui) da comunicare solo verbalmente come già indicato. (nel dubbio ci avvisa sempre prima..)”*¹¹⁵) (enfasi aggiunta). Peraltro, detti spedizionieri venivano anche informati che l’applicazione di una tariffa agevolata per il servizio di trasporto marittimo soggiaceva alla condizione che nessun’altra merce spedita da loro avrebbe dovuto viaggiare sulle navi dei concorrenti (*“[...] ok per tariffa preferenziale su sr, resta inteso che io [“io” = “il”, n.d.r.] semirimorchio tra [“tra” barrato, n.d.r.] che viaggia a nome loro non può far parte del gruppo dei "traditori" e/o di quelli che attualmente passano su quelle navi... Questa condizione non può essere trattata”*¹¹⁶) (enfasi aggiunta).

III.3.4 Le condizioni commerciali ingiustificatamente premianti nei confronti delle imprese di logistica “fedeli”

100. L’attività istruttoria condotta ha fatto emergere come, in particolar modo da gennaio 2016, dopo l’apertura della rotta Olbia – Livorno (e vv.) da parte di Grimaldi, Moby/CIN abbia posto in essere condotte finalizzate ad agevolare le imprese di logistica che avevano scelto di non rivolgersi ai concorrenti rispetto a quelle che, viceversa, usufruivano (anche) dei servizi di altri armatori.

101. Nel corso del 2016, infatti, a fronte della oramai chiara suddivisione del mercato della logistica tra imprese “fedeli” e “traditrici” (cfr. § 87 *supra*), Moby/CIN concedeva sconti soltanto ai clienti che avevano mantenuto loro lealtà commerciale non imbarcando con Grimaldi e, segnatamente, nell’ambito delle imprese maggiori, alle imprese del gruppo Nieddu, a Dasara, a B.E.S.T. e a Fradelloni¹¹⁷.

102. Dalla documentazione a fascicolo emerge come i vantaggi commerciali concessi da Moby/CIN ai clienti “fedeli” non avessero alcuna correlazione con i volumi conferiti e non

¹¹³ V. il doc. 119.316.

¹¹⁴ V. il doc. 116.342.

¹¹⁵ V. il doc. 119.212.

¹¹⁶ V. il doc. 119.212.

¹¹⁷ V. il doc. 241, all. 4_CIN e all. 4_Moby.

fossero, dunque, attribuibili al fatto che questi ultimi conferivano alle imprese del gruppo Onorato volumi maggiori rispetto a quelli trasportati dalle imprese “*traditrici*”.

103. Gli sconti venivano, infatti, concessi non solo sulle direttrici di trasporto sulle quali vi era stato l’ingresso dei concorrenti, ma su tutte le rotte¹¹⁸; inoltre, da gennaio 2016, ad alcuni clienti veniva applicata un’unica tariffa valida per tutte le rotte, a prescindere dalle caratteristiche di ciascuna di esse e dai volumi ivi trasportati¹¹⁹.

104. Diverse evidenze acquisite agli atti mostrano che gli sconti concessi alle imprese “*fedeli*” a partire dal gennaio 2016 si inseriscono in un contesto nel quale più in generale Moby/CIN aveva “ingaggiato” tali imprese nelle azioni di boicottaggio a danno delle imprese “*traditrici*”, come emerge, innanzitutto, dalle valutazioni dei rappresentanti di Nuova Logistica Lucianu, i quali, intervenuti in audizione, hanno affermato che “*a seguito dell’utilizzo del servizio di trasporto di Grimaldi da parte della sua società, una delle società di logistica presenti al pranzo (Nieddu) [del novembre 2015, n.d.r.] si è effettivamente attivata per sottrarre clientela alla NLL, anche in ragione delle migliori condizioni praticate da Moby e CIN*”¹²⁰.

105. Le evidenze ispettive acquisite a fascicolo confermano tale valutazione.

Innanzitutto, alcuni documenti testimoniano che le imprese di logistica “*fedeli*” erano fattivamente coinvolte nel raccogliere le istanze dei committenti che riscontravano problemi con la consegna della merce da parte delle imprese “*traditrici*”. Ciò emerge da alcuni documenti riferibili a Logistica Nieddu dove questa comunica a Moby/CIN: “*Siamo stati contattati da un bel po' di clienti che hanno avuto disservizi nell'imbarco Civita[vecchia] [...] Tutto questo per dirvi che noi ci stiamo muovendo ma noto anche che i clienti da soli ci chiamiamo [chiamano, n.d.r] appena emerge il motivo del disservizio sono molto preoccupati, e non credono alla storia che la compagnia non li imbarca per dispetto ma pensano ad altre cose più grosse sotto (pagamenti etc..) [...] Quindi era per aggiornarti che si sono aperte le danze vediamo se riusciamo a ballare bene...*”¹²¹ (enfasi aggiunta).

106. Il coinvolgimento delle imprese “*fedeli*” nei difficili rapporti che Moby/CIN intratteneva con quelle che si erano a lei mostrate “*traditrici*”, con lo scopo ultimo di indurre le prime ad aggredire commercialmente le seconde nel mercato della logistica, appare particolarmente evidente anche in un altro documento dal quale emerge che, dato l’insuccesso delle ritorsioni poste in essere nei confronti di Nuova Logistica Lucianu per indurlo a non rivolgersi a Grimaldi, Moby/CIN decide di attivare le imprese “*fedeli*” contro tale impresa di logistica (“*A questo punto armiamo quelli che stanno con noi*”¹²²) (enfasi aggiunta).

107. In questo quadro, gli sconti concessi alle imprese “*fedeli*” erano uno degli strumenti che, unitamente ai mancati imbarchi e all’applicazione di condizioni economiche e commerciali penalizzanti, servivano a realizzare lo scopo punitivo nei confronti delle imprese che si servivano anche di Grimaldi, come emerge da taluni documenti che evidenziano una connessione tra la partecipazione delle imprese “*fedeli*” nelle azioni di ostacolo all’operatività dei quelle “*traditrici*” e la politica di scontistica attuata da

¹¹⁸ Cfr. i docc. 241, all. 4_CIN e all. 4_Moby.

¹¹⁹ Cfr. i docc. 241, all. 4_CIN e all. 4_Moby.

¹²⁰ V. il doc. 144.

¹²¹ V. i docc. 116.268 e 116.167.

¹²² V. il doc. 119.81.

Moby/CIN¹²³.

108. Al riguardo, particolarmente eloquente è un documento dal quale emerge che un ulteriore e significativo miglioramento delle condizioni economiche applicate dalle imprese del gruppo Onorato alle imprese del gruppo Nieddu sia stato concesso a seguito di una specifica richiesta di Logistica Nieddu a Moby/CIN volta a chiedere supporto ai fini di schierarsi a supporto di Moby/CIN nelle condotte poste in essere nei confronti delle imprese “traditrici” (“*Mi dispiace che sembra che non riusciamo a esprimervi che la nostra esigenza è davvero quella che vi abbiamo chiesto perché non so se a torto o a ragione ci sentiamo coinvolti in questa cosa di Grimaldi, e quindi ripeto forse più a torto che a ragione, ci mettiamo nei vostri panni*”¹²⁴; “*Ce ne vorrebbero almeno [100-150]€ [di sconto sulla tariffa di listino, n.d.r.], per dividere un po' il "carico" di questa guerra che per dirla alla [omissis: un concorrente nel mercato della logistica, n.d.r.] "non è nostra e che potremo evitare andando un po' con l'uno e po' con l'altro"*”)(enfasi aggiunta)¹²⁵.

III.3.5 Le condotte poste in essere da Moby/CIN in reazione all’apertura della rotta Cagliari – Marina di Carrara da parte di Grendi nell’aprile 2016

109. Rispetto a Moby, CIN e Grimaldi, Grendi è una compagnia di navigazione di minori dimensioni che non offre un’ampia gamma di rotte nei collegamenti da e per la Sardegna, ma opera su una sola rotta. In passato essa si era ricavata una nicchia di mercato (sulla direttrice Sud Sardegna – Nord Italia) sulla quale, in assenza di altri operatori, riusciva ad intrattenere rapporti commerciali con tutte le principali società di logistica attive sul mercato sardo e ad evitare la concorrenza diretta degli armatori di dimensioni maggiori.

110. Fino all’aprile 2016, infatti, Grendi forniva un servizio di trasporto marittimo tra i porti di Vado Ligure e Cagliari – nei quali gestisce un *terminal* di imbarco e sbarco in virtù, rispettivamente, di una sub-concessione e una concessione demaniali – inizialmente tramite due navi noleggiate con partenze tri-settimanali, e successivamente, a gennaio 2016, tramite una sola nave¹²⁶.

111. Nel dicembre 2015, in virtù di una nuova concessione demaniale per l’utilizzo esclusivo di un *terminal* presso il porto di Marina di Carrara, Grendi pianificava la fornitura di un altro servizio tra Cagliari e il porto toscano, che affiancasse il collegamento già in essere¹²⁷, valutando la possibilità di rimanere sulla rotta Cagliari – Vado Ligure e vv. con una sola nave in luogo di due.

112. L’aumento dell’offerta di trasporto sulla direttrice Sud Sardegna – Nord Italia, dovuta alla riorganizzazione, nel febbraio 2016, da parte di Grimaldi della rotta Palermo - Cagliari – Livorno – Genova (e vv.) in due servizi distinti - uno tra Cagliari e Livorno e uno tra Cagliari e Genova -, e all’apertura nell’aprile 2016 di un servizio da parte di CIN sulla rotta

¹²³ V. il doc. 116.308.

¹²⁴ V. il doc. 116.348.

¹²⁵ V. il doc. 116.348.

¹²⁶ La decisione di utilizzare una sola nave, in luogo di due, era determinata dalla volontà dell’impresa di rendere più efficiente la propria attività. Pertanto, tramite una modifica dell’operatività dell’impresa (in relazione alle attività di carico e scarico), che consentiva al traghetto di stare in porto un numero di ore molto inferiore rispetto al passato, Grendi riusciva ad effettuare il medesimo servizio (tre partenze settimanali da entrambi i porti) con una sola nave. V. il doc. 265.

¹²⁷ V. il doc. 204.

Cagliari – Genova (e vv.)¹²⁸, inducevano, tuttavia, l’armatore a ritenere che fosse maggiormente strategico concentrarsi unicamente sul nuovo servizio da Cagliari a Marina di Carrara (che veniva definitivamente avviato in data 23 aprile 2016) e a non mantenere anche la rotta storica.

113. Secondo le informazioni acquisite agli atti nell’ambito dell’istruttoria, l’utilizzo di detto scalo conferiva a Grendi la possibilità di gestire in maniera autonoma i propri imbarchi e sbarchi, che, in ragione delle concessioni demaniali nei porti di Cagliari e Marina di Carrara, e di un nuovo sistema di carico e scarico consentiva – e consente – alla società di ottimizzare le operazioni portuali e di espletarle in maniera molto rapida ed efficiente¹²⁹. Peraltro, proprio grazie all’efficienza ottenuta, Grendi operava su questa rotta con una sola nave, mantenendo frequenze analoghe a quelle garantite con due motonavi sulla rotta precedentemente offerta, ma ottenendo notevoli risparmi nei costi, che in parte venivano trasferiti sulle tariffe applicate ai clienti¹³⁰.

114. Inoltre, la scelta di servire il porto di Marina di Carrara, situato in posizione strategica - circa a metà strada tra il porto di Genova e quello di Livorno - puntava ad attirare, in particolare, le società di logistica che avrebbero potuto utilizzare la nuova rotta per le merci provenienti da/dirette verso alcune zone del Nord Italia, beneficiando così di consistenti risparmi sui costi di trasporto su strada. In particolare, secondo Grendi, *“i semirimorchi provenienti dal Nord Italia e diretti al porto di Livorno devono necessariamente percorrere un tratto dell’Autostrada A12 (la “Genova – Rosignano Marittimo”), passando prima per la zona di Marina di Carrara, per poi giungere, dopo circa 70-80 km, al Porto di Livorno. Perciò un eventuale sbarco/imbarco con GTM da Marina di Carrara può generare un risparmio per le società di logistica nel costo di trasporto pari a circa 160 euro per i tragitti di andata e ritorno. Tale risparmio potenziale appare particolarmente importante se si considerano le tariffe medie di nolo per le società di logistica per il trasporto di un semirimorchio su tratte di media-lunga percorrenza”*¹³¹.

115. Le ulteriori informazioni fornite da Grendi nel corso dell’istruttoria rafforzano tale valutazione di convenienza, rendendola ragionevolmente credibile. Infatti, innanzitutto, il porto di Marina di Carrara si caratterizza per una vicinanza maggiore all’uscita autostradale e per una viabilità maggiore, rispetto al porto di Livorno. Inoltre, se si prendono in considerazione i centri dove le imprese di logistica interessate dal presente procedimento possiedono i propri depositi e le città dove sono situati i maggiori clienti di tali imprese (principalmente nel Nord Est e nel Nord Ovest della Penisola)¹³², si osserva che il porto prescelto da Grendi rappresenta il punto di sbarco/imbarco con minore distanza

¹²⁸ L’idea di aprire una nuova linea Cagliari – Genova (vv.) era stata concepita da Moby/CIN a gennaio 2016 di concerto con alcune imprese di logistica per contrastare l’ingresso di Grimaldi. V. il doc. 119.114, un’email tra due rappresentanti di Moby e uno di CIN, nella quale si afferma: *“...é fondamentale presentarsi con una nave dedicata che copra la linea e non dia il minimo spazio e/o vantaggio ai caricatori di Grimaldi e tanto meno si creino le condizioni per cui altri caricatori si vedano costretti ad utilizzare le navi di quest’ultimo, poi si può eventualmente correggere in corsa”*. In particolare, dal documento citato si evince che Moby/CIN interpretava la scelta di Grendi di ridurre il numero di traghetti dedicati alla rotta Cagliari – Vado Ligure (e vv.) come legata alla volontà di ridurre la propria presenza su tale direttrice (*“...con GRENDI che da due navi passa ad una e con un Grimaldi commercialmente molto aggressivo serve fare un segnale forte al mercato e non solo...”*).

¹²⁹ V. il doc. 265.

¹³⁰ V. il doc. 265.

¹³¹ V. il doc. 265.

¹³² Ad esempio, Fradelloni, BEST, Dasara, Logistica Nieddu e Salis hanno depositi a Milano, Fradelloni a Brescia, Torino e Genova, Logistica Nieddu Bologna e Padova (v. il doc. 433.2).

chilometrica. In particolare, il porto di Marina di Carrara dista da città del Nord Est, come Verona, Parma, Mantova, Reggio Emilia, Trento e Modena, rispettivamente, circa 40 km, 70 km, 38 km, 68 km, 39 km e 22 km, in meno rispetto al porto di Livorno, mentre Bologna dista solo 20 km in più¹³³.

116. L'appetibilità della rotta era, peraltro, incrementata dal livello delle tariffe di nolo praticate da Grendi, ridotto del [30-40%] rispetto al passato¹³⁴ e dalla maggiore convenienza degli orari di partenza delle navi di Grendi dirette a Marina di Carrara rispetto a quelli delle navi di CIN che vanno a Livorno. I primi, infatti, essendo programmati la sera tardi, consentono alle imprese di logistica di ritirare la merce anche nel pomeriggio, quindi con maggiore tempo a disposizione per effettuare tale attività, rispetto agli orari previsti per la partenza delle navi di CIN, che invece lasciano meno margine a disposizione alle imprese di logistica. Contemporaneamente, il fatto che le navi di Grendi arrivino in porto più tardi rispetto alle unità navali di CIN, non influisce sostanzialmente sulla consegna della merce, che nell'uno e nell'altro caso, avviene la mattina dopo del giorno di arrivo in porto. Pertanto, i due servizi offerti da Grendi e da CIN si caratterizzano entrambi per essere adatti a consegne c.d. "A per C" e, quindi, sono potenzialmente sostituiti l'uno dell'altro¹³⁵.

117. Nonostante la presenza di queste caratteristiche, il nuovo servizio avviato da Grendi, la rotta Cagliari – Marina di Carrara (e vv.), ha riscontrato uno scarso successo, sia in termini di volumi sia in termini di ricavi. In particolare, secondo quanto affermato da Grendi, nel periodo aprile – dicembre 2016 l'impresa avrebbe registrato sulla nuova rotta la riduzione di circa il [90-100%] dei ricavi e del [90-100%] dei volumi, rispetto a quanto trasportato sulla rotta Cagliari - Vado Ligure nel medesimo periodo dell'anno precedente¹³⁶.

118. Le analisi compiute nell'ambito dell'attività istruttoria hanno confermato questo trend: al termine del 2016, infatti, Grendi registrava una riduzione annuale di volumi di rotabili trasportati pari al [50-60%] dei volumi complessivi rispetto all'anno precedente (cfr. *infra* Tabella 7).

Tabella 7: Variazione percentuale dei volumi di traffico (mezzi trasportati) di Grendi

Variazione percentuale dei volumi di traffico (mezzi trasportati) di Grendi				
Δ% 2012 vs 2011	Δ% 2013 vs 2012	Δ% 2014 vs 2013	Δ% 2015 vs 2014	Δ% 2016 vs 2015
+ [10-20]%	+ [0-10]%	+ [0-10]%	+ [0-10]%	- [50-60]%

Fonte: 204, all. 1 **Elaborazioni:** AGCM

119. Sul punto vale evidenziare che la nuova rotta offerta da Grendi presentava (e presenta tutt'ora) un piano operativo complementare, in termini di giorni di partenza, a quello del collegamento Cagliari – Livorno (e vv.) di Grimaldi. Inoltre, i due piani operativi considerati congiuntamente erano (e sono tuttora) del tutto sovrapponibili a quello della rotta Cagliari – Livorno (e vv.) di Moby/CIN. Come si vede, infatti, dalla Tabella 8, rispetto a sei partenze settimanali di CIN alle ore 20, l'insieme dei servizi offerti da Grimaldi e Grendi presentano un'operatività assolutamente confrontabile.

Con l'apertura della nuova rotta Cagliari – Marina di Carrara, pertanto, Grendi era diventato, insieme a Grimaldi, diretto concorrente di Moby/CIN sulla direttrice Sud

¹³³ V. il doc. 433.2.

¹³⁴ V. il doc. 265.

¹³⁵ V. il doc. 433.2.

¹³⁶ V. il doc. 265, all. 1.

Sardegna – Centro Italia.

Tabella 8: Piani operativi dei servizi di trasporto marittimo di CIN, Grimaldi e Grendi tra il porto di Cagliari e i porti della Toscana.

operatore	Da Cagliari ai porti della Toscana			Dai porti della Toscana a Cagliari		
	CIN	Grimaldi	Grendi	CIN	Grimaldi	Grendi
Rotta	Cagliari – Livorno	Cagliari – Livorno	Cagliari – Marina di Carrara	Livorno – Cagliari	Livorno – Cagliari	Marina di Carrara – Cagliari
Lunedì	ore 20.00	ore 20.00		ore 20.00		ore 23.59
Martedì	ore 20.00		ore 23.59	ore 20.00	ore 21.00	
Mercoledì	ore 20.00	ore 22.00		ore 20.00		ore 23.59
Giovedì	ore 20.00		ore 23.59	ore 20.00	ore 23.00	
Venerdì	ore 20.00	ore 22.00*		ore 20.00		
Sabato	ore 20.00			ore 20.00		ore 23.59
Domenica			ore 23.59		ore 21.00	

* possibile sosta a Genova

Fonte: AGCM

120. La Tabella 8 evidenzia chiaramente che, per le imprese di logistica che viaggiavano sulla direttrice Sud Sardegna - Centro Italia, il servizio di trasporto di Grimaldi e Grendi poteva costituire (e costituisce tuttora) un'alternativa valida ed efficiente, in termini di frequenze e capacità, a quello offerto da CIN.

121. Ciò nonostante, a partire dall'aprile 2016, e dunque con l'avvio della nuova rotta Cagliari - Marina di Carrara (e vv.) da parte di Grendi, alcuni caricatori riducevano al minimo o annullavano del tutto l'utilizzo delle sue navi¹³⁷.

122. Secondo l'interveniente, la scelta delle società di logistica di non avvalersi della nuova rotta non sarebbe il frutto di una scelta economicamente razionale, ma del timore di subire da parte di Moby e CIN ritorsioni simili a quelle affrontate da Nuova Logistica Lucianu, Pinna Trasporti, Logistica Mediterranea e Trans Isole a seguito dei loro rapporti commerciali con Grimaldi¹³⁸.

In altri termini, il mancato utilizzo da parte di alcuni grandi clienti storici di Grendi della nuova rotta Marina di Carrara – Cagliari sarebbe il risultato della medesima azione di ostacolo attuata nei confronti delle società di logistica che si servivano di Grimaldi. Gli effetti escludenti di tali condotte ai danni di Grimaldi si sarebbero estesi, dunque, anche nei confronti di Grendi.

123. Tale tesi trova conferma nell'analisi istruttoria, dalla quale si evince che la riduzione dei volumi trasportati da Grendi non interessava tutte le imprese di logistica già storiche clienti di Grendi sulla rotta Cagliari – Vado Ligure (e vv.), ma solo una parte di esse, e

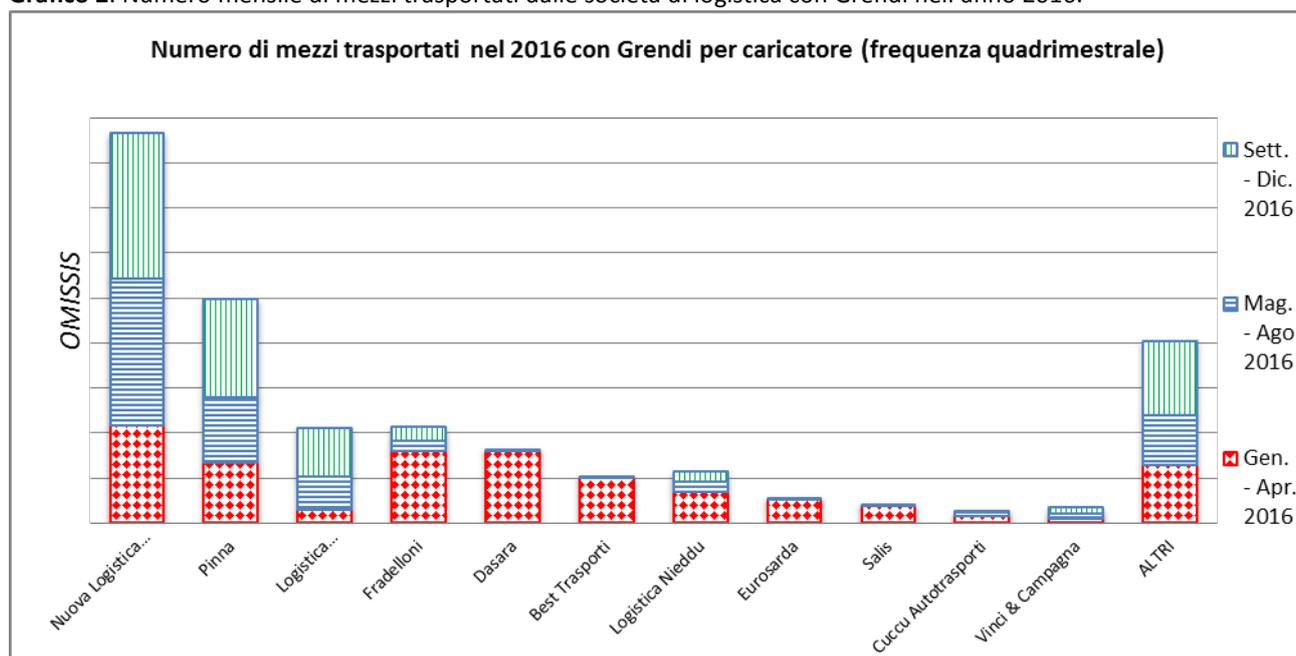
¹³⁷ I dati relativi al periodo maggio – dicembre 2016 sono supportati dalle informazioni fornite dalle società di logistica interpellate (v. *infra* nota 17).

