

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA dell'8 giugno 2011;

SENTITO il Relatore Dottor Salvatore Rebecchini;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTA la comunicazione della società Moby S.p.A., pervenuta in data 16 maggio 2011;

CONSIDERATO quanto segue:

## **I. LE PARTI**

1. Moby S.p.A. (di seguito, Moby) è una società controllata congiuntamente dall'armatore Vincenzo Onorato, al quale è riferibile oltre il 60% del capitale sociale, e da L19 S.p.A., con il 32% del capitale sociale, quest'ultima indirettamente controllata da Clessidra SGR S.p.A., che gestisce il fondo di investimento riservato denominato Clessidra Capital Partners<sup>1</sup>. Moby è a capo di un gruppo attivo principalmente in Italia nel settore del trasporto marittimo di linea di passeggeri, con o senza veicoli, e di merci (cosidette navi *Ro-Pax*). Il fatturato complessivo di Moby e del Gruppo Clessidra è stato di circa [1-2]<sup>2</sup> miliardi di euro nel 2009 in Italia.

---

<sup>1</sup> Il controllo congiunto è esercitato sulla base di un patto parasociale che conferisce a L19/Clessidra un diritto di veto su alcune delle materie rilevanti ai fini dell'indirizzo strategico della società.

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

2. Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A. (di seguito, “Toremar”) è una società il cui capitale sociale è interamente posseduto dalla Regione Toscana, attiva nel settore del trasporto marittimo di linea di passeggeri, veicoli e merci da e per l’arcipelago toscano, servendo le isole di Gorgona, Capraia, Elba, Pianosa e Giglio. Il capitale sociale di Toremar è stato trasferito da Tirrenia di navigazione S.p.A. alla Regione Toscana con Decreto Legge n. 135/09, convertito nella legge 20 novembre 2009, n. 166. In conformità a quanto prescritto dall’art. 19<sup>ter</sup> del suddetto decreto nell’ambito della privatizzazione delle società del gruppo Tirrenia, in data 28 dicembre 2009 la Regione Toscana ha dato avvio alla procedura ad evidenza pubblica per la privatizzazione di Toremar e per l’affidamento dei servizi di cabotaggio marittimo di interesse regionale. Toremar opera sulla base di una convenzione che stabilisce gli obblighi di servizio pubblico e l’entità dei relativi sussidi. La convenzione è stata originariamente stipulata nel 1991 con l’allora Ministero della Marina Mercantile (oggi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti); alla scadenza, prevista al 31 dicembre 2008, la convenzione è stata prorogata, nelle more del completamento delle procedure di privatizzazione del gruppo Tirrenia, fino al 30 settembre 2010, mediante la citata legge n. 166/09, ed è tuttora vigente a seguito dell’ulteriore proroga introdotta con D.L. 5 agosto 2010, n. 125, convertito in legge 1° ottobre 2010, n. 163, che ne ha prolungato l’efficacia fino al completamento delle procedure di privatizzazione della società Tirrenia. Gli obblighi di servizio pubblico e l’ammontare dei sussidi che saranno erogati dalla Regione Toscana dal 2011 in poi saranno indicati nel contratto di servizio, che sarà sottoscritto tra la Regione Toscana ed il nuovo proprietario di Toremar dopo l’aggiudicazione definitiva della gara. Il fatturato realizzato nel 2009 in Italia da Toremar ammonta a 39 milioni di euro.

## **II. DESCRIZIONE DELL’OPERAZIONE**

3. L’operazione in esame consiste nell’acquisizione, da parte di Moby, del controllo esclusivo di Toremar, a seguito dell’aggiudicazione provvisoria, avvenuta in data 5 maggio 2011, della sopra citata gara bandita dalla Regione Toscana.

### III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

4. L'operazione comunicata, in quanto comporta l'acquisizione di un'impresa, costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera *b*), della legge n. 287/90.

Essa rientra quindi nell'ambito di applicazione della legge n. 287/90, non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento CE n. 139/04, ed è soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva disposto dall'articolo 16, comma 1, della medesima legge, in quanto il fatturato totale realizzato a livello nazionale dall'insieme delle imprese interessate è stato superiore a 472 milioni di euro.