¹³⁸ V. il doc 265.

precisamente quelle che Moby/CIN consideravano “fedeli”. Più nello specifico, la nuova rotta offerta da Grendi non veniva utilizzata marginalmente da Dasara Trasporti, da Fradelloni e da B.E.S.T., le quali da aprile 2016 interrompevano improvvisamente e completamente i rapporti commerciali, più che decennali, con Grendi. Le società del gruppo Nieddu (Logistica Nieddu e Salis Traspolog) e Cuccu riducevano quasi completamente i propri carichi.

Viceversa, le imprese che si avvalevano anche dei servizi di trasporto di Grimaldi (le cd imprese “traditrici” Pinna Trasporti, Nuova Logistica Lucianu e Logistica Mediterranea) utilizzavano la nuova rotta in misura pari, o addirittura superiore, rispetto al passato.

Grafico 2: Numero mensile di mezzi trasportati dalle società di logistica con Grendi nell’anno 2016.



Fonte: doc. 334.1; Elaborazione: AGCM

III.3.6 L’apertura della rotta Porto Torres - Savona da parte di Grimaldi nel gennaio 2017

124. Secondo quanto dichiarato dalla maggior parte delle imprese di logistica sentite in audizione nel corso dell’istruttoria, le rotte che collegano il Nord della Sardegna con il Nord Italia hanno un’importanza commerciale fondamentale, in particolare in ragione della brevità del percorso che collega, prima via mare e poi via terra, l’area del Nord Sardegna al Nord Ovest della Penisola (v. Tabella 2, Tabella 3 e Tabella 5 *supra*). Inoltre, per i carichi di merci (deperibili o meno) che devono essere consegnate il giorno dopo dell’avvenuto ritiro delle stesse (c.d. consegne “A per B”), la rotta Porto Torres – Genova risulta anche più conveniente della rotta Olbia – Genova, che si caratterizza per una minore frequenza del servizio: su quest’ultima rotta, infatti, le navi di CIN salpano solo in alcuni giorni della settimana e, dunque, il collegamento non garantisce un servizio di trasporto adatto alla consegna di prodotti deperibili o alle consegne celeri. La rotta Porto Torres – Genova, pertanto, per i collegamenti tra il Nord Sardegna e il Nord Ovest dell’Italia, presenta caratteristiche di superiorità sia dal punto di vista economico, nella misura in cui consente alle imprese di logistica di ottenere un risparmio dei costi di trasporto (grazie al minor

numero di ore guidate dagli autisti e al minor utilizzo di carburante), sia dal punto di vista organizzativo, perché garantisce una maggiore certezza sui tempi di consegna, e dunque conferisce una maggiore competitività delle imprese di logistica¹³⁹.

125. Grimaldi motivava la propria assenza da tale mercato adducendo che: *“un ingresso competitivo su tale fascio di rotte richiederebbe l’impiego di non meno di due traghetti Ro-Pax, che, in principio almeno, incorrerebbero sicuramente in importanti perdite, in ragione della storica dominanza su tali collegamenti da parte di Moby e CIN – quest’ultima grazie anche dall’ ampia capacità di carico regolamentata dalla Convenzione di trasporto stipulata con lo Stato Italiano”*¹⁴⁰.

126. Tale valutazione, formulata da Grimaldi nel mese di ottobre 2016, appariva confermata da quanto esposto in precedenza relativamente alle caratteristiche economiche delle rotte interessate dal presente procedimento (v. Grafico 1) e dalle informazioni acquisite nel corso dell’istruttoria¹⁴¹: il fascio di rotte che collegano i porti liguri con il Nord Sardegna si caratterizza per un più ridotto volume di traffici rispetto agli altri due fasci qui considerati, ed in particolare rispetto al fascio che collega il Nord Sardegna con il Centro Italia. È, dunque, ragionevole ritenere che il presidio di tale direttrice da parte del gruppo Onorato con una serie di collegamenti giornalieri tra Porto Torres e Genova - e comunque molto frequenti tra Olbia e Genova - potesse rappresentare un forte disincentivo all’ingresso di un nuovo concorrente con un servizio giornaliero su tali rotte.

127. Nel corso dell’attività istruttoria è emerso, tuttavia, che a gennaio 2017, contrariamente a quanto affermato in precedenza, Grimaldi - tramite la riallocazione dell’unità navale mercantile Eurocargo Istanbul dalla rotta Livorno-Cagliari (e vv.) e il noleggio della motonave Vikingland - avviava un nuovo collegamento giornaliero tra Porto Torres e Savona¹⁴².

128. Secondo le informazioni fornite da Grimaldi, l’apertura della nuova rotta era diventata necessaria in quanto, in sua mancanza, *“[...] gli operatori che imbarcano con la Grimaldi non avrebbero potuto servire efficacemente la direttrice Nord Italia - Nord Sardegna, nella quale la nostra Compagnia prima d’ora non offriva collegamenti. Infatti, anche optando per le compagnie nostre concorrenti per la sola direttrice in questione, i suddetti operatori non avrebbero potuto offrire alla loro committenza condizioni competitive rispetto ai loro concorrenti che si avvalgono delle altre compagnie di navigazione anche per gli altri collegamenti e direttrici. E ciò in virtù delle condotte abusive che sono oggetto di accertamento nell’ambito del presente procedimento A487”* (enfasi aggiunta). Ancora, l’armatore aggiungeva che *“il mancato avvio del collegamento [tra Porto Torres e Savona, n.d.r.] avrebbe verosimilmente determinato la graduale perdita degli imbarchi affidatici dai suddetti operatori anche sulle altre linee già operate dalla Compagnia che collegano il continente con la Sardegna, in quanto restando con la Grimaldi, gli operatori non sarebbero stati in grado di servire il mercato Nord Italia Nord Sardegna”*¹⁴³ (enfasi aggiunta).

129. Le dichiarazioni rese dalla compagnia di navigazione indicano che la nuova rotta

¹³⁹ L’importanza commerciale di questo fascio di rotte è testimoniato dalle dichiarazioni di alcune società di logistica intervenute in audizione. V. i docc. 6, 216 e 223.

¹⁴⁰ V. il doc. 154.

¹⁴¹ V. il doc. 216, dove Fradelloni ha dichiarato che *“il fascio di rotte non present[a] volumi di trasporto merci tali da rendere stabile la presenza di più operatori”*.

¹⁴² V. il doc. 326.

¹⁴³ V. il doc. 253.

veniva aperta principalmente con l'obiettivo di offrire alle imprese di logistica che si rivolgevano a Grimaldi (Trans Isole, Pinna Trasporti, Nuova Logistica Lucianu e Logistica Mediterranea) un collegamento tra il Nord dell'Isola ed il Nord Italia, dal momento che per esse servirsi del servizio di trasporto di Moby/CIN su quella direttrice risultava economicamente troppo gravoso e foriero di incertezza, a causa della possibilità di ricevere un diniego di imbarco e/o delle svantaggiose condizioni commerciali applicate da Moby/CIN.

Dalle affermazioni di Grimaldi emerge, inoltre, in maniera netta che l'apertura della nuova rotta era dettata dal timore di perdere i clienti acquisiti che avevano necessità di servirsi della direttrice tra il Nord Sardegna e il Nord Italia, e che per evitare le ritorsioni di a Moby/CIN su tale direttrice, avrebbero potuto decidere di rinunciare ai servizi di Grimaldi.

130. Le informazioni acquisite nel corso dell'istruttoria confermano che le imprese che già erano clienti di Grimaldi sulle altre rotte inaugurate avevano interesse per la rotta Porto Torres – Savona (e vv.). Nei primi mesi di operatività il collegamento è stato, infatti, utilizzato da queste ultime.

131. La Tabella 9 mostra, tuttavia, come, nei primi due mesi del 2017, si avvalevano del nuovo collegamento solo i caricatori che già utilizzavano Grimaldi, mentre il gruppo delle imprese “fedeli” a Moby/CIN non utilizzava affatto il servizio.

Tabella 9: numero di mezzi imbarcati dalle società di logistica interpellate sulla rotta Savona – Porto Torres (e vv.) nei mesi di gennaio e febbraio 2017

		Grimaldi (Savona - Porto Torres e vv.)
		Semirimorchi gennaio - febbraio 2017
Armatore di riferimento	Società	Dati forniti dalle società di logistica
MOBY/CIN	Eurosarda	[10-100]
MOBY/CIN	Vinci e Campagna	[0-10]
MOBY/CIN	Nieddu	[0-10]
MOBY/CIN	Fradelloni	[0-10]
MOBY/CIN	B.E.S.T.	[0-10]
MOBY/CIN	Salis Traspolog	[0-10]
MOBY/CIN	Dasara	[0-10]
Grimaldi	Logistica Mediterranea	[500-1000]
Grimaldi	Lucianu	[100-500]
Grimaldi	Pinna Trasporti	[100-500]

Fonte: risposte alle richieste di informazioni indicate infra nota 17.

132. Per questo motivo, alla luce dei dati di traffico registrati, nel marzo 2017 Grimaldi decideva dapprima di ridurre da due a una le navi dedicate al nuovo collegamento Porto Torres - Savona, diminuendo anche la frequenza del servizio da giornaliera a tri-settimanale¹⁴⁴, e poi nel settembre 2017 procedeva a chiudere definitivamente il collegamento¹⁴⁵.

¹⁴⁴ V. il doc. 326.

¹⁴⁵ V. il doc. 429.

IV. LA POSIZIONE DELLE PARTI

IV.1 *L'abuso del procedimento amministrativo*

133. Secondo Moby/CIN la prospettazione dei fatti rilevanti ai fini del presente procedimento andrebbe completamente rovesciata. Sarebbe stata Grimaldi, infatti, ad abusare della propria posizione dominante detenuta sul mercato del trasporto marittimo da e per la Sicilia, oltre che su altri mercati contigui (ad esempio, quello del trasporto marittimo da e per la Grecia), al fine di espandersi sul mercato sardo attraverso una politica di prezzi particolarmente aggressiva (addirittura sotto costo) volta a estrometterla da tale ultimo mercato.

134. Secondo la Parte, anche il presente procedimento costituirebbe uno strumento utilizzato da Grimaldi per raggiungere tale obiettivo. Infatti, la tempistica delle segnalazioni delle imprese di logistica rispetto all'ingresso di Grimaldi sul mercato sardo, nonché l'identità dei soggetti segnalanti attratti nell'orbita di tale armatore, avrebbero dovuto far supporre che l'impresa stesse orchestrando una composita azione strumentale contro Moby/CIN ai fini del raggiungimento dell'obiettivo dichiarato del 50% del traffico di merci in Sardegna. Tale indagine nei confronti di Grimaldi non sarebbe, secondo la Parte, stata affatto inconferente rispetto all'oggetto del procedimento amministrativo *de quo*, ma sarebbe stata, al contrario, doverosa per verificare l'attendibilità delle informazioni fornite¹⁴⁶.

In altre parole, Moby/CIN sostiene che Grimaldi abbia abusato del presente procedimento amministrativo *antitrust* con fini escludenti a danno della Parte.

135. Grimaldi ha contestato le affermazioni di Moby/CIN relative all'applicazione di presunte politiche di prezzi predatori sotto costo, affermando di perseguire, viceversa, la sostenibilità economico-finanziaria delle sue attività a livello di singola rotta, come testimonia la chiusura delle rotte Olbia – Civitavecchia e vv. (attiva tra aprile e ottobre 2016) e Porto Torres – Savona e vv. (attiva tra il gennaio e il settembre 2017). Entrambe le chiusure sono, infatti, causate da una loro mancanza di redditività. In particolare, Grimaldi ha sottolineato come, specie per ciò che riguarda la rotta Porto Torres – Savona e vv., tale esito sia il risultato dell'impossibilità, causata dalle condotte di Moby/CIN oggetto del presente procedimento, di attrarre nuove società di logistica tra quelle “*fedeli*” alle imprese del gruppo Onorato¹⁴⁷.

IV.2 *Il mercato rilevante*

136. Nel corso del procedimento, Moby/CIN ha contestato la definizione dei mercati rilevanti – individuati nel provvedimento di avvio come corrispondenti ai fasci di rotte che collegano il Nord Sardegna con il Nord Italia, il Nord Sardegna con il Centro Italia e il Sud Sardegna con il Centro Italia -, proponendo, in via generale, una definizione più ampia che potrebbe comprendere quantomeno tutto il mercato del trasporto marittimo da e per la Sardegna, se non addirittura un contesto più ampio¹⁴⁸.

137. In altre parole, la definizione dei mercati rilevanti, identificata nell'avvio d'istruttoria

¹⁴⁶ V. il doc. 434.4.

¹⁴⁷ V. i docc. 253 e 429.

¹⁴⁸ V. i docc. 146, 237 e 434.6.

e ribadita nella Comunicazione delle Risultanze Istruttorie, sarebbe troppo rigida e non coglierebbe la complessità del contesto in cui si svolge il confronto competitivo tra il gruppo Onorato e un soggetto imprenditoriale ben più grande come Grimaldi.

138. In particolare, con riguardo ai criteri utilizzati per la definizione dei mercati rilevanti, la Parte afferma che il campione di località da tenere in considerazione come punti di ritiro/consegna delle merci considerato nella Comunicazione delle Risultanze Istruttorie, sia eccessivamente ridotto. A tal proposito, Moby/CIN, nelle sue difese conclusive, ha proposto un campione di località più ampio composto da 8 località nell'Isola e 24 località nell'Italia continentale.

139. Secondo la Parte, i criteri utili alla definizione dei mercati rilevanti non possono essere limitati al calcolo delle distanze chilometriche tra i porti di partenza/arrivo e i punti di ritiro/consegna delle merci, ma dovrebbero estendersi anche alla considerazione della diversa qualità dei differenti collegamenti stradali.

La Parte, inoltre, propone un metodo alternativo per la definizione dei mercati rilevanti basato sul calcolo del tempo necessario ad effettuare una consegna tra le località summenzionate (per l'appunto 8 in Sardegna e 24 nell'Italia continentale, per un totale di 192 combinazioni) definito come *travel time*¹⁴⁹. Il *travel time* è calcolato come la somma dei tempi di percorrenza stradali (tra i punti di ritiro/consegna e i porti di partenza/arrivo) e il tempo medio di traversata marittima di ciascuna delle undici rotte incluse nelle tre direttrici oggetto dell'istruttoria

140. Altri criteri che, secondo la Parte, concorrerebbero alla definizione dei mercati rilevanti, che non sarebbero stati considerati nella Comunicazione delle Risultanze Istruttorie, sarebbero, ad esempio, il tempo di guida, il consumo di carburante associato alle diverse alternative di percorso o altri fattori importanti quali la variabilità dei noli e la tipologia di merci trasportate, ai quali corrispondono esigenze di consegna diverse¹⁵⁰.

141. La Parte si è, tuttavia, limitata a fornire questi criteri alternativi, senza proporre una precisa definizione del mercato rilevante alternativa a quella individuata, affermando che “*data la complessità dell'esercizio richiesto, non è possibile in questa sede fornire una definizione del mercato rilevante alternativa a quella degli Uffici*”¹⁵¹.

IV.3 La posizione dominante di Moby/CIN

142. Moby/CIN afferma che non sussistono elementi dai quali si possa trarre l'esistenza di una posizione dominante in capo alla Parte sui mercati rilevanti individuati.

Tale argomentazione viene supportata, innanzitutto, facendo leva sulla rapida riduzione delle quote di mercato di Moby/CIN, passate, secondo le stime della Parte, da circa il [90-100%] nel 2015 a circa il [70-80%] nel 2016, sul fascio di rotte Nord Sardegna – Centro Italia, dal [90-100%] nel 2015 al [50-60%] nel 2016, sul fascio di rotte Sud Sardegna – Centro Italia, mentre sul fascio Nord Sardegna – Nord Italia la quota di mercato di Moby/CIN sarebbe rimasta sostanzialmente immutata (dal [90-100%] nel 2015 al [90-100%] nel 2016)¹⁵². Complessivamente, dunque, la Parte valuta che la propria quota totalmente detenuta nel mercato sardo sia diminuita di un ammontare stimabile tra un terzo

¹⁴⁹ V. il doc. 434.4.

¹⁵⁰ V. i docc. 434.4 e 434.6.

¹⁵¹ V. il doc. 434.6.

¹⁵² V. il doc. 434.6.

e un quarto del valore iniziale.

143. Secondo Moby/CIN, dunque, un'impresa che non è in grado di mantenere sostanzialmente la propria quota di mercato a fronte di una pressione competitiva da parte di un nuovo entrante, non può essere considerata dominante.

A tale conclusione contribuirebbe in particolar modo il fatto che il ridimensionamento della posizione di mercato di Moby/CIN sarebbe avvenuta in un lasso di tempo molto breve. Tale fenomeno sarebbe spiegabile solamente per il fatto che Grimaldi, a detta della Parte, è dotata di una forza finanziaria particolarmente consistente che le darebbe una leva economica e finanziaria molto potente e incomparabilmente superiore a quella di Moby/CIN¹⁵³.

144. Né la titolarità della Convenzione stipulata da CIN con lo Stato italiano relativamente agli obblighi di servizio pubblico, secondo la Parte, potrebbe essere un elemento valido per attribuire una posizione dominante a Moby/CIN. La Convenzione, infatti, non costituirebbe un vantaggio competitivo, bensì un aggravio economico¹⁵⁴.

145. Tantomeno, a detta della Parte, i marchi Moby e Tirrenia sarebbero dotati di un potere trainante idoneo ad erigere una barriera all'entrata di nuovi concorrenti. Al contrario, secondo Moby/CIN, uno studio condotto al riguardo (allegato alle memorie finali) mostrerebbe che tali marchi non godono di popolarità tra i passeggeri rispetto a quelli dei concorrenti.

146. In relazione a queste ultime due argomentazioni di Moby/CIN, Grimaldi sostiene, per contro, che la Convenzione rappresenta per Moby/CIN un importante vantaggio competitivo in virtù dei sussidi statali corrisposti e che il valore trainante dei marchi Tirrenia e Moby è effettivamente sussistente. In particolare, in relazione alla Convenzione, Grimaldi ricorda come essa contenga meccanismi diretti a garantire il riequilibrio economico e finanziario della gestione e come, per molte rotte, gli obblighi di servizio pubblico sussistano solo per la stagione invernale, consentendo a Moby/CIN profitti liberi da vincoli tariffari durante i periodi di alta domanda.

IV.4 La capacità escludente delle condotte contestate

147. In linea generale, secondo Moby/CIN, le condotte contestate non integrerebbero una strategia abusiva, bensì una politica commerciale di difesa da un concorrente molto aggressivo¹⁵⁵.

148. In primo luogo, la Parte contesta la portata escludente delle condotte, in quanto, secondo le proprie stime, basate sulla domanda di merci trasportate da e per la Sardegna registrata da Moby/CIN nel 2015, oltre il [60-70%] della domanda di trasporto marittimo di merci, sarebbe polverizzata in circa [1.000-5.000] operatori di piccole dimensioni con

¹⁵³ V. il doc. 434.4.

¹⁵⁴ V. il doc. 447.4, dove MOBY/CIN afferma: “*Si aggiunga, in conclusione, che ogni riferimento di Grimaldi e degli Uffici ai vantaggi economici derivanti dalla Convenzione tra Stato e CIN non tiene conto degli obblighi, in termini di costi e non solo di ricavi, di servizio pubblico che gravano CIN e che l'hanno condotta a perdite documentate di milioni di Euro, il che dimostra che i costi legati al servizio pubblico sono superiori ai ricavi*”. V. anche il doc. 434.4.

¹⁵⁵ La prova dell'aggressività di Grimaldi risiederebbe, secondo la Parte, nel livello particolarmente basso delle tariffe, soprattutto ove comparate con quelle, già scontate, proposte da Moby/CIN. A supporto di tali affermazioni, la Parte ha richiamato quanto dichiarato da Grendi in sede di audizione in data 10 febbraio 2017, ovvero l'elevata competitività delle tariffe di nolo offerte da Grimaldi e la capacità di quest'ultima di avviare un servizio sulla rotta Savona – Porto Torres (e vv.), benché caratterizzata da una carenza strutturale di domanda (v. il doc. 306).

domanda instabile. La maggioranza di questi numerosi operatori di piccolo calibro non sarebbe interessata dalle condotte, che, invece, riguardano solo il [30-40%] del totale della domanda composta dall'insieme di tutte le imprese di logistica "fedeli" e "traditrici" di maggiore dimensione¹⁵⁶. In altri termini Moby/CIN esclude che le condotte descritte in questo procedimento siano idonee ad esercitare un effetto escludente nei confronti di propri concorrenti nel trasporto di merci da e per la Sardegna.

149. Inoltre, sempre in tema di idoneità delle condotte ad escludere, con specifico riferimento al fascio di rotte Nord Sardegna – Nord Italia, Moby/CIN ritiene che le condotte contestate non potrebbero essere efficaci, in quanto sarebbero rivolte a un numero limitato di imprese. Sulla base delle proprie stime, Moby/CIN afferma che il [70-80%] dei propri clienti ([40-50%] dei volumi) ricorrono al fascio Nord Sardegna – Nord Italia per meno del 10% del loro fabbisogno complessivo. Secondo la Parte un'eventuale condotta finalizzata a far leva su tale direttrice di traffico per disciplinare le imprese di logistica anche sugli altri fasci di rotte sarebbe potuta essere efficace solo nei confronti dei clienti per i quali il fascio Nord Sardegna – Nord Italia rappresenta una percentuale importante, ma non esclusiva, del fabbisogno (maggiore del 20% ma diverso da 100%): i c.d. clienti «target». Perciò, conclude la Parte, un'ampissima porzione di clienti (pari all'[80-90%] della domanda nel fascio NS-CI e il [60-70%] nel fascio SS-CI) sarebbe pienamente contendibile.

150. La capacità escludente delle condotte contestate non risulterebbe in ogni caso provata, secondo Moby/CIN, in quanto, con l'ingresso di Grimaldi sul fascio Nord Sardegna – Nord Italia (tramite la rotta Savona - Porto Torres), avvenuto a gennaio 2017, le società di logistica avevano a disposizione servizi alternativi a quelli delle imprese del gruppo Onorato su tutte le direttrici interessate dal presente procedimento.

151. Quanto alla giustificazione delle condotte contestate, vi sarebbero, secondo la Parte, spiegazioni alternative alle stesse. In primo luogo, il mutamento delle condizioni economiche nei confronti delle società di logistica "traditrici" sarebbe la conseguenza della riduzione drastica dei volumi contrattati. Parimenti, il recesso unilaterale del contratto esercitato nei loro confronti sia da Moby sia da CIN sarebbe dovuto a questioni di natura finanziaria legate al pagamento dei noli. Infine, gli episodi di mancato imbarco nei confronti di Trans Isole e Nuova Logistica Lucianu costituirebbero solo una minuscola percentuale dei carichi trasportati con le società del Gruppo Onorato dai segnalanti nel periodo tra settembre 2015 e gennaio 2016, e troverebbero fondamento in ragioni diverse dal boicottaggio¹⁵⁷.

152. Relativamente ai vantaggi competitivi concessi alle società di logistica "fedeli", la Parte sostiene la completa liceità di tale condotte, in quanto le tariffe applicate risulterebbero, secondo le stime fornite da Moby/CIN, significativamente superiori al costo medio evitabile¹⁵⁸. Gli sconti, inoltre, sarebbero del tutto leciti in quanto legati a incrementi di quantità trasportate¹⁵⁹.

153. Per quanto concerne specificamente la posizione dell'interveniente Grendi, il mancato utilizzo dalla rotta Cagliari – Marina di Carrara (e vv.) da parte delle società di

¹⁵⁶ V. il doc. 434.6.

¹⁵⁷ V. il doc. 434.4: "lungi dall'essere sistematici e parte della strategia escludente, sarebbero stati del tutto saltuari – hanno riguardato meno dello [0-1%] dei mezzi da settembre 2016 a gennaio 2016 per Transisole e Lucianu – e determinati da cause di carattere fisiologico per questo mercato, come l'arrivo in ritardo dei mezzi in porto, la mancanza di spazio in stiva, o il mancato pagamento dei noli". V. anche i docc. 146 e 237.

¹⁵⁸ V. il doc. 434.6.

¹⁵⁹ V. il doc. 306.

logistica “fedeli” a Moby/CIN sarebbe spiegabile, secondo la Parte, dalla scarsa convenienza di tale rotta in raffronto con le altre, in termini di *travel time*¹⁶⁰. Tale rotta, infatti, secondo le analisi svolte dalla Parte, risulterebbe quasi sempre il collegamento peggiore in termini di tempo totale di viaggio tra i punti di ritiro e di consegna delle merci considerati nel campione costruito da Moby/CIN¹⁶¹.

154. Al riguardo, Grendi contesta la metodologia utilizzata dalla Parte per confutare la scarsa convenienza della rotta Cagliari – Marina di Carrara (e vv.). In particolare, Grendi afferma che la metodologia di calcolo del *travel time* proposta dalla Parte è affetta da due vizi evidenti: *i*) la somma delle stime del tempo di percorrenza su strada e del tempo di traversata marittima falsa inevitabilmente il confronto tra le diverse rotte, in quanto, mentre il primo servizio costituisce una componente diretta di costo per le società di logistica, il secondo influisce solo, e minimamente, sui tempi di consegna; *ii*) il metodo del *travel time* propone un confronto acritico tra tutte le rotte per tutte le 192 coppie di località di origine e destinazione delle merci individuata da Moby/CIN, peraltro scelte in maniera inconferente e fuorviante, mentre la strategicità del porto di Marina di Carrara va valutata in comparazione con il solo porto di Livorno e con riferimento ai trasporti marittimi di merce da e verso Cagliari.

155. In relazione all’errata metodologia utilizzata da Moby/CIN, Grendi afferma che l’utilizzo del criterio del *travel time* porta a risultati paradossali: ad esempio, un carico diretto da Livorno a Cagliari, secondo le stime di Moby/CIN, dovrebbe viaggiare, nell’ordine, sulle rotte Piombino – Olbia, Livorno – Golfo Aranci, Livorno – Olbia, Civitavecchia – Olbia, Civitavecchia – Porto Torres e Civitavecchia – Cagliari, piuttosto che servirsi della più vicina rotta e di immediata disponibilità esistente tra Livorno e Cagliari¹⁶².

156. Grendi, perciò, propone un’analisi alternativa della sostituibilità tra le rotte Marina di Carrara – Cagliari e Livorno – Cagliari, basata esclusivamente sulle distanze chilometriche tra i punti di ritiro proposti da Moby/CIN (situati nel Nord e Centro Italia) e detti porti continentali. Dai risultati dell’analisi emerge come il porto di Marina di Carrara sia preferibile nell’80% dei casi.

157. Alla luce di questi risultati, Grendi afferma che, contrariamente a quanto sostenuto dalla Parte, il totale disinteresse per la nuova rotta mostrato dai clienti “fedeli” a Moby/CIN non è affatto dovuto all’inferiorità logistica di questo collegamento, ma risulta piuttosto riconducibile alla strategia escludente dell’impresa dominante.

158. Da ultimo, sia Trans Isole, sia Nuova Logistica Lucianu affermano di aver subito dei danni di natura economica e reputazionale a causa delle condotte poste in essere dall’operatore dominante Moby/CIN¹⁶³.

¹⁶⁰ V. il doc. 447.5.

¹⁶¹ V. il doc. 434.4: “La linea operata da Grendi è all’ultimo posto della classifica per convenienza nel 12,5% dei collegamenti considerati, mentre si colloca al penultimo posto nel restante 87,5% dei casi”.

¹⁶² V. doc. 447.7.

¹⁶³ V. il doc. 230, dove Trans Isole lamenta il gravissimo danno economico e reputazionale derivante dalle condotte di Moby/CIN, stimato, all’inizio del procedimento, in una riduzione del fatturato riconosciuto a Moby e CIN da [1-5] milioni di euro del 2014 a circa [250.000-500.000] euro nei primi nove mesi del 2016. V. parimenti il doc. 8, all. 2, dove Nuova Logistica Lucianu lamenta che le condotte descritte avessero prodotto consistenti danni economici alla propria società, derivanti, ad una prima stima, *i*) dall’aumento del [20-30%] del prezzo dei noli praticato dalle imprese del gruppo Onorato rispetto all’anno precedente; *ii*) dalla diminuzione di circa il [20-30%] del fatturato conseguito nel gennaio 2016 (rispetto al gennaio 2015) legata alla perdita di alcuni clienti importanti, a seguito del danno di immagine; *iii*) dai maggiori costi (carburante, retribuzioni, autostrade) sostenuti per imbarcare verso Olbia da Livorno, invece che

V. VALUTAZIONI

V.1 LA DEFINIZIONE DEI MERCATI RILEVANTI

V.1.1 Il mercato rilevante del prodotto

159. Secondo un consolidato orientamento dell’Autorità, il servizio di linea di trasporto marittimo di merci, con o senza passeggeri, con o senza veicoli al seguito, che fa la spola tra due porti a cadenze frequenti e prestabilite, 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, come quello esercitato con navi porta-*container* o con navi che trasportano vagoni ferroviari. Ciò in ragione della specifica idoneità del servizio ad assicurare la continuità tra il viaggio su strada e il trasporto marittimo tramite l’imbarco/sbarco diretto degli automezzi e/o dei semirimorchi. Per questi motivi il servizio di linea di trasporto marittimo di merci è stato considerato come un mercato del prodotto distinto dalle altre modalità di trasporto marittimo di merci¹⁶⁴.

V.1.2 Il mercato rilevante geografico

160. Come ampiamente descritto nelle risultanze istruttorie, le condotte contestate a Moby/CIN hanno avuto luogo su tre diverse direttrici di trasporto marittimo:

- a. il fascio di rotte che collega il Nord Sardegna al Nord Italia, costituito dalle rotte Olbia – Genova (e vv.), Porto Torres – Genova (e vv.) e Porto Torres – Savona (e vv.);
- b. il fascio di rotte che collega il Nord Sardegna con il Centro Italia, che include le rotte Olbia – Civitavecchia (e vv.), Olbia – Livorno (e vv.), Olbia – Piombino (e vv.), Golfo Aranci – Livorno (e vv.), Porto Torres – Civitavecchia (e vv.);
- c. il fascio di rotte che collega il Sud-Sardegna al Centro-Italia, che comprende le rotte Cagliari – Civitavecchia (e vv.), Cagliari – Livorno (e vv.), Cagliari – Marina di Carrara (e vv.).

161. Per i motivi che saranno illustrati *infra*, tali fasci di rotte costituiscono tre distinti mercati rilevanti dal punto di vista geografico.

162. Tale definizione non è revocata in dubbio dalle osservazioni di Parte, tese a

da Genova; *iv*) dalla perdita di liquidità immediata (e dallo speculare aumento dell’esposizione finanziaria) conseguente al pagamento anticipato dei noli; e infine, *v*) dal sostenimento del costo dei consulenti e delle spese di investigazione. Altri documenti a fascicolo mostrano che anche Logistica Mediterranea lamenta di aver subito, a seguito dei comportamenti di Moby/CIN, perdite economiche legate alla necessità di negoziare nuovi contratti con altri armatori, all’acquisto di nuovi automezzi, all’assunzione di nuovo personale e ai maggiori costi di trasporto (stimati dall’impresa in circa [1-1.500.000] km all’anno in più e circa [5-10.000] viaggi l’anno per un totale complessivo di circa [1-1.500.000] euro all’anno) per raggiungere ed espandere la propria presenza sui porti serviti anche dai vettori marittimi diversi da Moby/CIN. Nel complesso, Logistica Mediterranea stima che le condotte di Moby/CIN le avrebbero causato danni pari a circa [1-5] milioni di euro, determinati, *inter alia*, dal deterioramento dei rapporti commerciali con alcuni committenti che hanno preferito rivolgersi ad operatori della logistica che imbarcano con Moby/CIN e che, non subendo le ritorsioni di questi ultimi, riuscivano a mantenere un profilo reputazionale più alto (v. l’atto di citazione allegato al doc. 116.4).

¹⁶⁴ Cfr. i Provv. n. 9121, 18 gennaio 2001, C4400 - Investimenti-Seaferryland/Compagnia Tirrenica di Navigazione; Provv. n. 10650, 17 aprile 2002, A267 - Diano/Tourist Ferry Boat - Caronte Shipping – NGI; Provv. n. 2379, del 19 ottobre 1994, A49 - Pozzuoli Ferries/Gruppo Lauro, in Boll. n. 42/94; Provv. n. 22109, del 9 febbraio 2011, C10919 - Marininvest/Grandi Navi Veloci, in Boll. n. 6/11; Provv. n. 22622, del 19 luglio 2011, C11072 - Moby/Toremara-Toscana Regionale Marittima, in Boll. n. 29/11; Provv. n. 20179 del 6 agosto 2009 - A417 – T-Link/Grandi Navi Veloci.

contestare i criteri utilizzati, in particolare proponendo un campione più ampio di punti di ritiro/consegna delle merci (8 in Sardegna e 24 nell'Italia continentale) collegati tra loro attraverso il descritto criterio del *travel time*.

163. Sul punto si osserva, innanzitutto, che il criterio del *travel time* utilizzato da Moby/CIN parte dall'errato presupposto economico che il costo del trasporto su strada e di quello via mare abbiano la stessa incidenza sulla funzione di produzione del servizio offerto dalle imprese di logistica. Tuttavia, le risultanze istruttorie mostrano chiaramente come, al contrario, il primo – pari in media a circa 1 euro/km¹⁶⁵ – pesi molto di più del secondo, in quanto è costituito da componenti di costo (ad esempio, carburante, costo del personale, costo dei pedaggi, manutenzione dei veicoli) che incidono in maniera diretta sull'operatività delle imprese di logistica¹⁶⁶ (cfr. § 51 *supra*).

164. Inoltre, le risultanze istruttorie mostrano che il costo del trasporto su strada è il *driver* principale nella definizione del perimetro geografico nel quale si muove la domanda di servizi di trasporto marittimo di merci da e per la Sardegna. Ciò emerge dal fatto che “[a]d esempio, nel caso di un carico da Cagliari per Fiumicino, [si predilige] la linea Cagliari – Civitavecchia invece di Porto Torres – Civitavecchia, in quanto la seconda costringerebbe i mezzi della Società a percorrere circa 260 km di strada in più”¹⁶⁷. Questo esempio mostra in maniera particolarmente evidente che il criterio della distanza chilometrica tra i bacini di utenza serviti e i porti di partenza/arrivo delle merci, e dunque il costo del trasporto su strada, è preponderante anche rispetto all'eventuale vantaggio derivante dal percorrere una traversata marittima più breve e più veloce, e perciò tende a circoscrivere l'ampiezza delle successive scelte di trasporto marittimo effettuabili.

165. L'assenza di qualsivoglia considerazione di tale caratteristica fondamentale dell'attività svolta dalle imprese di logistica conduce a risultati contraddittori e paradossali, che emergono con tutta evidenza dalle risultanze istruttorie: secondo l'analisi di Parte, infatti, per ciascuna delle 192 coppie di punti di ritiro/consegna delle merci considerate, la rotta Olbia – Piombino (e vv.) risulta essere quasi sempre (95% dei casi) il collegamento marittimo più conveniente in termini di *travel time* complessivo. Tale risultato sarebbe valido, ad esempio, anche in casi nei quali ciò condurrebbe palesemente le società di logistica ad effettuare scelte antieconomiche: correttamente, infatti, Grendi sottolinea che, ad esempio, secondo l'analisi di Parte, le rotte da preferirsi per la spedizione di merci che viaggiano tra Livorno e Cagliari sarebbero, nell'ordine, la Piombino – Olbia, la Livorno – Golfo Aranci, la Livorno – Olbia, la Civitavecchia – Olbia, la Civitavecchia – Porto Torres e la Civitavecchia – Cagliari, e solo per settima la Livorno – Cagliari¹⁶⁸.

Il che appare manifestamente un risultato privo di qualsiasi valore pratico. E risulta, tra l'altro, confutato dall'analisi delle informazioni fornite dalle Autorità portuali sui volumi di traffico relativi alle rotte oggetto del presente procedimento, dalle quali emerge che la rotta Piombino – Olbia (e vv.) non è uno dei collegamenti più utilizzati¹⁶⁹.

Tutto ciò conduce a ritenere che i criteri proposti dalla Parte per definire i mercati rilevanti siano completamente fallaci.

166. Come prova definitiva di ciò si consideri che la Parte si è limitata a fornire questi

¹⁶⁵ V. il doc. 433.2 e l'atto di citazione allegato al doc. 116.4.

¹⁶⁶ V. il doc. 433.2.

¹⁶⁷ V. il verbale di audizione di Logistica Mediterranea (doc. 202).

¹⁶⁸ V. il doc. 434.6.

¹⁶⁹ Elaborazioni AGCM sui dati forniti dalle Autorità Portuali e Capitanerie di Porto (v. *infra* nota 14).

criteri alternativi, senza proporre una definizione del mercato rilevante alternativa a quella individuata, affermando che “*data la complessità dell’esercizio richiesto, non è possibile in questa sede fornire una definizione del mercato rilevante alternativa a quella degli Uffici*”,¹⁷⁰.

167. Parimenti, anche una più ampia definizione del mercato rilevante, comprendente tutti i collegamenti da e per la Sardegna, tale da considerare in forma unica il “*contesto in cui si svolge il confronto competitivo tra il Gruppo Onorato e Grimaldi [...] nel trasporto marittimo di merci da e per la Sardegna*”, proposta dalla Parte nel corso del procedimento, appare priva di pregio, in quanto non tiene conto: *i*) del fatto che tutte le condotte in esame attengono ad alcune specifiche rotte che appartengono solo ai tre fasci di rotte in precedenza identificati sui cinque totali (cfr. Tabella 5 *supra*), e *ii*) delle diverse caratteristiche delle direttrici di trasporto marittimo che collegano la Sardegna e la penisola italiana, in relazione alla necessità espressa della domanda di tale servizio, che, secondo la prassi sviluppata dall’Autorità, costituisce il criterio cardine in base al quale determinare la dimensione geografica del mercato nell’ambito del trasporto marittimo¹⁷¹.

168. Per ciò che riguarda l’elemento da ultimo richiamato, si osserva che le risultanze istruttorie hanno evidenziato che le imprese di logistica scelgono il/i porto/i più vicino/i ai bacini di partenza/arrivo della merce. Si ribadisce, infatti, che la distanza tra i porti e le località di ritiro/consegna delle merci e la qualità delle infrastrutture stradali incidono in maniera sensibile sul costo di produzione del servizio offerto dalle società di logistica interessate dal presente procedimento. Pertanto, logiche di minimizzazione di tali costi impongono alle imprese di logistica di scegliere il percorso stradale più efficiente, sotto il profilo della rapidità, dell’economicità e della sicurezza del collegamento, dati il punto di ritiro/consegna e il porto di partenza/arrivo. Da ciò segue, dunque, che vi sono infrastrutture che nell’ambito del trasporto marittimo di merci possiedono caratteristiche simili, in quanto servono i medesimi bacini di utenza. Esse sono, pertanto, considerate tra loro sostituibili dalla domanda (cfr. §50 e ss., *supra*).

169. Al contempo, le risultanze istruttorie hanno mostrato che i porti considerati come intercambiabili dalla domanda forniscono un’offerta di collegamenti che, con particolare riguardo alle distanze di navigazione e ai bacini di utenza di partenza/arrivo, presentano caratteristiche, talune, simili e, talaltre, differenti. In particolare, le rotte che forniscono servizi di trasporto con durata simile e/o servono il medesimo bacino di utenza, soddisfano le esigenze della domanda in maniera analoga. Un esempio evidente di ciò è rappresentato dalle rotte da e per Cagliari verso Livorno e Marina di Carrara che, come peraltro ampiamente discusso nella parte relativa alle risultanze istruttorie, appaiono essere in grado di soddisfare le medesime esigenze di mobilità delle imprese di logistica. Viceversa, le rotte che servono bacini di utenza diversi e/o hanno distanza di navigazione molto diversa non sono in grado di soddisfare nello stesso modo le esigenze delle società di logistica (cfr. §60 e ss., *supra*).

¹⁷⁰ V. il doc. 434.6.

¹⁷¹ Secondo tale prassi, la definizione del mercato rilevante geografico nel trasporto marittimo si basa sull’individuazione della singola rotta o dei fasci di rotte tra porti considerati sostituibili dal punto di vista della domanda. V. il Provv. n. 2379, A49 - Pozzuoli Ferries/Gruppo Lauro, in Boll. n. 42/94; Provv. n. 22109, C10919 - Marinest/Grandi Navi Veloci, in Boll. n. 6/11; Provv. n. 22622, C11072 - Moby/Toremara-Toscana Regionale Marittima, in Boll. n. 29/11; Provv. n. 25773, C12005 Onorato Partecipazioni/CIN e Moby, in Boll. n. 47/15; Provv. n. 20179 del 6 agosto 2009 - A417 - T-Link/Grandi Navi Veloci. Tale prassi è stata confermata, *inter alia*, da Cons. Stato, 2 ottobre 2007, n. 5068/07.

170. Da ciò segue che l'insieme dei vincoli economici, geografici e strutturali in base ai quali le società di logistica esprimono la domanda di trasporto marittimo determinano una distinzione tra le infrastrutture portuali disponibili e le diverse direttrici di traffico ivi presenti sulle quali transitano le merci da esse trasportate.

171. La considerazione delle distanze chilometriche tra i bacini di utenza serviti e i porti, nel caso di specie, conduce, innanzitutto, a distinguere due distinte zone di riferimento in Sardegna, il Nord e il Sud dell'Isola (cfr. la Tabella 2), e tre distinte aree di riferimento nella Penisola, il Nord Ovest fino alla zona di Brescia; il Nord Est a partire dalla zona di Verona e il Centro Italia e il Sud d'Italia (cfr. la Tabella 3).

172. Per quanto riguarda la Sardegna, in particolare, i porti del Nord dell'Isola servono un bacino di utenza diverso rispetto a quello servito dal porto di Cagliari, come d'altronde confermano le informazioni acquisite nel corso del procedimento, già riportate, le quali mostrano in maniera particolarmente evidente che considerazioni relative alla distanza chilometrica tra i bacini di utenza serviti e i porti di partenza/arrivo delle merci, e dunque il costo del trasporto su strada, nel territorio sardo possano essere preponderanti anche rispetto all'eventuale vantaggio derivante dal percorrere una traversata marittima più breve e più veloce (cfr. § 63 *supra*).

173. Inoltre, se si prendono in considerazione i porti dell'Italia continentale e i bacini di utenza da questi serviti, emerge che i porti di Genova e Savona/Vado Ligure servono il bacino di utenza del Nord Ovest (ad esempio, oltre Genova stessa, Torino e Milano), mentre i porti di Marina di Carrara, di Livorno, di Piombino e di Civitavecchia servono i bacini di utenza del Nord Est, della Toscana, dell'Emilia Romagna, del Lazio e dell'Umbria (v. Tabelle 3 e 5 *supra*).