### IV. VALUTAZIONE DELLA CONCENTRAZIONE

#### *a) I mercati rilevanti*

5. L'operazione interessa i servizi di trasporto marittimo di linea di passeggeri, con o senza veicoli, e di merci. In particolare, il servizio di trasporto merci può essere erogato con navi miste merci/passeggeri (c.d. *Ro-Pax*) o con navi traghetto tuttomerce (c.d. *Ro-Ro*).

Secondo un consolidato orientamento dell'Autorità, l'attività di trasporto marittimo di linea di passeggeri, con o senza veicoli, e di merci, che fa la spola tra due porti a cadenze frequenti e regolari, si distingue da altre modalità di trasporto occasionale in quanto presenta caratteristiche specifiche quali la regolarità del servizio, gli orari e le tariffe prefissate<sup>3</sup>.

Con specifico riguardo al servizio di trasporto di linea di merci, con navi *Ro-Pax* o *Ro-Ro*, questo costituisce un mercato del prodotto distinto rispetto a tutte le altre modalità di trasporto marittimo di merci (in particolare quello esercitato con navi porta-container o con navi che trasportano vagoni ferroviari).

6. Nel caso di specie, le parti oggetto della presente operazione effettuano collegamenti marittimi locali tra alcuni porti della Regione Toscana (Livorno, Piombino e Porto Santo Stefano) e le principali isole dell'arcipelago toscano, tra cui alcune di modeste dimensioni. Il servizio di trasporto marittimo di linea merci è erogato con navi miste merci/passeggeri (c.d. *Ro-Pax*).

---

<sup>3</sup> Cfr. provv. n. 2379 A49 - *Pozzuoli Ferries/Gruppo Lauro*, in Boll. n. 42/94.

Le rotte interessate dal servizio di trasporto di linea di passeggeri, con o senza veicoli, e di merci, sono:

- a) *Piombino — Portoferraio (Isola d'Elba)*;
- b) *Piombino — Cavo — Portoferraio (Isola d'Elba)*;
- c) *Livorno — Isola di Gorgona — Isola di Capraia*;
- d) *Porto S. Stefano — Isola del Giglio*;
- e) *Piombino — Rio Marina (Isola d'Elba) — Isola di Pianosa*.

Ciascuna delle rotte interessate può costituire un mercato distinto.

7. Nel corso del procedimento potranno essere valutate eventuali relazioni di sostituibilità tra alcune delle tratte interessate o, con specifico riferimento al servizio di trasporto merci, tra queste e altre tratte facenti parte di un bacino più ampio nell'ambito della Regione Toscana. Ciò al fine di valutare l'esistenza dei presupposti per considerare una definizione del mercato che tenga conto di fasci di rotte piuttosto che di singole rotte.

8. Attualmente, Moby è attiva soltanto sulle rotte *Piombino-Portoferraio-Piombino* e *Piombino-Cavo-Piombino*, mentre Toremar è presente su tutte le rotte sopraindicate<sup>4</sup>.

9. Le tabelle seguenti sintetizzano la dimensione dei mercati rilevanti in volume (tavola 1) e in valore (tavola 2).

**Tavola 1.: dimensione dei mercati (anno 2010, dati in volume: numero biglietti per passeggeri e veicoli e mt per le merci, in migliaia)**

<b>Rotta</b>	<b>Passeggeri</b>	<b>Veicoli</b>	<b>Merci</b>
Piombino — Portoferraio (Isola d'Elba)	2.585	650	850
Piombino — Cavo — Portoferraio (Isola d'Elba)	110	31	13
Livorno — Isola di Gorgona — Isola di Capraia	60	7	26
Porto S. Stefano — Isola del Giglio	400	48	39
Piombino — Rio Marina (Isola d'Elba) — Isola di Pianosa	240	60	35