174. Ciascuno di tali porti offre collegamenti che presentano tra loro caratteristiche diverse a seconda del porto di arrivo e della distanza di navigazione: le rotte che partono dai porti di Olbia e Porto Torres verso gli scali toscani e laziali sono le più brevi, poiché richiedono distanze di navigazione che si attestano sotto le 200 miglia nautiche, e servono i bacini di utenza del Nord Sardegna e il Nord Est e il Centro Italia; le rotte che collegano i porti di Olbia e Porto Torres con quelli liguri presentano tutte quante una distanza nautica prossima alle 200 miglia e servono i bacini di utenza del Nord Sardegna e del Nord Ovest dell'Italia; le rotte che partono da Cagliari verso la Toscana e il Lazio presentano distanze di navigazione ben più lunghe di 200 miglia nautiche e servono i bacini di utenza del Sud Sardegna e del Nord Est e del Centro Italia.

175. Da questo punto di vista, le tre direttrici considerate come mercati rilevanti distinti offrono soluzioni logistiche molto diverse tra loro, non solo perché, come visto, le rotte contenute in ciascuna di esse si caratterizzano per distanze e tempi di navigazione diversi rispetto a quelli delle rotte contenute nelle altre direttrici, ma anche perché esse sono accessibili da, ovvero danno accesso a, bacini di utenza diversi caratterizzati da collegamenti terrestri con qualità e lunghezze di percorrenza tra loro differenti (cfr. sez. III.2.3 *supra*).

176. Tutto ciò, nel caso di specie, consente di concludere che i tre fasci di rotte interessati dalle condotte oggetto del presente procedimento non sono sostituibili tra loro dalle imprese di logistica, e pertanto, costituiscono mercati geografici rilevanti distinti.

V.2 LA POSIZIONE DOMINANTE DI MOBY/CIN SUI MERCATI RILEVANTI

V.2.1 Le quote di mercato possedute da Moby/CIN sui mercati rilevanti

177. Sul fascio di rotte Nord Sardegna – Nord Italia le società del gruppo Onorato, e in particolare CIN, sono attive tutto l’anno sulle due rotte Porto Torres – Genova (e vv.) e Olbia – Genova (e vv.) in ragione degli obblighi di servizio pubblico previsti nella Convenzione con lo Stato italiano. Oltre all’operatore sovvenzionato, su tale fascio di rotte operano anche: *i*) GNV, che, tuttavia, offre solo un servizio rivolto principalmente al trasporto di passeggeri nei mesi estivi¹⁷² e, quindi, ricopre una posizione del tutto marginale, quasi irrilevante (circa il [5-10%] in media sui primi dieci mesi del 2016); e *ii*) Grimaldi, da gennaio a settembre 2017, sulla rotta Porto Torres – Savona (e vv.).

178. Il fascio di rotte Nord Sardegna – Centro Italia è, tra quelli considerati, sicuramente il corridoio marittimo maggiormente servito, sia in termini di numero di rotte attive (cinque diversi collegamenti), sia in termini di frequenza media dei viaggi giornalieri, sia in termini di operatori presenti. In tale mercato rilevante, oltre a Moby/CIN e Grimaldi, opera anche Forship.

179. Infine, nel fascio di rotte Sud Sardegna – Centro Italia, differentemente dalle altre direttrici, l’offerta risulta quantitativamente inferiore, in ragione delle maggiori distanze nautiche da percorrere. Il fulcro del fascio di rotte è il porto di Cagliari, dal quale originano e terminano i tragitti per Civitavecchia, Livorno e Marina di Carrara. Gli operatori attivi su tale fascio di rotte sono Moby/CIN, Grimaldi e, dall’aprile 2016, Grendi (su Marina di Carrara).

180. La struttura di mercato di ciascuno dei tre fasci di rotte si traduce nelle quote di mercato, misurate in termini di metri lineari trasportati, indicate nella Tabella 10 che segue¹⁷³.

Tabella 10: quote di mercato nei mercati rilevanti – luglio 2015 – ottobre 2016 (m.l.)

Periodo	Fascio di Rotte							
	Nord Sardegna - Nord Italia		Nord Sardegna - Centro Italia			Sud Sardegna - Centro Italia		
	Moby/CIN	Grandi Navi Veloci	Moby/CIN	Grimaldi	Forship	Moby/CIN	Grimaldi	Grendi
<i>luglio - dicembre</i> 2015	[90-100]%	[0-10]%	[90-100]%	[0-10]%	[0-10]%	[90-100]%	[0-10]%	
<i>gennaio - maggio</i> 2016	[90-100]%	[0-10]%	[70-80]%	[20-30]%	[0-10]%	[60-70]%	[20-30]%	[0-10]%
<i>giugno - ottobre</i> 2016	[90-100]%	[0-10]%	[60-70]%	[30-40]%	[0-10]%	[70-80]%	[10-20]%	[10-20]%
MEDIA gen-ott 2016	[90-100]%	[0-10]%	[60-70]%	[30-40]%	[0-10]%	[60-70]%	[20-30]%	[10-20]%

Fonte: Autorità Portuali; **Elaborazione** AGCM sui docc. 172, 177, 177.1 e file allegati, 229, 229.1 e file allegati, 179 e 258, 175, 192, 257, 213.

¹⁷² V. il doc. 216.

¹⁷³ Per quanto concerne i servizi operati da Grimaldi sul fascio SS-CI, prima con la rotta Palermo – Cagliari – Livorno – Genova (e vv.), e a partire dal 1 febbraio 2016 con due servizi distinti Cagliari – Livorno e vv. e Cagliari – Genova e vv., non è stato possibile distinguere – tramite le informazioni acquisite - i carichi trasportati dalla compagnia armatoriale sulla Cagliari – Genova e vv. da quelli trasportati sulla Cagliari – Livorno e vv. Pertanto, sono state utilizzate entrambe le informazioni. Di conseguenza, relativamente a tale fascio di rotte, la quota di mercato di Grimaldi è da considerarsi sovrastimata.

181. Dall'esame della Tabella 10 emergono i seguenti elementi:

- sul mercato Nord Sardegna – Nord Italia, Moby/CIN detiene tuttora stabilmente una quota superiore al [90-100%]; infatti, l'ingresso di Grimaldi con il collegamento Porto Torres Savona, attivo da gennaio a settembre 2017, è stato temporaneo e non ha sostanzialmente ridotto questa quota;
- sul mercato Nord Sardegna – Centro Italia, Moby/CIN ha conservato una quota rilevante, pari al [60-70%] circa, e ciò sebbene Grimaldi sia riuscita ad attrarre verso i propri servizi di trasporto quattro importanti imprese di logistica (Pinna Trasporti, Nuova Logistica Lucianu e Logistica Mediterranea che, insieme a Trans Isole, sono stati oggetto delle condotte delle società del gruppo Onorato);
- parimenti, sul terzo mercato, Sud Sardegna – Centro Italia, la quota di Moby/CIN si è mantenuta significativamente elevata, pari al [60-70%] circa, in quanto l'ingresso di Grimaldi e Grendi ha avuto un impatto limitato.

182. Tali quote di mercato, per i motivi che saranno illustrati nel prosieguo, indicano chiaramente che Moby/CIN possiede una posizione predominante nei mercati rilevanti.

183. Al riguardo la Parte obietta che tali quote non possono essere considerate indicative dell'esistenza di una posizione dominante in capo a Moby/CIN, in quanto occorre considerare la riduzione delle stesse, complessivamente tra un terzo e un quarto del valore iniziale, avvenuta in un arco temporale molto breve (2015-2017). Infatti, secondo Moby/CIN, un'impresa che non è in grado di mantenere sostanzialmente la propria quota di mercato a fronte di una pressione competitiva da parte di un nuovo entrante, specie se tale nuovo entrante è dotato di una forza finanziaria particolarmente consistente e di una leva economica molto potente, non può essere considerata dominante.

184. La tesi di Parte, tuttavia, non è supportata dalla consolidata giurisprudenza della Corte di Giustizia, secondo la quale il ridimensionamento nel tempo delle quote di mercato non può essere da solo ritenuto un elemento sufficiente a provare l'insussistenza della posizione dominante, specie laddove la quota di mercato rimanga particolarmente consistente anche a seguito di tale ridimensionamento¹⁷⁴. La Corte, infatti, ha stabilito che la nozione di posizione dominante non può essere interpretata nel senso di “*posizione di mercato inespugnabile*”¹⁷⁵. Variazioni della quota di mercato in senso negativo (e persino una redditività pari a zero, nonché vere e proprie perdite¹⁷⁶) possono essere, quindi, compatibili con l'esistenza di una posizione dominante in capo ad un'impresa, così come, più in generale, l'esistenza di una concorrenza, anche vivace, su un determinato mercato non esclude che un'impresa possa essere dominante sul medesimo mercato¹⁷⁷.

185. Una posizione dominante è, infatti, considerata in ogni caso sussistente, secondo la

¹⁷⁴ V. Trib. Primo Grado, 30 gennaio 2007, in causa T-340/03, *France Télécom*, par. 101.

¹⁷⁵ Cfr. Trib. Primo Grado, 8 ottobre 1996, in causa T-24/93 *Compagnie Maritime Belge*, par. 77, dove la Corte osserva che una riduzione della quota di mercato dal 90% all'80-70% non era un elemento sufficiente per concludere che Cewal non fosse in posizione dominante.

¹⁷⁶ Cfr. Corte Giust., 9 novembre 1983, in causa C-322/81 *Michelin I*, par. 59.

¹⁷⁷ V. Corte Giust., 14 febbraio 1978, in causa 27/76, *United Brands Company et al. c. Commissione delle Comunità Europee*, par. 113; Corte Giust., 13 febbraio 1979, in causa C-85/76 *Hoffmann-La Roche et co. AG c. Commissione delle Comunità Europee*, par. 70; Tribunale I gr., 25 giugno 2010, in causa T-66/01, *Imperial Chemical Industries Ltd. c. Commissione delle Comunità Europee*, par. 264; Trib. I gr., 29 marzo 2012, in causa T-336/07, *Telefónica SA e Telefónica de España c. Commissione delle Comunità Europee*, par. 162.

giurisprudenza della Corte di Giustizia (nonché la prassi dell'Autorità¹⁷⁸), quando sul mercato si osserva: *i*) il permanere di una differenza significativa tra la quota di mercato dell'impresa *incumbent* e quella del principale concorrente (in *Compagnie Maritimes Belges*, ad esempio, la prima rimaneva pari a tre volte la seconda) *ii*) il possesso di una capacità e di una frequenza dei servizi maggiore, *iii*) l'esistenza di una sviluppata rete di collegamenti, *iv*) l'esistenza di vantaggi competitivi in capo alla prima (ad esempio, in ragione del possesso di un'esclusiva), nonché *v*) il possesso dell'esperienza acquisita sul mercato¹⁷⁹.

186. Orbene, nel caso di specie si osserva che, anche dopo l'ingresso di Grimaldi sui tre mercati rilevanti, dal punto di vista strutturale Moby/CIN ha conservato una quota di mercato significativa e di molto superiore (per l'appunto due/tre volte più grande) a quella del suo principale concorrente. Infatti, in media sui primi dieci mesi dell'anno 2016 sui mercati Nord Sardegna – Centro Italia e Sud Sardegna – Centro Italia, Moby/CIN detiene rispettivamente il [60-70%] e il [60-70%], mentre Grimaldi il [30-40%] e il [20-30%] (cfr. Tabella 10). Inoltre, nel fascio di rotte Nord Sardegna – Nord Italia, Moby/CIN è tuttora quasi monopolista, in considerazione del fatto che l'ingresso di Grimaldi sulla rotta Porto Torres – Savona è stato temporaneo (da gennaio a settembre 2017) e non ha sostanzialmente ridotto la quota dell'*incumbent*.

187. Pertanto, ancorché i mutamenti della struttura di mercato avvenuti tra settembre 2015 e settembre 2017 evidenzino una certa dinamicità del contesto di riferimento, ciò nondimeno la posizione di netto predominio di Moby/CIN sui tre fasci rotte Nord Sardegna – Nord Italia, Nord Sardegna – Centro Italia, Sud Sardegna – Centro Italia è nettamente confermata (v. *supra* Tabella 10).

V.2.2 *La maggiore frequenza del servizio e la superiore capacità di trasporto*

188. La superiorità della posizione di mercato di Moby/CIN rispetto ai suoi concorrenti emerge con chiarezza anche considerando le caratteristiche qualitative dei servizi offerti - sia in termini di frequenza e capacità di trasporto sia in termini di numerosità di rotte esercite - ove comparate a quelle dei suoi concorrenti nell'ambito dei mercati rilevanti.

189. In termini di frequenza e di ampiezza della rete dei collegamenti per ciascuna direttrice, infatti, Moby/CIN offre un servizio ampiamente superiore rispetto a quello dei suoi concorrenti.

190. Sul fascio di rotte Nord Sardegna – Nord Italia, Moby/CIN garantisce almeno tre viaggi giornalieri, che possono raggiungere il numero di dieci nel periodo estivo, in ragione

¹⁷⁸ V. provv. 2793 del 9 febbraio 1995 - *Tekal/Italcementi* e provv. 3864 del 2 maggio 1996 - *Costituzione Rete Dealer GSM*. In *Tekal/Italcementi* un'impresa è stata considerata in posizione dominante, anche a seguito della riduzione della propria quota di mercato, in quanto questa rimaneva comunque consistente e molto superiore rispetto a quella dei suoi concorrenti (tre volte più grande), oppure in quanto il mercato presentava delle barriere all'entrata (un assoluto vantaggio di costo) tali da far ritenere non probabile una prosecuzione del processo di erosione della quota di mercato dell'impresa *incumbent*. In *Costituzione Rete Dealer GSM* il possesso da parte dell'impresa di un'ampia gamma di servizi e la possibilità di operare come concessionario in esclusiva in un mercato contiguo a quello oggetto di analisi sono stati considerati vantaggi competitivi non replicabili da parte dei concorrenti e forieri dell'esistenza di una posizione dominante.

¹⁷⁹ Cfr. Trib. Primo Grado, *Compagnie Maritimes Belges*, cit., par. 78 e in particolare, sul diritto di esclusiva, par. 80. L'importanza del divario di quote tra l'impresa dominante ed i suoi concorrenti è stata sottolineata anche dalla Commissione nella decisione del 14 dicembre 1985, caso n. IV/30.698 - *ECS/Akzo*, par. 69 i., dove, anche in presenza di una minore asimmetria, è stato ritenuto che “la quota di mercato di Akzo non è soltanto importante in sé, ma equivale a quella degli altri produttori messi insieme”.

degli obblighi di servizio pubblico assolti sulle due rotte esercite, la Genova - Porto Torres e vv. e la Genova - Olbia e vv. GNV, per contro, offre solamente un viaggio giornaliero nel periodo che va da maggio a settembre.

191. Nel gennaio 2017 si è osservato l'ingresso nel mercato rilevante di Grimaldi, con l'avvio della rotta Porto Torres – Savona (e vv.), che, tuttavia, è stato dapprima ridotto e, infine, soppresso a settembre 2017. Pertanto, Moby/CIN tuttora offre tutte le frequenze disponibili su tale direttrice.

192. Moby/CIN offre anche sul fascio di rotte Nord Sardegna – Centro Italia, un numero di frequenze molto ampio che, nel 2016, a seconda del mese di riferimento, appare quantificabile tra il doppio e il quadruplo delle partenze offerte dal maggiore concorrente Grimaldi.

193. Per quanto riguarda, infine, il fascio di rotte Sud Sardegna – Centro Italia, si osserva, come già anticipato, che CIN offre un numero di collegamenti (secondo una media mensile di viaggi giornalieri) maggiore dei propri concorrenti, anche in questo caso in ragione degli obblighi di servizio pubblico assolti su due diverse rotte, la Cagliari – Civitavecchia (e vv.) e la Cagliari – Livorno (e vv.). Infatti, la frequenza dei viaggi di CIN è superiore ai tre tragitti giornalieri nel periodo che va da maggio a ottobre e risulta almeno doppia, se non tripla, alla frequenza dei viaggi dei concorrenti¹⁸⁰.

194. Esprimendo in termini relativi il numero di viaggi effettuati da Moby/CIN in rapporto al totale dei viaggi effettuati da tutti gli operatori presenti su ciascun mercato rilevante, si osserva che l'impresa dominante ha effettuato, in media, sui primi dieci mesi del 2016, il [90-100%] dei viaggi sul fascio di rotte Nord Sardegna – Nord Italia, il [60-70%] dei viaggi sul fascio di rotte Nord Sardegna – Centro Italia, il [70-80%] dei viaggi sul fascio di rotte Sud Sardegna – Centro Italia (cfr. Tabella 11).

Tabella 11: Quote di mercato nei mercati rilevanti in termini di corse effettuate tra luglio 2015 e ottobre 2016.

MESE	NS-NI		NS-CI			SS-CI		
	MOBY/CIN	GNV	MOBY/CIN	Grimaldi	Forship	MOBY/CIN	Grimaldi**	Grendi
luglio - dicembre 2015	[90-100]%	[10-20]%	[70-80]%	[0-10]%	[10-20]%	[90-100]%	[0-10]%	
gennaio - maggio 2016	[90-100]%	[10-20]%	[60-70]%	[10-20]%	[10-20]%	[70-80]%	[20-30]%	[10-20]%
giugno - ottobre 2016	[90-100]%	[10-20]%	[50-60]%	[20-30]%	[10-20]%	[70-80]%	[10-20]%	[10-20]%
MEDIA 2016	[90-100]%	[10-20]%	[60-70]%	[20-30]%	[10-20]%	[70-80]%	[10-20]%	[10-20]%

**Quota di mercato verosimilmente sovrastimata causa l'impossibilità di discriminare i carichi per origine e destinazione all'interno della GE - LI - CA - PA

Fonte: elaborazione AGCM sui docc. 172, 177, 177.1 e file allegati, 229, 229.1 e file allegati, 179 e 258, 175, 192, 257, 213.

195. Tale risultato è determinato, non solo dall'elevata frequenza dei servizi offerti, ma anche dalla circostanza che nel mercato Nord Sardegna-Nord Italia e Sud –Sardegna Sud Italia Moby/CIN è l'unico operatore ad essere presente con più rotte nel medesimo fascio.

¹⁸⁰ Si noti che la frequenza della Cagliari – Civitavecchia (e vv.) è trisettimanale dal 18 ottobre al 15 maggio, giornaliera il resto dell'anno.

Sul fascio Nord Sardegna – Centro Italia solo Grimaldi è riuscito ad espandersi attivando più di una rotta, ma ha comunque mantenuto una frequenza di viaggi inferiore a quella di Moby/CIN.

196. Anche l'analisi della capacità di trasporto messa a disposizione dagli operatori, espressa in percentuale sulla capacità di stiva in metri lineari, mostra che sui fasci di rotte che collegano il Nord Sardegna con il Nord e il Centro Italia, Moby/CIN ha una quota significativa, pari, rispettivamente, al [90-100%] e al [50-60%], e largamente superiore a quella dei suoi concorrenti (cfr. Tabella 12 *infra*).

Tabella 12: Quote in termini di capacità di stiva sui mercati rilevanti NS-NI e NS - CI tra luglio 2015 e ottobre 2016.

MESE	NS-NI		NS-CI		
	MOBY/CIN	GNV	MOBY/CIN	Grimaldi	Forship
luglio - dicembre 2015	[90-100]%	[0-10]%	[80-90]%	[0-10]%	[0-10]%
gennaio - maggio 2016	[90-100]%	[0-10]%	[60-70]%	[20-30]%	[0-10]%
giugno - ottobre 2016	[90-100]%	[0-10]%	[50-60]%	[30-40]%	[0-10]%
MEDIA 2016	[90-100]%	[0-10]%	[50-60]%	[30-40]%	[0-10]%

Fonte: elaborazione AGCM sui docc. 172, 177, 177.1 e file allegati, 229, 229.1 e file allegati, 179 e 258, 175, 192, 257, 213.

197. Per quanto concerne il fascio di rotte Sud Sardegna – Centro Italia, le risultanze istruttorie indicano che, mentre Grimaldi e Grendi utilizzano navi con capacità di stiva superiori a 2500 m.l., Moby/CIN si avvale di traghetti dalla capacità inferiore¹⁸¹, ma con una frequenza di viaggi offerti molto maggiore. Ciò implica che anche in questo ultimo mercato Moby/CIN possiede una capacità di trasporto complessivamente superiore a quella dei concorrenti.

V.2.3 La presenza di barriere all'entrata

198. Si ritiene che la posizione dominante di Moby/CIN sui mercati rilevanti derivi anche dal vantaggio competitivo di cui beneficia CIN in virtù della Convenzione stipulata con lo Stato italiano per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico su alcune delle rotte interessate dal presente procedimento, volti a garantire la continuità territoriale tra l'Isola e la Penisola.

199. La Parte, sul punto, ritiene che la Convenzione non costituisca un vantaggio competitivo, bensì un aggravio economico.

200. Tale argomentazione non è condivisibile. Infatti, la Convenzione prevede sia meccanismi di riequilibrio economico e finanziario (di cui CIN ha usufruito nel 2014), sia clausole di flessibilità che consentono la disapplicazione dei vincoli tariffari sulle rotte che nel periodo estivo sono redditizie, e dunque l'applicazione di tariffe che consentono il recupero dei costi nei quali l'impresa è incorsa durante il periodo invernale di minore

¹⁸¹ V. i docc. 192.1, 213, 257, 258.

rimuneratività¹⁸².

201. Inoltre, si osserva che il compenso per gli oneri di servizio pubblico percepito (che, come anticipato al § 40 (*supra*), ammonta complessivamente a più di 72 milioni di euro) costituisce una remunerazione certa dell'attività rispetto ad altri operatori che, per contro, sono soggetti al rischio di mercato, specie quello legato alla componente di stagionalità della domanda di trasporto marittimo di merci da e per la Sardegna (cfr. § 37 *supra*).

202. La Convenzione, inoltre, conferisce a CIN una posizione particolare, in quanto fa sì che essa sia percepita dalle imprese di logistica come un operatore che non può interrompere il servizio *ad nutum*. In altre parole, l'esistenza della Convenzione è un fattore capace di ingenerare nella domanda la percezione che, quantomeno nel medio periodo, il servizio possieda una certa stabilità, e perciò potrebbe indurla a non voler abbandonare l'impresa titolare della Convenzione per provare i servizi di un concorrente non vincolato a garantire il servizio nei medesimi termini (la cui presenza sul mercato è, dunque, percepita come meno stabile).

203. Tale circostanza fa sì che la Convenzione rappresenti una barriera all'entrata capace di ostacolare l'ingresso di concorrenti sul mercato.