Cfr. Informazioni fornite dalle parti

**Tavola 2.: dimensione dei mercati (anno 2009, dati in migliaia di euro)**

<b>Rotta</b>	<b>Valore (migliaia di €)</b>
Piombino — Portoferraio (Isola d'Elba)	48.633
Piombino — Cavo — Portoferraio (Isola d'Elba)	372
Livorno — Isola di Gorgona — Isola di Capraia	1.055
Porto S. Stefano — Isola del Giglio	5.500
Piombino — Rio Marina (Isola d'Elba) — Isola di Pianosa	3.458

Cfr. Informazioni fornite dalle parti

<sup>4</sup> Si segnala inoltre che sulla rotta Porto S. Stefano — Isola di Giannutri non opera nessuna delle due società interessate dall'Operazione, ma è presente soltanto il terzo concorrente Mare Giglio S.r.l..

## ***b) Effetti dell'operazione***

**10.** L'operazione in esame determinerà rilevanti effetti strutturali sulle due principali rotte dell'arcipelago elbano (*Piombino-Portoferraio* e *Piombino-Cavo-Portoferraio*), con la creazione di un duopolio sulla rotta *Piombino-Portoferraio* e di un assetto monopolistico sulla rotta *Piombino-Cavo-Portoferraio*; sulle altre rotte l'operazione produrrà la sostituzione di un operatore con un altro.

Con riferimento al servizio di trasporto merci, la valutazione dell'eventuale impatto concorrenziale dell'operazione potrebbe mutare qualora si giunga all'individuazione di un mercato rilevante costituito da fasci di rotte sostituibili tra loro.

Di seguito si riporta la posizione delle parti con riferimento ai servizi di trasporto passeggeri<sup>5</sup> e merci.

*Le rotte a) Piombino — Portoferraio e b) Piombino — Cavo — Portoferraio*

**11.** Sulla rotta *a) Piombino — Portoferraio* operano tre compagnie marittime: Moby, con una quota sui passeggeri trasportati di circa il [55-60%], Toremar, con una quota di circa il [35-40%] e la società BN di Navigazione S.r.l. (di seguito, "Blu Navy") con una quota di circa il [1-5%] (dati relativi al 2010).

A seguito dell'operazione, la quota congiunta di Moby e Toremar sarà, quindi, del [95-100%] circa con riferimento al trasporto passeggeri. Parimenti con riferimento alle merci, per le quali la nuova entità deterrà una quota di mercato pari a circa il [95-100%].

Secondo quanto dichiarato dalla parte segnalante, anche la società Forship S.p.A., titolare dei marchi Sardinia Ferries e Corsica Ferries, potrebbe fare prossimamente ingresso sulla rotta.

**12.** Ad oggi, sulla rotta *b) Piombino — Cavo — Portoferraio*, Moby e Toremar sono gli unici due operatori attivi nel servizio di trasporto di linea di passeggeri. Mentre Moby è l'unico operatore che eroga servizi di trasporto di linea di passeggeri con veicoli a seguito e di merci.

Con riguardo ai passeggeri, Moby detiene una quota di circa il [80-85%] mentre Toremar detiene una quota di circa il [15-20%]. Pertanto, a seguito dell'operazione sul mercato sarà presente un unico operatore, costituito dalla nuova entità.

---

<sup>5</sup> Le quote non cambiano sostanzialmente considerando anche i dati relativi al trasporto veicoli.

## *Le altre rotte*

**13.** Sulla rotta *c) Livorno — Isola di Gorgona — Isola di Capraia* e sulla rotta *e) Piombino — Rio Marina (Isola d'Elba) — Isola di Pianosa*, la società Toremar è attualmente l'unico operatore che eroga servizi di trasporto di linea di passeggeri, veicoli e di merci.

**14.** Sulla rotta *d) Isola del Giglio — Porto S. Stefano*, la società Moby non è presente, mentre la società Toremar detiene una quota per il trasporto passeggeri di circa il [25-30%] ed una quota di circa il [60-65%] con riferimento alle merci. L'operazione determinerà, pertanto, la sostituzione di un operatore con un altro. Rileva poi la circostanza che sul tale rotta è presente anche la società Mare Giglio S.r.l., principale operatore per quanto riguarda il trasporto passeggeri.