204. L'effetto di ostacolo all'ingresso dei concorrenti appare, peraltro, amplificato dal potere trainante dello storico marchio "Tirrenia" connesso alla Convenzione, (unitamente a quello, meno storico, ma altrettanto noto, "Moby"). I marchi associati alle imprese appartenenti al Gruppo Onorato si prestano, infatti, a rappresentare anch'essi un incentivo per buona parte delle imprese di logistica a non abbandonare l'impresa dominante per provare i servizi di un nuovo concorrente.

La difesa di Parte non è stata in grado di confutare tale affermazione. Il tentativo di sminuire il valore dei due summenzionati marchi, infatti, non coglie nel segno, in quanto si basa su uno studio commissionato a una società indipendente che, tuttavia, è relativo al trasporto marittimo di passeggeri e, dunque, in quanto tale, inconferente con il settore merceologico interessato dal presente procedimento, poiché presenta caratteristiche della domanda completamente diverse.

205. Le risultanze istruttorie, infine, hanno evidenziato che, nel contesto di mercato oggetto d'esame, la presenza contestuale su molteplici direttrici di traffico per un'impresa attiva nel trasporto marittimo di merci da e per la Sardegna costituisce un importante vantaggio competitivo, perché le consente di fornire ai propri clienti diversi percorsi logistici a seconda dei punti di partenza e di destinazione (cfr. § 57 *supra*). Da questo punto di vista, l'impresa dominante Moby/CIN possiede un vantaggio assoluto rispetto ai concorrenti, in quanto essa offre in maniera stabile un ampio numero di collegamenti in grado di coprire la totalità dei mercati rilevanti.

206. Le risultanze istruttorie hanno, altresì, evidenziato che la presenza contestuale di Moby/CIN su tutti i mercati rilevanti ha consentito all'impresa dominante di reagire al tentativo di ingresso di Grimaldi su una specifica direttrice (ad esempio, quella Nord Sardegna-Centro Italia) con azioni di ritorsione nei confronti delle imprese di logistica che si servivano anche del concorrente, poste in essere su tutte le direttrici.

Tale capacità di reazione costituisce a sua volta una barriera all'ingresso dei mercati rilevanti, specialmente per i concorrenti che non possiedono una gamma di rotte analoga a quella dell'impresa dominante, che consenta loro di operare contemporaneamente su tutte le

¹⁸² V. il doc. 201.

direttrici.

207. In conclusione, alla luce degli elementi appena descritti, è possibile concludere che Moby/CIN gode di una posizione dominante sui mercati rilevanti individuati nell'ambito del presente procedimento istruttorio.

V.3 I COMPORTAMENTI ABUSIVI DI MOBY/CIN

V.3.1 Questioni preliminari

208. Prima di procedere all'analisi delle condotte poste in essere da Moby/CIN, si ritiene opportuno fare alcune precisazioni in merito alle argomentazioni della Parte relative all'asserita lacuna istruttoria che avrebbe inficiato l'intero procedimento.

In particolare, Moby/CIN afferma che, a causa del mancato vaglio delle informazioni fornite da Grimaldi e dalla Parte stessa nel corso del procedimento, l'analisi istruttoria non è stata in grado di escludere l'esistenza di una posizione dominante in capo a Grimaldi nel mercato siciliano del trasporto marittimo di merci e di una sua condotta predatoria attuata per il tramite di una politica di prezzi aggressiva e sottocosto sulle rotte sarde (resa possibile proprio dalla posizione dominante detenuta su altri mercati), nonché di un abuso del diritto sotto forma di abuso del procedimento amministrativo *antitrust* avviato dall'Autorità. Infatti, secondo la Parte, il livello asseritamente molto basso dei noli praticati da Grimaldi sulle rotte su cui ha fatto ingresso in Sardegna, nonché la tempistica delle segnalazioni delle imprese di logistica (e l'identità dei soggetti segnalanti, divenuti clienti di Grimaldi proprio in quel periodo), avrebbero dovuto ingenerare nell'Autorità quantomeno il dubbio che tale impresa stesse ponendo in essere un'azione escludente contro la Parte, ai fini del raggiungimento dell'obiettivo dichiarato del 50% del traffico di merci in Sardegna. Tale indagine nei confronti di Grimaldi non sarebbe, secondo la Parte, stata affatto inconferente rispetto all'oggetto del procedimento amministrativo *de quo*, ma sarebbe stata, al contrario, doverosa per verificare l'attendibilità delle informazioni fornite, che, altrimenti, si manterrebbero su un piano di assoluta autoreferenzialità.

209. Al riguardo, si evidenzia, innanzitutto, che l'ipotesi dell'estensione sulle rotte sarde di un'ipotetica posizione dominante detenuta da Grimaldi in Sicilia appare assolutamente non pertinente con l'oggetto del presente procedimento, né di per sé capace di escludere l'esistenza di una condotta abusiva da parte di Moby/CIN.

210. Infatti, la potenziale minaccia subita da Moby/CIN con l'ingresso competitivo di Grimaldi non dà in ogni caso a quest'ultima il diritto di attuare condotte che sono sproporzionate rispetto a tale minaccia, e che sono, dunque, da considerare come abusive¹⁸³.

211. Si osserva, peraltro, che la tesi di Parte è priva di riscontro fattuale. Nel corso del procedimento, la Parte non ha addotto alcun valido supporto probatorio a sostegno dell'ipotesi della pratica predatoria asseritamente posta in essere da Grimaldi, né le risultanze istruttorie hanno evidenziato l'esistenza di elementi che possano far supporre che detta impresa abbia perseguito una simile politica nel mercato del trasporto marittimo di merci da e per la Sardegna¹⁸⁴.

¹⁸³ Cfr. Corte Giust., 2 aprile 2009, in causa C-202/07 P, *France Télécom SA c. Commissione delle Comunità europee*, par. 47 e 56.

¹⁸⁴ V. il doc. 191.

212. Quanto, infine, all’asserita esistenza di un utilizzo abusivo del procedimento amministrativo avviato dall’Autorità, si osserva come tale argomento sia assolutamente fallace, dal momento che esso poggia su un assunto erroneo, ovvero che l’avvio di un procedimento istruttorio *antitrust* sia per l’Autorità un atto dovuto a seguito di una segnalazione. Per contro, è noto che, ai fini dell’avvio del procedimento istruttorio ai sensi dell’art. 14 della legge n. 287/90, l’art. 12 della medesima legge prevede meramente che, ai fini delle proprie determinazioni, l’Autorità valuti “*gli elementi in suo possesso e quelli portati a sua conoscenza da pubbliche amministrazioni o da chiunque vi abbia interesse*”¹⁸⁵. Tale disposizione, dunque, non individua affatto un obbligo per l’Autorità di avvio del procedimento istruttorio, ma soltanto un obbligo di esame degli elementi in suo possesso (autonomamente acquisiti o portati a sua conoscenza da terzi)¹⁸⁶.

213. Nel caso di specie, l’Autorità ha avviato il presente procedimento istruttorio solo dopo avere verificato, attraverso lo svolgimento di apposita e articolata attività preistruttorio, - che, tra l’altro, non si è limitata all’esame della denuncia di Grimaldi -, l’esistenza di un *fumus* in ordine alle violazioni segnalate.

214. In conclusione, la tesi di Parte che invoca un abuso a danno di Moby/CIN perpetrato tramite un uso strumentale del procedimento amministrativo *de quo* non trova alcun fondamento, né giuridico né fattuale, e deve essere, pertanto, rigettata.

V.3.2 Sintesi della strategia escludente posta in essere da Moby/CIN

215. Tanto premesso, si rileva come nell’ambito dell’attività istruttoria sono emerse con chiarezza evidenze inequivocabili che provano l’esistenza di comportamenti, posti in essere da Moby/CIN in concomitanza con l’ingresso dei concorrenti sul mercato, che avevano come unico scopo quello di punire le imprese di logistica che si avvalevano dei servizi di trasporto marittimo di merci da e per la Sardegna offerti da questi ultimi.

216. L’attività istruttoria ha evidenziato come, all’ingresso dei concorrenti sui mercati rilevanti, Moby/CIN abbia puntualmente risposto con una multiforme strategia aggressiva, che si è concretizzata nel boicottaggio diretto, sotto il profilo economico e commerciale, a danno dei clienti che si erano rivolti ai concorrenti per usufruire dei loro servizi di trasporto marittimo di merci da e per la Sardegna e nella concessione di sostanziali vantaggi economici nei confronti dei clienti che, invece, si erano astenuti dal rivolgersi ai concorrenti (al fine di penalizzare ulteriormente i clienti “traditori”).

217. In particolare, nell’autunno 2015, quando Grimaldi ha inaugurato la rotta Palermo - Cagliari - Livorno - Genova (e vv.), in concorrenza con la rotta Cagliari - Livorno e vv. di Moby/CIN, quest’ultima ha immediatamente e ripetutamente rifiutato l’imbarco e ha applicato condizioni commerciali svantaggiose alle imprese di logistica che avevano iniziato a utilizzare il nuovo servizio.

Successivamente, all’inizio del 2016, quando Grimaldi ha inaugurato la rotta Olbia - Livorno e vv. in concorrenza con quelle di Moby/CIN, l’impresa dominante ha posto in

¹⁸⁵ V. Cons. Stato, sez. VI, 12 febbraio 2001, n. 625; TAR Lazio, sez. I, 28 marzo 2002, n. 2639 *SILB c. SIAE*, confermata in secondo grado da Cons. Stato, sez. VI, n. 1738/2007.

¹⁸⁶ Cfr., *ex multis*, Trib. I gr., 18 settembre 1992, in causa T-24/90, *Automec S.r.l. c. Commissione delle Comunità Europee*, parr. 75-77, 79-81; 27 settembre 2006, in causa T-204/03, *Haladjian Frères SA c. Commissione delle Comunità Europee*, parr. 27-28, 12 maggio 2010, in causa T-432/05, *EMC Development AB c. Commissione delle Comunità Europee*, parr. 57-59.

essere le medesime condotte ritorsive anche nei confronti di altre imprese (Pinna Trasporti, Nuova Logistica Lucianu e Logistica Mediterranea) che avevano aderito all’offerta di Grimaldi.

Sempre a partire da gennaio 2016 Moby/CIN si è attivata per esercitare pressione sui committenti e sugli spedizionieri per indurli a non affidare le loro commesse alle imprese di logistica che oramai considerava “traditrici”, realizzando, anche per tale via, un boicottaggio indiretto nei loro confronti.

Contemporaneamente, Moby/CIN ha favorito economicamente i clienti rimasti fedeli, in particolare tramite l’applicazione di significativi vantaggi competitivi solo a questi ultimi.

218. Tali comportamenti, caratterizzati da un evidente intento anticoncorrenziale inequivocabilmente dimostrato dalle evidenze acquisite agli atti, costituiscono elementi apicali di un’unica multiforme strategia escludente a danno dei concorrenti che, in maniera crescentemente aggressiva, ha dispiegato i propri effetti sui tre mercati rilevanti, costituiti dai fasci di rotte che collegano il Sud Sardegna con il Centro Italia, il Nord Sardegna con il Centro Italia e il Nord Sardegna con il Nord Italia.

219. In particolare, assume rilievo il fatto che le condotte di Moby/CIN sono state poste in essere, non solo sulla rotta sulla quale l’impresa subiva direttamente la concorrenza dei nuovi entranti, ma contemporaneamente *su tutte le rotte* esercitate dalle imprese del gruppo Onorato. Ciò significa che Moby/CIN ha fatto leva su un “effetto di gamma”, elemento costitutivo della sua posizione dominante sui mercati rilevanti, e ha di fatto costretto i concorrenti ad entrare sul mercato su una scala minima di operatività che include necessariamente tutti i mercati rilevanti, laddove, invece, le caratteristiche del mercato (e in particolare le esigenze espresse dalla domanda) non lo richiedono. In altri termini, le condotte poste in essere da Moby/CIN hanno creato una barriera strategica che ha ostacolato e/o impedito l’ingresso di concorrenti sui mercati rilevanti.

220. Tale barriera ha effettivamente impedito ai concorrenti di crescere sul mercato. Ad esempio, Grimaldi, dopo aver acquisito i primi clienti (diretti destinatari delle condotte dell’*incumbent*) non è, infatti, riuscito ad incrementare la quota di mercato sino a quel momento guadagnata, neanche dopo l’ingresso sul fascio Nord Sardegna – Nord Italia, esperienza che si è poi rivelata fallimentare. In altri termini, la barriera strategica eretta dalle condotte di Moby/CIN ha, di fatto, imposto un tetto alla crescita di Grimaldi sul mercato sardo.

221. Le condotte contestate, peraltro, hanno dispiegato un effetto segnaletico significativo, dal momento che esse hanno interessato le maggiori imprese di logistica operanti in Sardegna, le quali esprimono una domanda di servizi di trasporto marittimo regolare e capace di garantire volumi significativi di traffico. Tale effetto si è riverberato in via generalizzata sul settore della logistica, al punto da scoraggiare le imprese dall’avvalersi, ad esempio, non solo dei servizi di Grimaldi, ma anche di quelli di Grendi, specie dopo che lo spostamento di uno dei propri baricentri economici da Vado Ligure a Marina di Carrara ha reso l’armatore diretto concorrente dell’impresa dominante sul fascio di rotte Sud Sardegna – Centro Italia. La nuova rotta di Grendi, Cagliari - Marina di Carrara, infatti, non è stata per nulla utilizzata dalle imprese di logistica “fedeli” a Moby/CIN, le quali hanno evidentemente subito l’effetto intimidatorio della strategia di ritorsioni e premi messa in atto da Moby/CIN nei mesi precedenti nei confronti delle imprese che si erano servite anche di Grimaldi.

222. Tali esiti di mercato provano che l’intenzionale strategia escludente realizzata da Moby/CIN è, non solo idonea ad ostacolare e/o limitare l’ingresso dei concorrenti sui

mercati rilevanti, ma anche concretamente produttiva di questo effetto. Prova ne sia il fatto che dopo oltre due anni dal primo ingresso di Grimaldi sul mercato sardo (e tenuto conto delle caratteristiche del nuovo entrante, primaria impresa nel trasporto marittimo, presente in tutti i mercati mondiali con una dimensione del tutto ragguardevole) per lo meno il [70-80%] circa dei volumi di traffico sui mercati rilevanti rimane sostanzialmente appannaggio esclusivo dell'operatore dominante.

223. Detti comportamenti ostativi della concorrenza sono a loro volta idonei a produrre effetti dannosi anche nei confronti dei consumatori finali, acquirenti delle merci trasportate tra la Sardegna e la Penisola, in quanto i potenziali prezzi più alti dei noli determinano un incremento dei prezzi dei servizi di trasporto commissionati alle imprese di logistica, i quali a loro volta entrano a far parte del prezzo finale dei prodotti oggetto della commessa.

V.3.3 *Un'articolata strategia di boicottaggio diretto e indiretto*

224. In via preliminare, si rileva che, in relazione alla sussistenza e alla natura delle condotte contestate, nelle proprie difese la Parte non è stata in grado di replicare con efficacia alla considerevole mole di evidenze documentali acquisite agli atti, le quali provano in maniera concordante e univoca l'esistenza di un intento anticoncorrenziale alla base dei comportamenti posti in essere da Moby/CIN a danno dei concorrenti.

V.3.3.1 *Il boicottaggio attuato tra settembre 2015 e gennaio 2016 nei confronti delle imprese che si sono rivolte a Grimaldi*

225. Ciò premesso, dalle risultanze istruttorie emerge chiaramente come dal settembre 2015 Moby/CIN abbia posto in essere intenzionalmente una serie di ritorsioni e penalizzazioni economiche e commerciali - mancate prenotazioni, rifiuti di imbarco, recessi contrattuali anticipati e peggioramento delle condizioni commerciali con riferimento alle modalità e ai termini di pagamento -, che considerate nel complesso integrano un vero e proprio boicottaggio, nei confronti delle società di logistica che si sono avvalse dei servizi di trasporto marittimo offerte da Grimaldi. Più in particolare, gli elementi acquisiti a fascicolo mostrano che, nonostante l'esistenza di rapporti commerciali di lungo corso tra le imprese del gruppo Onorato e le società di logistica destinatarie delle summenzionate condotte, improvvisamente queste ultime sono state trattate alla stregua clienti non contrattualizzati. Tale repentino cambiamento nei loro rapporti ha coinciso esattamente con l'inizio di rapporti commerciali tra tali clienti e Grimaldi.

226. I menzionati comportamenti di boicottaggio si sono sviluppati secondo un'*escalation* che ha visto l'atteggiamento ritorsivo di Moby/CIN progressivamente acuirsi nel tempo all'aumentare della pressione competitiva esercitata dai concorrenti.

227. La prima occasione nella quale tali condotte punitive si sono verificate ha coinciso con l'inaugurazione della prima rotta da parte di Grimaldi nel settembre 2015.

In particolare, dopo gli iniziali tentativi – minuziosamente monitorati da Moby/CIN¹⁸⁷ - di utilizzo dei servizi del nuovo entrante da parte di alcune imprese di logistica, Moby/CIN ha lanciato i primi avvertimenti al mercato, diffidando fermamente alcuni operatori della logistica dall'avvalersi dei servizi del concorrente (“... stoppare sul nascere la situazione”)

¹⁸⁷ V. i docc. 119.39 e 116.12, cit.

(enfasi aggiunta); “... stoppato immediatamente” (enfasi aggiunta)¹⁸⁸).

228. Poiché la campagna di dissuasione messa in atto non aveva prodotto gli effetti desiderati su alcune società di logistica, le quali erano in ogni caso attratte, in virtù del competitivo livello dei noli offerto, dalla nuova opportunità che l’ingresso di Grimaldi sul mercato presentava loro, Moby/CIN ha allora posto in essere azioni individualizzate di boicottaggio nei confronti di coloro che avevano viaggiato con Grimaldi. Nello specifico, le condotte di Moby/CIN hanno interessato, in primo luogo, Trans Isole, impresa che più di altre aveva iniziato ad utilizzare il nuovo collegamento di Grimaldi, e che vedeva con maggiore frequenza i propri carichi lasciati a terra (“Trans Isole lascialo indietro se necessario”¹⁸⁹) (enfasi aggiunta). Le evidenze acquisite agli atti con riguardo a detti mancati imbarchi mostrano che dai primi sporadici episodi verificatisi all’inizio dell’autunno 2015 si è arrivati ad una sistematicità degli stessi alla fine del medesimo anno (cfr. § 75 *supra*).

229. Dopo il definitivo rifiuto da parte di Trans Isole di garantire l’esclusiva all’impresa dominante¹⁹⁰, le ritorsioni di Moby/CIN nei suoi confronti si sono significativamente aggravate fino a giungere, prima, alla revoca degli sconti previamente concessi su una rotta particolarmente importante, la Livorno – Olbia (“[...] togliergli gli sconti che ha anche sulla LOL”) (enfasi aggiunta)¹⁹¹, e poi ad una vera e propria interruzione dei rapporti contrattuali.

230. Tale epilogo consisteva nella risoluzione anticipata del contratto con Trans Isole e nell’applicazione, in caso di utilizzo dei servizi commerciali di Moby/CIN, delle condizioni commerciali ed economiche più svantaggiose applicate ai clienti saltuari, quali la corresponsione della tariffa di nolo piena senza la possibilità di godere di alcuno sconto e di alcuna dilazione di pagamento¹⁹².

231. A riprova della valenza generalizzata del boicottaggio posto in essere da Moby/CIN, e a smentita del carattere sporadico e irrilevante dei comportamenti contestati, invocato dalla Parte, vi sono agli atti dei documenti dai quali emerge che tale boicottaggio non aveva come destinatario esclusivamente Trans Isole, ma anche altri clienti, come B.E.S.T., in relazione ai quali le imprese del gruppo Onorato avevano prova del “tradimento”. A costoro veniva addirittura opposto, senza mezzi termini, un vero e proprio divieto di imbarcare con Grimaldi (“[...] gli ho detto che non deve imbarcare neppure x genova”¹⁹³ (enfasi aggiunta)).

232. La politica punitiva di Moby/CIN nei confronti dei “traditori” è stata, d’altronde, “ufficializzata” nel novembre 2015 in occasione del pranzo al quale erano state convocate le maggiori imprese di logistica sarde, le quali sono state poste davanti ad un *aut-aut*: da quel momento in poi esse avrebbero dovuto scegliere con chi stare. Solo se avessero garantito l’esclusiva dei propri carichi a Moby/CIN, esse avrebbero potuto continuare a beneficiare di tutte le agevolazioni economiche e commerciali fino ad allora accordate; viceversa, se avessero scelto di avvalersi anche dei servizi di Grimaldi, esse avrebbero perso completamente i benefici economici previamente accordati (cfr. § 85 *supra*).

233. Il rifiuto delle pretese avanzate da Moby/CIN anche da parte di altri clienti (e segnatamente da Nuova Logistica Lucianu, Pinna Trasporti e Logistica Mediterranea¹⁹⁴),

¹⁸⁸ V. il doc. 116.186, cit.

¹⁸⁹ V. il doc. 119.132, cit.

¹⁹⁰ V. il doc. 230, cit.

¹⁹¹ V. il doc. 119.223 e 119.336, cit.

¹⁹² V. i docc. 1, all. 5, e all. 6, cit., 65 e 119.336, cit.

¹⁹³ V. il doc. 119.215, cit.

¹⁹⁴ V. il doc. 202, cit.

incoraggiato dall'alternativa offerta dalla nuova rotta Olbia - Livorno di Grimaldi nel gennaio 2016, ha determinato un ampliamento del novero dei soggetti nei confronti dei quali l'impresa dominante ha posto in essere le proprie azioni di boicottaggio. Analogamente a quanto attuato nei mesi precedenti nei confronti di Trans Isole, Moby/CIN ha rifiutato l'imbarco delle merci trasportate da Nuova Logistica Lucianu, Pinna Trasporti e Logistica Mediterranea (peraltro, in diversi casi, nella consapevolezza della deperibilità delle stesse), esercitato il recesso unilaterale dell'accordo commerciale con loro stipulato e applicato loro condizioni economiche e commerciali particolarmente gravose per l'utilizzo dei propri servizi di trasporto, come punizione per essersi servite del nuovo collegamento di Grimaldi¹⁹⁵.

234. Le evidenze agli atti appena richiamate, in definitiva, provano inequivocabilmente che le condotte descritte sono state attuate intenzionalmente ed esclusivamente nei confronti delle società di logistica che si erano rivolte a Grimaldi per il trasporto anche solo di una parte dei loro carichi. Viceversa, le imprese che sono rimaste "fedeli" a Moby/CIN (ad esempio, Logistica Nieddu, Dasara e Fradelloni) da quanto risulta dai documenti agli atti, non hanno subito alcun genere di boicottaggio (e anzi, come sarà illustrato nella successiva sezione V.III.3.2, hanno goduto di significative agevolazioni da parte di Moby/CIN).