### ***c) Barriere all'entrata***

**15.** Nei mercati interessati le principali barriere all'ingresso sono di tipo amministrativo o "fisiche", e consistono nella difficoltà di accesso ai porti e nella mancanza di disponibilità di banchine e di accosti (che rappresentano, nel settore del trasporto marittimo, l'equivalente degli *slot* nel settore del trasporto aereo). Nel settore del trasporto marittimo, a differenza di quanto avviene nel sistema aeroportuale, non esiste una disciplina uniforme e l'assegnazione degli accosti viene svolta dalle singole Autorità Portuali, ciascuna per quanto di propria competenza, in conformità a quanto prescritto dalla Legge 28 gennaio 1994, n. 84, di riordino della legislazione in materia portuale. Più precisamente l'art. 6 della legge citata stabilisce i poteri dell'Autorità portuale, cui sono demandati in particolare i compiti di "*indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali, di cui all'art. 16 comma 1 e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti*" (art. 6, comma 1, lettera a). In questa prospettiva, inoltre, spetta al Presidente anche il potere/dovere di "*coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni*" nonché di amministrare "*le aree e i beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale*" di ciascuna Autorità portuale (art. 8). Con riguardo ai profili di sicurezza della navigazione (cfr. art. 14 della legge n. 84/94), è invece l'Autorità marittima che "*regola e vigila l'entrata e l'uscita, il movimento, gli ancoraggi e gli ormeggi delle navi [...] nelle acque del porto*" (art. 62 del Cod. Nav.). Di

norma, ambedue le Autorità collaborano nell'esercizio delle suddette funzioni.

**16.** Per quanto riguarda il Porto di Piombino, punto di origine e destinazione delle rotte *a)* e *b)*, l'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba si è dotata di una regolazione *ad hoc* in materia di accosti, contenuta in una serie di atti amministrativi, tra i quali in particolare si segnala l'Ordinanza n. 23/08 recante “*Disposizioni per l'accesso alle infrastrutture portuali del porto di Piombino per l'esercizio di linee di navigazione*”. Tale regolamentazione è attualmente in fase di revisione.

#### ***d) Conclusioni***

**17.** Alla luce delle considerazioni sopra riportate, l'Autorità ritiene che la realizzazione dell'operazione di concentrazione in esame possa determinare il rischio di costituzione o rafforzamento di una posizione dominante nei mercati dei servizi di trasporto marittimo di linea di passeggeri, con o senza veicoli, e di merci da/per Piombino — Portoferraio e da/per Piombino — Cavo — Portoferraio, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza.

RITENUTO, pertanto, che l'operazione in esame, consistente nell'acquisizione da parte di Moby S.p.A. del controllo esclusivo di Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A., sia suscettibile di determinare, ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 287/90, la creazione o il rafforzamento di una posizione dominante su diversi mercati relativi ai servizi di trasporto marittimo di linea di passeggeri, con o senza veicoli, e di merci, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza;

### DELIBERA

a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90, nei confronti delle società Moby S.p.A. e Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.;

b) la fissazione del termine di giorni dieci, decorrente dalla data di notificazione del presente provvedimento, per l'esercizio da parte dei legali rappresentanti delle parti, ovvero da persone da esse delegate, del diritto di essere sentiti, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della legge n. 287/90, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione Agroalimentare e Trasporti della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità almeno tre giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;

c) che il responsabile del procedimento è il Dott. Fabio Massimo Esposito;

d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione Agroalimentare e Trasporti della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità dai rappresentanti legali delle parti, nonché dai soggetti aventi un interesse giuridicamente rilevante o da persona da essi delegata;

e) che il procedimento deve concludersi entro quarantacinque giorni decorrenti dalla data di delibera del presente provvedimento;

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

IL SEGRETARIO GENERALE

*Luigi Fiorentino*

IL PRESIDENTE

*Antonio Catricalà*