235. La concomitanza temporale tra l'ingresso di Grimaldi sui due fasci di rotte e il descritto boicottaggio commerciale, la coincidenza soggettiva tra coloro che si sono avvalsi dei servizi di trasporto offerti dal concorrente e che sono stati destinatari delle menzionate condotte, nonché la natura stessa di tali comportamenti, costituiscono prove indubbe del fatto che, contrariamente a quanto afferma la Parte, i descritti comportamenti sono stati chiaramente originati dall'esclusivo intento, che emerge, peraltro, in maniera esplicita dai documenti ispettivi, di punire e danneggiare le imprese di logistica che si sono rivolte a Grimaldi per il trasporto di alcuni carichi sulle nuove rotte inaugurate tra settembre 2015 e gennaio 2016.

V.3.3.2 *Sull'assenza di spiegazioni alternative alle condotte poste in essere da Moby/CIN*

236. La Parte ha contestato la ricostruzione delle condotte ad essa ascritte, affermando che esiste una spiegazione alternativa alle stesse. In particolare, Moby/CIN ritiene che: *i*) il mutamento delle condizioni economiche praticate ad alcuni operatori di logistica sia dovuto ad una riduzione drastica dei volumi caricati dalle imprese che si sono avvalse dei servizi di Grimaldi; *ii*) il recesso unilaterale dagli accordi commerciali sia legato a questioni di natura finanziaria; infine, *iii*) i mancati imbarchi siano, in realtà, episodi avvenuti saltuariamente.

237. Tali giustificazioni sono del tutto infondate. Le evidenze versate in atti, infatti, smentiscono nettamente la tesi di Parte e dimostrano che le condotte di Moby/CIN erano, viceversa, intenzionalmente finalizzate a penalizzare le imprese clienti che si erano avvalse dei servizi dei concorrenti.

238. Con riguardo all'invocata sporadicità dei mancati imbarchi, l'attività istruttoria svolta mostra invece che, grazie ad un costante e vigile monitoraggio delle attività sbarco e imbarco delle unità navali di Grimaldi¹⁹⁶, Moby/CIN ha perseguito intenzionalmente una

¹⁹⁵ V. i docc. 63, 116.1, 116.2 e l'atto di citazione allegato al doc. 116.4, nonché i docc. 116.123, 116.138, 116.153, 119.3 e 119.197, tutti cit.

¹⁹⁶ V. il doc. 119.269, cit.

generalizzata e continua politica di boicottaggio contro tutti coloro che considerava “traditori” (“Non imbarchiamo assolutamente tirso [Logistica Mediterranea, n.d.r.], lucianu, al logistica, pinna, y Transisole[r]”¹⁹⁷) (enfasi aggiunta).

239. Anche le giustificazioni di volta in volta addotte dalla Parte, come emergono dai documenti ispettivi, per motivare i singoli mancati imbarchi appaiono facilmente confutabili.

L’attenta analisi di diversi elementi probatori acquisiti agli atti dimostra, infatti, che la giustificazione basata sulla mancanza di spazio in stiva era artatamente e preventivamente ideata da Moby e CIN (“rispondete che oggi non abbiamo disponibilità”¹⁹⁸; “Prego [omissis: un dipendente di Moby, n.d.r.] di rispondere che siamo spiacenti ma al momento la booking list è completa”¹⁹⁹ (enfasi aggiunta); (“Prepariamo una risposta. Appena posso ti chiamo e decidiamo cosa replicare”²⁰⁰) (enfasi aggiunta), tanto è vero che la penuria di spazio inizialmente addotta a motivo del rifiuto della prenotazione di viaggio non veniva più rappresentata dopo che le società di logistica si rendevano disponibili al pagamento anticipato in contanti²⁰¹.

240. Parimenti, il fatto che le unità navali utilizzate per lo svolgimento del servizio di trasporto sulle rotte dove sono avvenuti i rifiuti di imbarco viaggiassero con un *load factor* molto basso (cfr. il § 76 e la Tabella 6 *supra*) dimostra come la scelta di non imbarcare le imprese “traditrici” fosse del tutto irrazionale sotto il profilo economico, e rivela la strumentalità delle motivazioni addotte dall’impresa dominante a supporto dei dinieghi di imbarco.

241. Neanche l’arrivo in ritardo in banchina, talvolta opposto dai dipendenti di Moby/CIN, può costituire una motivazione idonea a giustificare le azioni ritorsive poste in essere dall’impresa dominante. Dalle informazioni acquisite nel corso dell’attività istruttoria è emersa, infatti, l’esistenza di una prassi non scritta nel settore, ma consolidata e nota a tutte le società di logistica, in base alla quale il trasporto dei carichi deperibili non soggiace alla regola che prevede l’arrivo in porto al massimo tre ore prima della partenza²⁰².

242. Ancora, il recesso dai contratti (in qualche caso, stipulati pochi mesi prima) non è ragionevolmente spiegabile sulla base di ragioni di affidabilità finanziaria delle imprese di logistica “traditrici”. Infatti, contrariamente a quanto afferma la Parte, esse erano in regola con i pagamenti²⁰³.

243. Infine, il peggioramento delle condizioni commerciali, in termini di modalità e termini di pagamento, nei confronti delle imprese che si sono servite anche dei servizi di Grimaldi non può essere validamente giustificato in ragione dell’asserita diminuzione dei volumi conferiti dalle imprese di logistica a Moby/CIN.

Al riguardo, si ritiene che la reazione di Moby/CIN alla riduzione dei carichi che le venivano conferiti dalle imprese di logistica che iniziavano a rivolgersi anche a Grimaldi su rotte dove quest’ultima operava in concorrenza con l’impresa dominante, appare estremamente sproporzionata rispetto alla causa che l’avrebbe originata.

244. Ciò appare evidente se si considera che il peggioramento delle condizioni

¹⁹⁷ V. doc. 119.316, cit.

¹⁹⁸ V. il doc. 116.225, nonché doc. 1, all. 2, tutti cit.

¹⁹⁹ V. i docc. 119.106 e 119.107, cit.

²⁰⁰ V. il doc. 119.82, cit.

²⁰¹ V. doc. 1, all. 6, cit.

²⁰² V. i docc. 2, 2, all. 4, 8, all. 6, e 116.65, cit.

²⁰³ V. i docc. 62, 78, 79, 116.233, 116.159 e relativo allegato, 119.258 e 116.198, tutti cit.

commerciali ha avuto luogo su tutti i fasci di rotte dove opera l'impresa dominante, e non solo su quelli nei quali le imprese di logistica si sono avvalse dei servizi di trasporto offerti da Grimaldi. Ad esempio, il peggioramento delle condizioni commerciali applicate da Moby/CIN a Nuova Logistica Lucianu è avvenuto in via generalizzata, nonostante la diminuzione dei volumi di merci conferiti da questa società si fosse realizzata solo sulla rotta Olbia – Livorno (e vv.) e non avesse interessato altre rotte.

245. A ciò si aggiunga che, più in generale, il consistente peggioramento delle condizioni commerciali applicate alle imprese di logistica “traditrici” non appare proporzionale al peso assoluto che le stesse all'epoca rivestivano nell'ambito della attività di trasporto merci da e per la Sardegna di Moby/CIN. Esse sono, infatti, primarie imprese di logistica che per vari decenni sono state clienti di Moby e di CIN. Al riguardo, si consideri che nel 2015 le imprese Logistica Mediterranea, Nuova Logistica Lucianu e Pinna Trasporti avevano conferito congiuntamente un ammontare di carichi pari al [30-40%] del totale dei volumi complessivamente trasportati dalle prime dieci società di logistica attive sulla rotta Porto Torres – Genova (e vv.) e il [60-70%] sulla rotta Olbia – Genova (e vv.), ovvero su una direttrice sulla quale Grimaldi non operava e Moby/CIN era (ed è tuttora) quasi monopolista²⁰⁴.

246. In definitiva, dunque, i comportamenti di Moby/CIN sono stati attuati nei confronti di imprese di riprovata affidabilità dal punto di vista sia economico/finanziario sia commerciale con le quali Moby/CIN intratteneva rapporti commerciali stabili più che decennali. Risulta, pertanto, abnorme che rapporti commerciali così consolidati siano stati interrotti *ex abrupto* e che dette imprese di logistica siano state trattate alla stregua di clienti occasionali.

247. Le condotte oggetto di contestazione, pertanto, non sono qualificabili come espressive di un sana competizione sui meriti tra Moby/CIN e Grimaldi, poiché esse vanno ben oltre quello che è concesso ad un'impresa in posizione dominante per rispondere alla pressione concorrenziale di un nuovo entrante. Prova ne sia l'irragionevolezza delle condotte stesse: non appare, ad esempio, rispondente ad un criterio di ragionevolezza imporre ai propri clienti di non usufruire dei servizi dell'impresa rivale nel mercato rilevante anche nelle rotte in cui l'impresa dominante non è in grado di fornire servizi alternativi perché non vi opera (*“era tentato di andare sulla linea Ge - Ca – Ge poiché noi non siamo presenti... stoppato immediatamente...”* (enfasi aggiunta)²⁰⁵).

248. È evidente, dunque, che tutte le motivazioni addotte da Moby/CIN nel corso del procedimento per giustificare i mancati imbarchi, i recessi contrattuali e il peggioramento delle condizioni commerciali appaiono pretestuose e volte a celare le reali intenzioni di boicottaggio da parte dell'impresa dominante. Di talché, l'unica spiegazione che appare ragionevole dare alle condotte poste in essere dall'impresa dominante risiede nel fatto che le imprese di logistica destinatarie delle stesse avessero instaurato dei rapporti commerciali con i concorrenti.

²⁰⁴ Elaborazioni AGCM sul doc. 241, all.6_CIN.

²⁰⁵ V. il doc. 116.186, cit.

V.3.3.3 *Le condizioni commerciali ingiustificatamente premianti nei confronti delle imprese di logistica “fedeli”*

249. Dalle risultanze istruttorie emerge che, a partire da gennaio 2016, Moby/CIN ha, non solo proseguito l’azione di boicottaggio posta in essere a danno delle imprese “*traditrici*”, ma ha anche agevolato le imprese a lei “*fedeli*”.

250. L’agevolazione concessa a queste ultime ha avuto luogo attraverso comportamenti di varia natura, tra i quali spiccano innanzitutto i vantaggi economici. Infatti, i documenti agli atti mostrano che, proprio da gennaio 2016, Moby/CIN ha significativamente migliorato le condizioni commerciali applicate (attraverso degli sconti maggiori) a diverse imprese di logistica rimaste “*fedeli*”²⁰⁶.

251. La diversità di trattamento tra le imprese “*fedeli*” e quelle “*traditrici*” è ancora più evidente se si considera che in quel momento non vi era più alcun dubbio su quali fossero le imprese di logistica che imbarcavano con i concorrenti, e quali fossero quelle che, invece, avevano subito l’effetto intimidatorio del condotte poste in essere sul mercato da Moby/CIN. Il menzionato pranzo tenutosi a Cagliari nel novembre 2015 e le successive risposte di alcune imprese di logistica alla richiesta di fedeltà da parte di Moby/CIN hanno, infatti, rappresentato uno spartiacque nella strategia posta in essere da Moby/CIN: dopo di allora, infatti, il mondo della logistica sardo era diviso, agli occhi dell’impresa dominante, tra coloro che erano “*fedeli*”²⁰⁷ e coloro che la “*tradivano*” conferendo i loro carichi anche ad altri armatori²⁰⁸. Da quel momento, l’impresa dominante ha chiaramente e apertamente riconosciuto ulteriori sconti, significativamente superiori rispetto al passato, solo nei confronti della clientela rimasta “*fedele*”.

252. La discriminazione tra le imprese “*fedeli*” e “*traditrici*” non può essere giustificata, come ha fatto la Parte nel corso del procedimento, adducendo una correlazione degli stessi con “*la capacità di generare fatturato e traffico sulla totalità delle rotte da e per la Sardegna*”, e dunque con i volumi conferiti²⁰⁹. Dalle considerazioni che precedono, infatti, emerge chiaramente che le imprese “*traditrici*” rivestivano un ruolo importante nel parco clienti di Moby/CIN.

253. Peraltro, l’asserita correlazione sconti-volumi rimane ancor più indimostrata se si tiene conto del fatto che, a differenza degli anni precedenti, gli sconti alle imprese “*fedeli*” sono stati concessi, non solo sulle direttrici di trasporto sulle quali vi era stato l’ingresso dei concorrenti, ma su tutte le rotte²¹⁰; inoltre, ad alcune imprese, in particolare, da gennaio 2016 veniva applicata un’unica tariffa valida per tutte le rotte, a prescindere dalle caratteristiche di ciascuna di esse e dai volumi ivi trasportati²¹¹, ovvero, dunque, senza tenere conto dei ricavi generati dai volumi trasportati in rapporto al costo del servizio.

254. Rivelatrice del reale scopo perseguito dalla Parte con la concessione degli sconti è, innanzitutto, la dichiarazione fornita nel corso del procedimento dai rappresentanti di Nuova Logistica Lucianu, i quali hanno affermato che “*a seguito dell’utilizzo del servizio di trasporto di Grimaldi da parte della [propria] società, una delle società di logistica*

²⁰⁶ V. il doc. 241, all. 4_CIN e all. 4_Moby, cit. V., inoltre, il doc. 116.10, cit.

²⁰⁷ V. il doc. 116.179, cit.

²⁰⁸ V. il doc. 119.212, cit.

²⁰⁹ V. il doc. 306, cit.

²¹⁰ Cfr. i docc. 241, all. 6_CIN e all. 6_Moby, cit.

²¹¹ V. i docc. 241, all. 6_CIN e all. 6_Moby, cit.

*presenti al pranzo ([omissis]) [del novembre 2015, n.d.r.] si è effettivamente attivata per sottrarre clientela alla NLL, anche in ragione delle migliori condizioni praticate da Moby e CIN*²¹² (enfasi aggiunta). In altre parole, le riduzioni tariffarie riconosciute solo alle società “fedeli” avevano il fine di conferire a queste ultime un vantaggio competitivo rispetto alle imprese “traditrici”, consentendo in tal modo alle prime di attaccare commercialmente le seconde sul loro terreno, ovvero nel mercato della logistica.

255. Che lo scopo ultimo degli sconti fosse, non come eufemisticamente affermato dalla Parte quello di fornire ai propri clienti un “*sostegno commerciale*”²¹³, ma unicamente quello di danneggiare ulteriormente i loro concorrenti emerge, peraltro, in maniera particolarmente lampante e inequivocabile dalle evidenze agli atti che mostrano ancora una volta l’esistenza di tale intento (“*A questo punto armiamo quelli che stanno con noi*”²¹⁴) (enfasi aggiunta).

256. Avvantaggiare le imprese “fedeli”, infatti, significava consentire loro di attirare i committenti in precedenza serviti dalle imprese di logistica che imbarcavano con Grimaldi, ed in tal modo, attraverso la penalizzazione dei caricatori infedeli, contribuire a rafforzare la strategia escludente nei confronti di quest’ultimo. La strategia di Moby CIN era volta, dunque, a colpire indirettamente i concorrenti, per il tramite dei vantaggi competitivi concessi ai propri clienti “fedeli” e del contestuale indebolimento dei clienti che si rivolgevano alla concorrenza.

257. La Parte contesta tale valutazione affermando al riguardo che la politica sulla scontistica attuata da Moby/CIN sarebbe stata travisata. Ciò in quanto, erroneamente, ad essa si attribuirebbe una valenza fidelizzante nei confronti delle imprese di logistica, e dunque, escludente nei confronti dei concorrenti. Tale conclusione sarebbe smentita dall’analisi di replicabilità degli sconti da parte dei concorrenti. Secondo i calcoli depositati in atti dalla Parte, infatti, gli sconti applicati da Moby/CIN sarebbero sempre replicabili, dal momento che, al netto dello sconto, le tariffe richieste dall’impresa dominante si situerebbero sempre al di sopra del costo medio evitabile. In altre parole, dunque, anche le imprese di logistica “fedeli” sarebbero contendibili da parte dei concorrenti. Ciò condurrebbe a mettere in discussione la capacità escludente degli sconti applicati dall’impresa dominante.

258. Sul punto si ritiene che, con tale obiezione, la Parte non colga nel segno. Ciò che si contesta a Moby/CIN non è, infatti, una politica di sconti fidelizzanti, bensì un’ulteriore condotta che rappresenta un’altra modalità, di carattere indiretto, per danneggiare le imprese di logistica “traditrici” con il fine di ostacolare o impedire l’accesso a nuovi concorrenti.

259. Il vero scopo della politica di sconti attuata da Moby/CIN, infatti, si comprende appieno se valutata congiuntamente all’altro comportamento costitutivo dell’unica strategia posta in essere dall’impresa dominante, ovvero al boicottaggio commerciale realizzato a danno dei clienti “traditori”, e ad altri elementi di contesto molto significativi.

260. Al riguardo occorre considerare, infatti, che i menzionati vantaggi economici concessi da Moby/CIN alle imprese “fedeli” sono solo uno dei modi con i quali essa le ha avvantaggiate rispetto alle imprese “traditrici”. L’attacco a queste ultime è stato, invero, realizzato anche facendo pressione sui committenti o sugli spedizionieri ai quali veniva richiesto di avvisare i propri clienti di non viaggiare con i concorrenti, di non affidare commesse ai soggetti non graditi all’impresa dominante e di fare riferimento piuttosto alle

²¹² V. il doc. 144, cit.

²¹³ V. il doc. 306, cit.

²¹⁴ V. il doc. 119.81, cit.

imprese ad essa “fedeli” (“non caricare più la “triade” (Transisole, Pinna, Lucianu). [...] ho confermato i ns. 3 nominativi che sono Nieddu, Dasara, Fradelloni. Laviosa ha detto che già da lunedì interviene operativamente per bloccare i carichi a quei tre”²¹⁵ (enfasi aggiunta); “[...] resta inteso che io [“io” = “il”, n.d.r.] semirimorchio tra [“tra” barrato, n.d.r.] che viaggia a nome loro non può far parte del gruppo dei “traditori” e/o di quelli che attualmente passano su quelle navi”²¹⁶) (enfasi aggiunta).

261. Le evidenze acquisite al fascicolo dimostrano, peraltro, che le imprese di logistica “fedeli” erano pienamente consapevoli, e attivamente coinvolte, perché direttamente interessate, nella politica di favor nei loro confronti (“Tutto questo per dirvi che noi ci stiamo muovendo [...] Quindi era per aggiornarti che si sono aperte le danze vediamo se riusciamo a ballare bene...”)²¹⁷ (enfasi aggiunta). Da un certo momento in poi queste avevano deciso di approfittare economicamente della scelta di affiancare Moby/CIN nell’obiettivo che l’impresa dominante si era prefisso e chiedevano gli strumenti per farlo (“per fare questa maledetta guerra ci servirebbe un aiuto un po’ su tutte le linee”²¹⁸; “non so se a torto o a ragione ci sentiamo coinvolti in questa cosa di Grimaldi, e quindi ripeto forse più a torto che a ragione, ci mettiamo nei vostri panni”²¹⁹ (enfasi aggiunta); “Ce ne vorrebbero almeno [100-150]€ [di sconto sulla tariffa di listino, n.d.r.], per dividere un po’ il “carico” di questa guerra che per dirla alla [omissis: un concorrente nel mercato della logistica, n.d.r.] “non è nostra e che potremo evitare andando un po’ con l’uno e po’ con l’altro”.” (enfasi aggiunta)²²⁰. Tali strumenti erano, oltre alla riallocazione delle commesse, anche maggiori sconti sulla tariffa di listino.

262. In definitiva, pertanto, le evidenze istruttorie dimostrano che la concessione da parte di Moby/CIN di vantaggi economici di varia natura alle società di logistica “fedeli” fosse finalizzata a rafforzare la propria strategia punitiva. In tal modo, infatti, l’impresa dominante ha coinvolto attivamente altri soggetti i cui interessi erano stati già allineati grazie alla minaccia di azioni penalizzanti, la cui credibilità si era manifestata per tramite del boicottaggio già posto in essere nei confronti delle imprese “traditrici”.

V.3.4 *L’idoneità delle condotte a restringere la concorrenza sui mercati rilevanti e a danneggiare i consumatori*

V.3.4.1 *Il pregiudizio economico e reputazionale nei confronti degli operatori della logistica “traditori” come strumento per escludere i concorrenti*

263. Le condotte ritorsive di Moby/CIN hanno inciso sulle condizioni praticate da quest’ultima alle società di logistica che si sono rivolte ai concorrenti per il trasporto anche solo di una parte dei loro carichi, rendendo maggiormente oneroso per loro detto servizio (e, dunque, aumentando il costo della loro attività economica, sia in termini di risorse finanziarie richieste sia in termini di tempo complessivamente impiegato per la consegna) e quindi *de facto* negando loro l’accessibilità al servizio medesimo.

264. Al riguardo, le risultanze istruttorie evidenziano che per le società di logistica è

²¹⁵ V. il doc. 116.342, cit.

²¹⁶ V. il doc. 119.212, cit.

²¹⁷ V. i docc. 116.268 e 116.167, cit.

²¹⁸ V. il doc. 116.308, cit.

²¹⁹ V. il doc. 116.348, cit.

²²⁰ V. il doc. 116.348, cit.

importante avere accesso alle “strade” più brevi che collegano i punti di ritiro e di consegna della merce. A tal fine è necessario avere più fasci di rotte a disposizione (e, dunque, una varietà di porti dai quali partire e ai quali arrivare)²²¹. Sotto questo profilo, le descritte condotte poste in essere da Moby/CIN hanno impedito (o fortemente ostacolato) alle società di logistica di avvalersi delle rotte che avrebbero loro consentito una minimizzazione dei costi di trasporto e un’ottimizzazione dei tempi di consegna, costringendole a cambiare rotta o addirittura a servirsi di un altro fascio di rotte²²².

265. Oltre ai danni strettamente economici, le condizioni economiche e commerciali stabilite da Moby/CIN nei confronti delle imprese di logistica “*traditrici*” creavano alle stesse gravi problemi organizzativi: i rifiuti a fornire il servizio di trasporto, l’incertezza dell’imbarco fino al momento effettivo della partenza, il pagamento in contanti²²³, la necessità di spostare i carichi di merce da un porto all’altro, con l’effetto di non riuscire a compiere la consegna nel giorno stabilito e/o che la merce deperisse²²⁴, hanno, infatti, fortemente ostacolato la loro operatività e significativamente danneggiato la loro credibilità agli occhi della committenza.

266. A riprova degli evidenti effetti sul piano reputazionale derivanti dai comportamenti posti in essere da Moby/CIN, si rileva che alcuni documenti acquisiti agli atti dimostrano che i committenti, nel riscontrare dei disservizi, avevano iniziato a sospettare che tali imprese fossero inaffidabili sul piano commerciale e finanziario e che, dunque, fossero fornitori sui quali non si poteva contare (“*Siamo stati contattati da un bel po' di clienti che hanno avuto disservizi nel l'imbarco Civita [...] Tutto questo per dirvi che noi ci stiamo muovendo ma noto anche che i clienti da soli ci chiamiamo appena emerge il motivo del disservizio sono molto preoccupati, e non credono alla storia che la compagnia non li imbarca per dispetto ma pensano ad altre cose più grosse sotto (pagamenti etc..) In ogni caso una signora mi fa " ma son imprenditori pazzi a mettersi contro la Tirrenia in sardegna! Stanno mettendo a rischio le loro aziende ! Ma spero per loro che si un periodo temporaneo...."*”²²⁵) (enfasi aggiunta).

V.3.4.2 *L'idoneità delle condotte di Moby/CIN a ostacolare la concorrenza*

267. Il pregiudizio testé descritto appare centrale nell’esame dell’idoneità delle condotte contestate a produrre effetti negativi sulla concorrenza. Esse, infatti, erano dirette a segnalare agli operatori del mercato della logistica che coloro che si fossero avvalsi dei servizi offerti dai concorrenti, anche solo su una rotta, avrebbero tratto da ciò solo un grave danno economico e reputazionale. Esse, per tale via, miravano a scoraggiare l’utilizzo da parte delle imprese di logistica dei servizi di trasporto marittimo offerti dai *competitor* di Moby/CIN nei mercati rilevanti e, dunque, ad escludere detti rivali dagli stessi.

268. In particolare, rilevante ai fini della comprensione dell’idoneità escludente delle condotte attribuite a Moby/CIN è il fatto che l’impresa dominante, disponendo di uno spettro completo di collegamenti su tutti i mercati rilevanti, ha potuto esercitare i propri

²²¹ V. i docc. 202, 223 e 224, cit.

²²² V. il rifiuto di imbarco dal porto di Olbia, documentato nell’atto di citazione allegato al doc. 116.4, a seguito del quale i carichi di Logistica Mediterranea sono partiti cinque giorni dopo da Grimaldi a Porto Torres, ovvero a centocinquanta chilometri di distanza dal luogo di partenza iniziale.

²²³ V. il doc. 2, all. 3, nonché i docc. 5, 8, all. 7, 119.82 e 119.125.

²²⁴ Cfr. i docc. 1, all. 4, 2, 2 all. 3 e 4, 8 all. 5, 9, all. 1, 116.69, tutti cit.

²²⁵ V. i docc. 116.268 e 116.167, cit.

comportamenti ritorsivi nei confronti degli operatori di logistica che intendevano rivolgersi ai concorrenti, non solo sulle rotte dove si era verificato l'ingresso di questi ultimi, ma su tutte le rotte da essa esercite. Ciò implica che le società di logistica avrebbero potuto evitare gli effetti negativi delle condotte contestate solo se avessero avuto a disposizione un'alternativa su tutte le direttrici interessate dal presente procedimento.

Ne discende ulteriormente che, a seguito delle condotte, per le imprese di logistica i concorrenti di Moby/CIN rappresentano una vera alternativa solo se questi ultimi operano su tutti i fasci di rotte. Solo così esse possono difendersi efficacemente dal boicottaggio attuato da Moby/CIN.

269. L'idoneità escludente delle condotte di Moby/CIN, dunque, in sintesi, poggia sull'artificiale obbligatorietà dell'entrata sul mercato con una gamma completa, ossia con una scala minima di operatività che copra tutti i mercati rilevanti, anche laddove le esigenze espresse dalla domanda non lo richiedano.

270. Infatti, nel contesto sardo non risulta a priori necessario per un armatore offrire un'operatività estesa a tutti i possibili fasci di rotte, in quanto le imprese di logistica possono servirsi di diversi armatori a seconda della rotta della quale intendono avvalersi per le consegne²²⁶. Ad esempio, è emerso con chiarezza dall'attività istruttoria che un'impresa logistica che intenda collegare il Sud Sardegna con il Centro Italia al momento può servirsi in esclusiva di Moby/CIN oppure utilizzare in modo congiunto sia i servizi di Grimaldi sia quelli di Grendi da Cagliari, rispettivamente, su Livorno e Marina di Carrara (o una combinazione dei tre)²²⁷.

271. In altre parole, dunque, la strategia posta in essere da Moby/CIN è idonea a creare una barriera strategica all'entrata dei concorrenti sui mercati rilevanti.

272. La Parte ha contestato la validità di tale ricostruzione negando che le condotte oggetto di contestazione possano avere un'idoneità a produrre restrizioni della concorrenza, facendo in particolare riferimento al fatto che Grimaldi sarebbe entrata su tutti i mercati rilevanti per scelta autonoma e in maniera profittevole, attirando a sé circa un quinto dei carichi complessivamente trasportati da/per la Sardegna. Pertanto, anche l'ingresso sul terzo fascio di rotte sarebbe stato dettato meramente da considerazioni di profittabilità e costituirebbe l'ultimo "atto" della scalata dell'impresa nel mercato del trasporto marittimo di merci sardo.

273. Al riguardo si ritiene che le contestazioni di Parte appaiono ampiamente smentite dalle risultanze istruttorie.

274. Esse mostrano, infatti, che il fascio di rotte NS-NI, seppur più conveniente in termini di brevità del percorso per le merci dirette dal Nord Sardegna al Nord Ovest dell'Italia, specie per alcuni tipi di commesse, appare caratterizzato da un ammontare di volumi trasportati inferiore rispetto agli altri due fasci di rotte (cfr. Grafico 1 *supra*). Tale caratteristica fa sì che verosimilmente su tale direttrice non vi sia sufficiente spazio per più di un operatore (cfr. § 124 e ss, *supra*).

275. Ciò significa che anche gli operatori che astrattamente, per capacità finanziaria, possono superare la barriera strategica eretta da Moby/CIN ed entrare su più mercati rilevanti, data l'antieconomicità dell'ingresso sulla terza direttrice interessata dal presente procedimento, di fatto non possono offrire una gamma di servizi completa.

²²⁶ V. il doc. 265, cit.

²²⁷ V. *supra* la Tabella 8.

276. Ciò è sufficiente a ritenere infondate le affermazioni di Parte circa l'inidoneità della barriera strategica eretta da Moby/CIN a produrre restrizioni della concorrenza.

277. Quanto alla ulteriore tesi difensiva secondo la quale le condotte non avrebbero in ogni caso capacità escludente perché esse interesserebbero solo il [30-40%] della domanda totale di Moby/CIN, si osserva preliminarmente che tale conclusione si basa su un *dataset* composto da migliaia di clienti, numerosi dei quali non risultano necessariamente attivi regolarmente nel mercato della logistica o nel trasporto di merci²²⁸. Dal confronto del numero dei clienti di Moby/CIN con i volumi trasportati emerge che nel 2015 il [30-40%] dei clienti dell'impresa dominante ha trasportato meno di 13,5 metri lineari (pari alla misura standard di un semirimorchio).

278. Inoltre, si osserva che la percentuale citata dalla Parte nulla dice sulla effettiva rilevanza per il mercato dei comportamenti contestati. Occorre, piuttosto, considerare le caratteristiche qualitative della porzione di domanda interessata dalle condotte di Moby/CIN, ovvero i volumi generati da quest'ultima. D'altronde, è la stessa Parte a confermare questa osservazione metodologica, mostrando come solo il [1-5%] dei clienti di Moby/CIN (composto dalle società di logistica maggiori) generi circa il [40-50%] dei volumi complessivamente trasportati dall'impresa dominante (tale percentuale, peraltro, include proprio i clienti con i quali erano stati sottoscritti accordi commerciali)²²⁹.

La percentuale di domanda interessata dalle condotte che la Parte definisce come minoritaria, infatti, include proprio i soggetti attivi nel settore della logistica che trasportano la maggior parte dei volumi di merci in transito da e per la Sardegna. Viceversa, il restante [60-70%] dei clienti di Moby/CIN non interessato dalle condotte include migliaia di soggetti con una domanda, a detta stessa della Parte, "*molto più contenuta e molto più irregolare*"²³⁰.

279. È evidente che un'entrata efficace sul mercato non può essere basata su quest'ultima tipologia di clientela, ma deve necessariamente fondarsi su clienti capaci di garantire volumi significativi e stabili nel tempo, quindi su soggetti contrattualizzabili. Il [30-40%] di domanda oggetto delle condotte poste in essere da Moby/CIN, pertanto, costituisce la porzione di domanda *target*, ovvero quella che era, ed è, necessario raggiungere per poter realizzare una concorrenza efficace sui mercati rilevanti. Al riguardo, si rileva che le società di logistica indicate come maggiori al § 51 *supra* da sole hanno realizzato il [50-60%], il [20-30%] e il [60-70%] rispettivamente della domanda che la sola Moby/CIN ha registrato durante il 2015 sui fasci di rotte Nord Sardegna – Nord Italia, Nord Sardegna – Centro Italia e Sud Sardegna – Centro Italia.

280. Infine, la Parte afferma che l'eventuale boicottaggio a danno delle imprese di logistica "*traditrici*" non potrebbe essere efficace, perché l'unico fascio di rotte nel quale

²²⁸ Nel *dataset*, infatti, vengono riportati anche i carichi di numerosissime compagnie di onoranze funebri, corpi appartenenti alle forze dell'ordine e all'esercito, associazioni religiose, società di trasmissione televisiva, compagnie teatrali, aziende ospedaliere e servizi di ambulanza, e numerose imprese che hanno acquistato il proprio biglietto di trasporto di una autovettura al seguito del passeggero tramite la ragione sociale della propria attività imprenditoriale.

²²⁹ Elaborazioni AGCM sul doc. 436.3.

²³⁰ La stessa Parte sottolinea nella propria memoria: "*Il [60-70%] di mercato restante è costituito da imprese di logistica che hanno un'attività ridotta di trasporto merci da e verso la Sardegna, con volumi di domanda che nel [90-100%] dei casi non superano i 2.000 metri lineari trasportati in un anno. Si tratta di un elevato numero di clienti – oltre [5-1.000] – che esprimono una domanda molto più contenuta e irregolare, ma che complessivamente rappresentano circa il [60-70%] della domanda complessiva. Il fabbisogno che questi soggetti esprimono in media è pari a [70-80] metri lineari, o meno di [5-10] semirimorchi all'anno.*" In relazione a tale affermazione si noti che il traghetto avente le dimensioni di stiva minori in servizio sulle rotte interessate dal procedimento ha una capacità di stiva pari a 910 metri lineari.

Grimaldi non è presente (quello che collega il Nord Sardegna con il Nord Italia) risulta importante per un limitato numero di caricatori. In particolare, le uniche imprese di logistica che soffrirebbero eventualmente dalle condotte di Moby/CIN sono quelle che utilizzano sia il fascio che collega il Nord Sardegna con il Nord Italia sia almeno uno degli altri due fasci. E queste consisterebbero in una percentuale irrisoria delle imprese di logistica operanti sul mercato sardo. Anche da questo punto di vista, quindi, secondo la Parte, le condotte mancherebbero del requisito della consistenza e, dunque, dell'idoneità a produrre effetti anticoncorrenziali.

281. Al riguardo, si ribadisce ancora una volta che basare la rilevanza delle condotte contestate sul numero di imprese da esse interessate non è appropriato, in quanto non fornisce alcuna informazione sull'effetto economico delle condotte medesime, che, viceversa, è apprezzabile solo valutando i volumi di traffico coinvolti.

282. E, infatti, proprio utilizzando il criterio da ultimo citato, si osserva che sul piano del merito la summenzionata contestazione di Parte è del tutto infondata. L'analisi istruttoria sui dati forniti da Moby/CIN in relazione al sopracitato fascio di rotte, invero, rivela che il numero di imprese attive sul fascio di rotte Nord Sardegna – Nord Italia e almeno su un altro fascio, pur essendo esiguo (meno del 20% del totale delle imprese del *dataset*), ha generato circa il [70-80%] dei volumi di traffico merci registrati da Moby/CIN nel 2015 su tutte le rotte oggetto del presente procedimento (v. Tabella 13 che segue).

Tabella 13: Percentuale imprese e relativi volumi di traffico per utilizzo di fasci di rotte.

	% del numero di Imprese	% Volumi di traffico
Tutti i fasci di rotte	[5-10]%	[60-70]%
NSNI e NSCI	[10-20]%	[0-10]%
NSNI e SSCI	[0-10]%	[0-10]%
NSCI e SSCI	[10-20]%	[0-10]%
Solo NSNI	[10-20]%	[0-10]%
Solo NSCI	[40-50]%	[10-20]%
Solo SSCI	[0-10]%	[0-10]%

Fonte: Elaborazioni AGCM su dati di traffico Moby/CIN 2015

283. Peraltro, il danno all'immagine commerciale causato dal boicottaggio nel fascio Nord Sardegna-Nord Italia, per le imprese che utilizzano sia detto fascio sia almeno uno degli altri due, comporta effetti reputazionali su tutta l'attività e induce una perdita generale di commesse, a prescindere dai volumi trasportati sul primo fascio.

284. In considerazione di tutto ciò che precede, si ritiene che la strategia escludente posta in essere da Moby/CIN, contrariamente a quanto vuole far intendere la Parte, abbia, un' idoneità restrittiva sulla concorrenza sui mercati rilevanti.

V.3.4.3 *Gli effetti delle condotte di Moby/CIN sulla concorrenza*

285. Le risultanze istruttorie indicano che le condotte poste in essere da Moby/CIN, non solo possiedono un' idoneità anticoncorrenziale, ma hanno anche concretamente prodotto effetti restrittivi del gioco della concorrenza.

286. Nel corso del procedimento è, infatti, emerso che Grimaldi, per rispondere alle condotte poste in essere da Moby/CIN e consentire ai propri clienti di emanciparsi dall'impresa dominante, nel gennaio 2017 abbia aperto anche una terza rotta, oltre al

collegamento tra Cagliari e Livorno-Genova e tra Olbia e Livorno: la Porto Torres – Savona.

287. Che Grimaldi sia stata in qualche misura obbligata ad aprire tale ultimo collegamento a seguito delle condotte poste in essere da Moby/CIN è, invero, dimostrato dal fatto che, mentre in un primo momento l'impresa armatoriale aveva giudicato non profittevole entrare su tale fascio di rotte, successivamente ha deciso di aprire la richiamata rotta per fornire ai propri clienti anche su tale direttrice la possibilità di offrire alla “*committenza condizioni competitive rispetto ai loro concorrenti che si avvalgono delle altre compagnie di navigazione*”. In assenza di tale collegamento, le imprese di logistica clienti di Grimaldi sugli altri fasci di rotte avrebbero dovuto continuare ad avvalersi dei servizi di Moby/CIN sul fascio di rotte Nord Sardegna – Nord Italia e sarebbe stato di conseguenza impossibile, proprio a causa delle condotte oggetto di contestazione nel presente procedimento, garantire alla committenza tali condizioni competitive²³¹.

288. Il cambio di strategia di Grimaldi in relazione all'opportunità o meno di entrare sul fascio di rotte Nord Sardegna – Nord Italia è stato determinato, pertanto, dal fatto che se essa non avesse aperto una rotta su tale mercato rilevante, le società di logistica sue clienti (essenzialmente Trans Isole, Nuova Logistica Lucianu, Pinna Trasporti e Logistica Mediterranea) avrebbero smesso di conferirle i propri carichi anche sulle altre rotte e si sarebbero nuovamente rivolte a Moby/CIN. Ciò appare confermato da quanto dichiarato dall'armatore e cioè che, con l'avvio della nuova rotta, questi intendeva evitare:“ [...] la graduale perdita degli imbarchi affidatici dai suddetti operatori anche sulle altre linee già operate dalla Compagnia che collegano il continente con la Sardegna, in quanto restando con la Grimaldi, gli operatori non sarebbero stati in grado di servire il mercato Nord Italia Nord Sardegna”²³² (enfasi aggiunta).

289. Nella stessa direzione vanno anche le dichiarazioni rese nel corso dell'istruttoria da alcune società di logistica, le quali hanno affermato che, in assenza di un ingresso sulla direttrice Nord Sardegna – Nord Italia, Grimaldi, avrebbe avuto difficoltà ad accrescere la propria quota di mercato sugli altri fasci di rotte. Infatti, Grimaldi non sarebbe stato in grado di attrarre a sé ulteriori società di logistica rispetto a quelle che già avevano deciso di darle i propri carichi e avrebbe addirittura rischiato di perdere la quota di mercato acquisita²³³.

290. In definitiva, l'ingresso di Grimaldi sul mercato Nord Sardegna – Nord Italia con la rotta Porto Torres – Savona (e vv.), nel gennaio 2017, ha avuto uno scopo meramente difensivo della quota di mercato fino ad allora conseguita. Ciò rappresenta una esemplificazione pratica delle suesposte preoccupazioni concorrenziali circa la creazione di un obbligo artificiale di entrata sul mercato sardo con una gamma completa.

291. Peraltro, le risultanze istruttorie evidenziano, non solo che le condotte poste in essere da Moby/CIN hanno indotto i concorrenti a modificare le proprie strategie commerciali per superare la barriera strategica innalzata dall'impresa dominante - elemento di per sé già sufficiente a dare concretezza all'idoneità anticoncorrenziale delle stesse -, ma anche che questi ultimi all'atto pratico non sono riusciti a superarla.

292. Ciò appare concretamente dimostrato, innanzitutto, dall'avvenuta chiusura della rotta Porto Torres – Savona (e vv.) nel settembre 2017, decisa da Grimaldi al fine di non incorrere in perdite di esercizio (cfr. § 132 *supra*).

²³¹ V. il doc. 253_all.1.

²³² V. il doc. 253_all.1.

²³³ V. il doc. 230, cit.

293. Inoltre, più in generale, la realtà di mercato che continua a caratterizzare il settore del trasporto marittimo di merci da e per la Sardegna, mostra che la valenza intimidatoria delle condotte attuate dall'impresa dominante nei confronti delle imprese di logistica ha posto un freno alla crescita del concorrente. Non meno del [70-80%] totale dei volumi di merci trasportati da e per la Sardegna è, infatti, rimasto sotto il controllo di Moby/CIN, nonostante l'ingresso di Grimaldi con capacità di trasporto consistenti e tariffe molto competitive su tutti i mercati rilevanti, proprio a causa delle condotte poste in essere dall'impresa dominante.

294. Le condotte oggetto di contestazione hanno, peraltro, ostacolato forme di concorrenza più circoscritte, sviluppatasi nell'ambito di un singolo fascio di rotte, dove il completamento della gamma era potenzialmente realizzabile, in termini di capacità e frequenze offerte, per effetto della complementarità tra i piani partenza delle rotte offerte dai concorrenti di Moby/CIN.

295. Dalle risultanze istruttorie emerge, infatti, che, finché Grendi non si è posto come diretto concorrente dell'impresa dominante - in quanto operava su un fascio di rotte (Sud Sardegna – Nord Italia) sul quale Moby/CIN non era presente –, la sua presenza sul mercato non aveva suscitato alcuna reazione da parte dell'operatore dominante, il quale, anzi, vedeva l'altro armatore come potenziale alleato nel tentativo di impedire a Grimaldi di avere accesso alla clientela che utilizzava quella direttrice di trasporto²³⁴.

296. Tuttavia, l'atteggiamento dell'impresa dominante è cambiato non appena Grendi, ad aprile 2016, ha cessato di operare sulla linea Cagliari – Vado Ligure e ha iniziato ad operare sulla rotta Cagliari – Marina di Carrara (e vv.). Con l'apertura del nuovo collegamento, infatti, Grendi è diventato un diretto concorrente di Moby/CIN sul fascio di rotte Sud Sardegna – Centro Italia.

297. Le analisi compiute nell'ambito del procedimento istruttorio hanno consentito di appurare che il piano operativo di Grimaldi sulla rotta Cagliari – Livorno (e vv.) e quello di Grendi sulla rotta Cagliari – Marina di Carrara (e vv.) risultano perfettamente complementari e, quindi, le due compagnie insieme rappresentano una reale alternativa all'utilizzo dei collegamenti giornalieri di Moby/CIN sulla rotta Cagliari – Livorno e vv. sulla medesima direttrice di trasporto (cfr. Tabella 8 *supra*).

298. Orbene, a fronte di ciò, le informazioni acquisite agli atti dimostrano che, proprio in concomitanza con l'avvio della nuova rotta, Grendi ha registrato un sostanziale calo dei propri traffici (pari al [50-60%] in un anno), e che questo esito è legato prevalentemente al fatto che tutte le società di logistica “fedeli” a Moby/CIN, che da molti anni intrattenevano rapporti commerciali con Grendi, d'improvviso hanno cessato quasi completamente di conferire i propri carichi a tale armatore (cfr. § 123 *supra*).

299. Al riguardo, la Parte sostiene che la cattiva *performance* registrata da Grendi sulla nuova rotta debba essere interamente attribuita ad una scelta commerciale strategicamente sbagliata compiuta da Grendi. Secondo la Parte, infatti, lo scalo di Marina di Carrara non avrebbe suscitato interesse negli operatori della logistica neanche negli scorsi anni, come dimostrerebbe il *trend* di volumi di traffico decrescente dal 2012. L'esito negativo della rotta Cagliari – Marina di Carrara sarebbe, pertanto, erroneamente addebitato alla Parte quando, invece, si tratterebbe di un errore di programmazione logistica di Grendi.

300. Le affermazioni della Parte non appaiono condivisibili, in quanto la scelta di non

²³⁴ V. il doc. 119.215, cit.

utilizzare i servizi di trasporto offerti da Grendi non può essere attribuita alla scarsa appetibilità della nuova rotta.

301. Le informazioni acquisite nel corso del procedimento dimostrano, innanzitutto, che il nuovo servizio offerto da Grendi presenta un alto livello di efficienza, ottenuto grazie al fatto che l'armatore è titolare delle concessioni demaniali nei porti di Cagliari e di Marina di Carrara, e che utilizza un nuovo sistema di carico e scarico che velocizza le operazioni portuali e gli consente di avvalersi di un solo mezzo navale, in luogo di due, senza ridurre la frequenza dei viaggi e la capacità di trasporto messa a disposizione sulla rotta²³⁵.

302. Inoltre, la posizione del porto di Marina di Carrara risulta particolarmente strategica nell'ambito dei collegamenti sulla direttrice Sud Sardegna – Centro Italia. Per la maggior parte dei carichi che transitano su questo fascio la rotta Cagliari – Marina di Carrara è, invero, conveniente almeno tanto quanto la Cagliari – Livorno, ed è addirittura certamente più conveniente per i carichi provenienti da, o diretti verso, alcune specifiche città del Nord Est della Penisola, perché, da esse il porto di Marina di Carrara presenta una distanza chilometrica inferiore rispetto al porto di Livorno (circa 40 km in meno da Verona, da Mantova e da Trento, circa 70 km in meno da Parma e da Reggio Emilia, e circa 20 km da Modena)²³⁶. Più in particolare, le merci provenienti dal Nord Italia sui percorsi tracciati dalle autostrade A12 e A15 necessariamente incontrano il porto di Marina di Carrara prima di quello di Livorno, che dista circa 80 km da Marina di Carrara. Imbarcare/sbarcare al primo scalo, invece che al secondo, consente, dunque, alle società di logistica di ridurre sensibilmente i propri costi di trasporto su strada²³⁷. Lo scalo di Marina di Carrara, pertanto, ha una propria domanda potenziale di trasporto di riferimento tanto quanto gli altri porti toscani.

303. Tali conclusioni non sono affatto revocate in dubbio dalle affermazioni di Parte, in base alle quali, mutando il criterio di misurazione e sostituendo la distanza chilometrica con il *travel time*, utilizzato dalla Parte per contestare la definizione dei mercati rilevanti, la rotta Marina di Carrara – Cagliari risulta in via assoluta la meno appetibile.

Tale osservazione è del tutto erronea, in quanto si fonda su una metodologia fallace che, come già osservato al § 168 *supra*, conduce a risultati paradossali e irrealistici. Secondo le misurazioni della Parte, infatti, in termini di *travel time*, ad esempio, la rotta Olbia – Piombino, per tutti i punti di raccolta e di ritiro della merce considerati dalla Parte (192 coppie) è quasi sempre (nel 95% dei casi) la rotta migliore²³⁸. Il che è evidentemente irragionevole dal punto di vista economico, perché conduce a ritenere che detta rotta sia da preferirsi a quella che collega Cagliari con Livorno anche quando la merce è ritirata a Cagliari e consegnata a Livorno.

Il grave errore metodologico commesso dalla Parte, dunque, non può che condurre a ritenere l'invocata inferiorità dello scalo di Marina di Carrara del tutto infondata.

304. Molte altre considerazioni militano, invece, a favore della tesi dell'appetibilità della rotta di Grendi: innanzitutto, occorre tenere conto del fatto che tutti gli operatori già clienti di Grendi sulla rotta Cagliari - Vado Ligure (e vv.), inclusi quelli "fedeli" a Moby/CIN, si avvalevano delle rotte presenti nel fascio Sud Sardegna – Centro Italia anche prima che la società interveniente vi facesse ingresso; l'avvio di un ulteriore collegamento su tale fascio,

²³⁵ V. il doc. 265, cit.

²³⁶ V. il doc. 433.2, cit.

²³⁷ V. il doc. 265, cit.

²³⁸ V. doc. 434.6, cit.

pertanto, ha ampliato le possibilità di trasporto a loro disposizione su tale direttrice, in termini di orari e di frequenze, rendendoli potenziali clienti di Grendi. Il loro totale disinteresse per la nuova rotta appare, dunque, ingiustificato.

305. Ulteriore elemento che depone in senso contrario a quanto prospettato dalla Parte è la maggiore convenienza degli orari di partenza delle navi di Grendi dirette a Marina di Carrara rispetto a quelli delle navi di CIN che vanno a Livorno. Come è emerso nel corso del procedimento, infatti, il piano partenze di Grendi lascia maggiore margine di manovra alle imprese di logistica nella propria organizzazione logistica funzionale al ritiro della merce, senza con ciò pregiudicare una tempestiva consegna della stessa, così che, al pari del servizio offerto da CIN sulla medesima direttrice, anche quello di Grendi consente un trasporto di tipo “A per C”.

306. Sono, infine, destituite di fondamento anche le argomentazioni di Parte, sollevate nel corso dell’istruttoria, volte a provare l’insussistenza di un nesso tra i comportamenti di Moby/CIN e l’insuccesso commerciale di Grendi sulla rotta Cagliari - Marina di Carrara (e vv.), sulla base di una presunta contraddizione nelle argomentazioni fornite dall’interveniente, il quale prima avrebbe affermato che il calo di volumi verificatosi nell’ambito dei propri traffici fosse dovuto ad un aumento dell’offerta sui mercati rilevanti risultante dall’ingresso di Grimaldi²³⁹, e poi avrebbe sostenuto che lo stesso fosse legato ai comportamenti di Moby/CIN²⁴⁰.

307. Grendi, infatti, ha evidenziato chiaramente che l’ingresso di Grimaldi sul mercato sardo, con l’avvio della rotta Palermo – Cagliari – Livorno – Genova (e vv.) nell’autunno 2015, non aveva ridotto in maniera significativa i volumi trasportati da Grendi sulla rotta Cagliari – Vado Ligure (e vv.), sia perché il servizio offerto da Grimaldi non era completamente sovrapponibile a quello di Grendi sia perché, in ragione della complessità della rotta operata, il servizio offerto dal nuovo entrante non era necessariamente qualitativamente superiore²⁴¹.

308. Le analisi svolte nel corso dell’istruttoria, invece, mostrano che l’andamento negativo nei traffici di Grendi si è manifestato definitivamente solo dopo l’apertura della nuova rotta tra Cagliari e Marina di Carrara, a causa del completo “disinteresse” delle imprese di logistica vicine a Moby/CIN per il servizio offerto da Grendi.

309. Non si ravvisano, pertanto, spiegazioni plausibili, basate su motivazioni economicamente razionali, all’abbandono totale del servizio di Grendi da parte delle società “fedeli” a Moby/CIN, se non quella che tale esito è il frutto dell’affiliazione generata dal timore di vedere replicato nei loro confronti il boicottaggio posto in essere da Moby/CIN nei confronti delle imprese che si erano servite di Grimaldi mesi prima. Altrimenti non si spiegherebbe perché le società clienti di Grimaldi (Lucianu, Pinna Trasporti e Logistica Mediterranea) non hanno smesso di conferire i propri carichi a Grendi sulla nuova rotta (cfr. Grafico 2 *supra*).

310. In conclusione, è ragionevole ritenere che il calo di traffico registrato da Grendi sulla rotta Cagliari – Marina di Carrara (e vv.) sia eziologicamente connesso alla strategia di ostacolo all’accesso ai mercati rilevanti già posta in essere da Moby/CIN nei confronti di Grimaldi, la quale ha sortito i propri effetti anche nei confronti di Grendi, peraltro meno equipaggiato sotto il profilo commerciale e finanziario per rispondere all’attacco

²³⁹ V. il doc n. 204, cit.

²⁴⁰ V il doc. 265, cit.

²⁴¹ V. il doc. 265, cit.

dell'impresa dominante.

311. Pertanto, il danno subito da Grendi non può che essere il frutto dell'effetto segnalitico del boicottaggio posto in essere da Moby/CIN al fine di scoraggiare le imprese di logistica dal servirsi dei concorrenti.

VI. CONCLUSIONI

312. Tutto ciò premesso, si ritiene che le evidenze a fascicolo mostrino in maniera univoca come Moby/CIN, quantomeno nel periodo che va da settembre 2015 a tutt'oggi, forte della propria posizione dominante sui mercati rilevanti, identificati dai fasci di rotte Sud Sardegna – Centro Italia, Nord Sardegna – Centro Italia e Nord Sardegna – Nord Italia, abbia intenzionalmente messo in atto una serie di condotte anticoncorrenziali che, complessivamente considerate, integrano un'unica strategia escludente qualificabile come un abuso di posizione dominante in violazione dell'art. 102, lett. b), TFUE.

321. Più precisamente, Moby/CIN ha posto in essere una composita e aggressiva strategia costituita da condotte di boicottaggio diretto e indiretto delle imprese di logistica c.d. "traditrici" ossia quelle che, a seguito dell'offerta dei concorrenti, si sono avvalse dei servizi di questi ultimi per il trasporto via mare anche solo di una parte dei propri carichi.

In particolare, il boicottaggio diretto si è manifestato attraverso ingiustificate ritorsioni e penalizzazioni economiche e commerciali (ad esempio: diniego di imbarco, recesso dai contratti, applicazione di condizioni più onerose etc.). Il boicottaggio indiretto, invece, si è manifestato attraverso la concessione alle imprese rimaste "fedeli" di vantaggi competitivi di varia natura (ad esempio: condizioni commerciali estremamente favorevoli su tutte le rotte da e per la Sardegna, pressione sui committenti per indurli a non affidare carichi alle imprese "traditrici"), al fine di consentire loro di sottrarre commesse alle imprese di logistica "traditrici".

321. I due tipi di comportamento rappresentano, dunque, due facce della medesima medaglia, ovvero due aspetti di una strategia unitaria messa in atto dall'impresa dominante con lo scopo precipuo di nuocere alle imprese di logistica "traditrici" e, per riflesso, di ostacolare o impedire l'accesso a nuovi concorrenti ai mercati rilevanti. Tale obiettivo si è effettivamente concretizzato nei confronti delle società Grimaldi e Grendi.

313. Oltre ad essere potenzialmente e concretamente produttivi dei summenzionati effetti negativi per il mercato, i comportamenti posti essere da Moby/CIN si caratterizzano anche per la presenza di un intento escludente che emerge in maniera univoca e lampante dalla documentazione acquisita agli atti e che ne aumenta la gravità.

314. La strategia escludente attuata da Moby/CIN sui mercati rilevanti risulta gravemente restrittiva della concorrenza, in quanto ha consentito all'impresa di mantenere la propria posizione dominante sui mercati rilevanti, con effetti negativi sul confronto competitivo.

315. Tale strategia è, inoltre, idonea a produrre effetti dannosi nei confronti dei consumatori finali dei servizi di trasporto merci da e per la Sardegna. Gli ostacoli alla concorrenza frapposti dall'impresa dominante, infatti, impediscono che i prezzi dei noli sul mercato si riducano - o non si riducano tanto quanto si sarebbero ridotti in assenza delle condotte ostative - per effetto della pressione competitiva derivante dall'ingresso di armatori più efficienti sui mercati rilevanti. Ciò significa che la committenza, e in ultima analisi i consumatori finali acquirenti dei beni trasportati via mare tra la Sardegna e l'Italia

continentale, non possono godere dei benefici della concorrenza sotto forma di prezzi inferiori. I più alti prezzi dei noli, infatti, entrando a far parte del costo di produzione delle imprese di logistica, si traducono in prezzi più alti richiesti da queste ultime alla committenza, e da questa ai consumatori dei beni oggetto di trasporto.

VII. IL PREGIUDIZIO AL COMMERCIO INTRACOMUNITARIO

316. Il pregiudizio al commercio intracomunitario costituisce uno dei presupposti ai fini dell'applicazione dell'articolo 102 TFUE. La sussistenza del pregiudizio al commercio fra Stati membri dipende, più in particolare, da un complesso di fattori che, tra l'altro, includono la natura dei prodotti o servizi e la posizione delle imprese interessate²⁴².

317. Tanto considerato, l'abuso in oggetto riguarda un servizio che interessa tutto il territorio della Repubblica Italiana e, quindi, corrispondente a una parte significativa del mercato europeo. L'abuso posto in essere da Moby/CIN è idoneo quindi per sua stessa natura a ostacolare l'integrazione economica perseguita dall'ordinamento dell'Unione Europea. Ne deriva, quindi, che esso è da ritenersi suscettibile di pregiudicare il commercio fra gli Stati membri e che le condotte ascrivibili alla Parte assumono rilevanza ai sensi dell'articolo 102 TFUE.

318. Pertanto, sulla base di quanto precede, si ritiene che il comportamento descritto, in quanto suscettibile di alterare il commercio tra Stati membri costituisce fattispecie di abuso di posizione dominante, ai sensi dell'articolo 102 del TFUE.

VIII. GRAVITÀ E DURATA DELLE INFRAZIONI

319. L'articolo 15, comma 1, della legge n. 287/90 prevede che l'Autorità, nei casi di infrazioni gravi in materia di abuso di posizione dominante o di intese restrittive della concorrenza, tenuto conto della loro gravità e durata, disponga l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria, fino al 10% del fatturato realizzato da ciascuna impresa o ente responsabile dell'infrazione nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente alla notificazione della diffida adottata ad esito del procedimento istruttorio.

320. Secondo quanto espressamente chiarito dalla Corte di Giustizia, “*per valutare la gravità di un'infrazione, si deve tener conto di un gran numero di fattori il cui carattere e la cui importanza variano a seconda del tipo di infrazione e delle circostanze particolari della stessa*”²⁴³.

321. A questo proposito si sottolinea che il comportamento complessivamente adottato da Moby/CIN integra una fattispecie di abuso escludente, ai sensi del diritto *antitrust* euro-unitario e nazionale, poiché, tramite l'esclusione dei concorrenti attuali e potenziali dai mercati rilevanti, risulta suscettibile di causare un pregiudizio significativo alla concorrenza nel mercato del trasporto marittimo di merci da e per la Sardegna e ai consumatori dei beni

²⁴² Cfr. Corte Giust., 11 luglio 2005, in causa C-42/84, *Remia BV et al. c. Commissione delle Comunità Europee*; Comunicazione della Commissione UE sulla nozione del pregiudizio al commercio fra Stati membri di cui agli articoli 81 e 82 Trattato CE (2004/C 101/07, in GUCE C 101/81 del 27 aprile 2004).

²⁴³ Cfr., *inter alia*, Corte Giust., 7 giugno 1983, in cause riunite C-100/08 a 103/08, *Musique Diffusion Française et al. c. Commissione delle Comunità Europee*, par. 120.

oggetto di trasporto lungo tali direttrici.

322. Si evidenzia che la strategia escludente realizzata da Moby/CIN è stata accompagnata da un evidente intento anticoncorrenziale, come emerge in maniera molto eloquente dalla significativa mole di documenti acquisiti agli atti, ai quali la Parte non è riuscita in maniera credibile a dare un significato diverso da quello che comprova l'esistenza di tale intento.

323. Sulla base di quanto precede, in conformità con gli orientamenti giurisprudenziali euro-unitario e nazionali, emerge che i comportamenti posti in essere da Moby/CIN integrano una violazione molto grave della disciplina posta a presidio della concorrenza.

324. Quanto alla durata dell'abuso contestato, le risultanze istruttorie attestano che l'inizio dei comportamenti abusivi risale quantomeno al momento di inizio della strategia abusiva, ovvero il 28 settembre 2015, data di apertura della rotta Palermo – Cagliari – Livorno – Genova (e vv.), e risulta tuttora in corso.

IX. DETERMINAZIONE DELLA SANZIONE

325. Una volta accertata la gravità e la durata dell'infrazione posta in essere da Moby/CIN, al fine di quantificare la sanzione da irrogare, occorre tenere presente quanto previsto dall'articolo 11 della legge n. 689/1981, come richiamato dall'articolo 31 della legge n. 287/90, nonché i criteri interpretativi enucleati nelle "*Linee Guida sulla modalità di applicazione dei criteri di quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità in applicazione dell'articolo 15, comma 1, della legge n. 287/90*" (di seguito, Linee Guida), deliberate dall'Autorità il 22 ottobre 2014.

326. Alla luce dei punti 7 e seguenti delle Linee Guida, l'importo di base della sanzione si ottiene moltiplicando una percentuale del valore delle vendite interessate dalla condotta illecita, determinata in funzione del livello di gravità dell'infrazione, per la durata della partecipazione di ciascuna impresa all'infrazione.

327. In particolare, si prende a riferimento il valore delle vendite dei servizi interessati realizzate dalla Parte, ossia il fatturato derivante dall'attività di trasporto marittimo di merci svolta da Moby/CIN nei mercati rilevanti, nell'ultimo esercizio finanziario corrispondente ad un anno intero di partecipazione all'infrazione (ovvero dal 1° gennaio 2016 al 31 dicembre 2016), al netto dell'IVA e delle altre imposte. Il fatturato derivante dalle vendite realizzate da Moby/CIN grazie all'attività di trasporto marittimo di merci nei mercati rilevanti, al netto dell'IVA, delle altre imposte, è pari a [70-80 milioni di] euro, in base all'ultimo esercizio chiuso il 31 dicembre 2016²⁴⁴.

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

329. Secondo consolidata giurisprudenza euro-unitaria e nazionale, per valutare il grado di gravità di un'infrazione si deve tenere conto di diversi fattori il cui carattere e la cui importanza variano a seconda del tipo di infrazione e delle circostanze particolari della stessa. Tra questi rilevano principalmente la natura dell'infrazione, le condizioni di concorrenza nel mercato interessato, la natura dei prodotti e/o servizi e la rilevanza

²⁴⁴ V. doc. 418.4.

dell'effettivo impatto economico sul mercato e sui consumatori²⁴⁵.

330. Ai sensi del punto 14 delle Linee Guida, nella fattispecie in esame assumono rilievo il tipo di infrazione – che si caratterizza come avente una natura escludente nei confronti di diretti concorrenti –, il carattere insostituibile dei servizi oggetto di istruttoria per la domanda – il trasporto marittimo di merci su numerose rotte assume peraltro la caratteristica di servizio pubblico –, il livello di concentrazione dei mercati rilevanti – che vede la presenza predominante di Moby/CIN – e l'impatto economico delle condotte – che nel caso di specie, forte della valenza segnaletica delle condotte, risulta tuttora perdurante, sia in termini di effetti economici e reputazionali direttamente sofferti dalle imprese di logistica, sia in termini di effetti economici subiti dai concorrenti.

331. Pertanto, alla luce delle precedenti considerazioni, la percentuale dell'importo-base sanzionatorio va collocata al [5-10%] del valore delle vendite, in quanto la condotta contestata alla Parte costituisce un'unica e articolata strategia tesa all'esclusione dei concorrenti, attuali e potenziali, nei mercati rilevanti. In particolare, facendo leva sulla propria posizione dominante, Moby/CIN ha intenzionalmente posto in essere un'azione di boicottaggio diretto e indiretto nei confronti delle imprese di logistica che si erano rivolte ai concorrenti, per scoraggiarle dall'avvalersi dei loro servizi di trasporto marittimo, e così impedire l'ingresso di questi ultimi sui mercati rilevanti.

332. L'ammontare così ottenuto va quindi moltiplicato per il numero di anni di partecipazione all'infrazione, tenuto conto dei criteri definiti nel paragrafo 16 delle Linee Guida, in cui si è stabilito che *“per le infrazioni di anno, la durata sarà calcolata in funzione dei mesi e dei giorni effettivi di partecipazione all'infrazione”*. Nel caso di specie, la durata dell'infrazione è pari ad 2 (due) anni, 5 (cinque) mesi, considerato l'inizio, in data 28 settembre 2015. Pertanto, l'importo-base è stato calcolato utilizzando “2,42” quale fattore moltiplicativo, risultando pari a [15-20 milioni di] euro.

333. In applicazione del punto 17 delle Linee Guida, al fine di conferire al potere sanzionatorio dell'Autorità il necessario carattere di effettiva deterrenza e in considerazione della rilevante gravità della restrizione della concorrenza posta in essere dal gruppo Moby, si ritiene opportuno inserire nell'importo base un ammontare supplementare (c.d. *entry fee*), nella misura del [15-20%] del valore delle vendite dei beni e dei servizi oggetto dell'infrazione, ovvero pari a [10-15 milioni di] euro.

334. In considerazione di quanto sopra, l'importo della sanzione irrogata è fissato nella misura di 29.202.673,73 euro. Richiamando il punto 29 delle linee guida, la sanzione così determinata non supera il massimo edittale, di cui all'art. 15, comma 1, della l. n. 287/1990.

Tutto ciò premesso e considerato,

DELIBERA

a) che le società Moby S.p.A. e Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. hanno posto in essere un abuso di posizione dominante in violazione dell'art. 102, lettera b), TFUE,

²⁴⁵ Cfr., a titolo esemplificativo, Cons. Stato, sentenze del 9 febbraio 2011, n. 896 e del 16 settembre 2011, nn. 5171 e 5172.

consistente in un'unica e articolata strategia tesa all'esclusione dei concorrenti, attuali e potenziali, nei mercati rilevanti, intenzionalmente realizzata per il tramite di un'azione di boicottaggio diretto e indiretto nei confronti delle imprese di logistica che si erano rivolte ai concorrenti, per scoraggiarle dall'avvalersi dei loro servizi di trasporto marittimo;

b) che le società Moby S.p.A. e Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. pongano immediatamente fine ai comportamenti distortivi della concorrenza di cui alla precedente lettera e si astengano in futuro dal porre in essere comportamenti analoghi a quelli oggetto dell'infrazione accertata al punto precedente;

c) che le società Moby S.p.A. e Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., entro novanta giorni dalla notifica del presente provvedimento, diano comunicazione all'Autorità, trasmettendo una specifica relazione scritta, delle iniziative adottate per ottemperare a quanto richiesto alla precedente lettera b);

d) di irrogare, in solido, alle società Moby S.p.A. e Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., in ragione della gravità e della durata dell'infrazione, una sanzione amministrativa pecuniaria complessiva pari a 29.202.673,73 € (ventinovemilioniduecentoduemilaseicentosezzantatre/73 euro).

La sanzione amministrativa di cui alla precedente lettera d) deve essere pagata entro il termine di novanta giorni dalla notificazione del presente provvedimento, utilizzando i codici tributo indicati nell'allegato modello F24 con elementi identificativi, di cui al Decreto Legislativo n. 241/1997.

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

Decorso il predetto termine, per il periodo di ritardo inferiore a un semestre, devono essere corrisposti gli interessi di mora nella misura del tasso legale a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino alla data del pagamento. In caso di ulteriore ritardo nell'adempimento, ai sensi dell'articolo 27, comma 6, della legge n. 689/81, la somma dovuta per la sanzione irrogata 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. Degli avvenuti pagamenti deve essere data immediata comunicazione all'Autorità, attraverso l'invio di copia del modello attestante il versamento effettuato.

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

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

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

IL SEGRETARIO GENERALE

Roberto Chieppa

IL PRESIDENTE

Giovanni Pitruzzella