

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 28 ottobre 2015;

SENTITO il Relatore Dottoressa Gabriella Muscolo;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTA la comunicazione della società Onorato Partecipazioni S.r.l., pervenuta in data 6 luglio 2015;

VISTA la richiesta di informazioni inviata alla società Onorato Partecipazioni S.r.l. in data 4 agosto 2015;

VISTA la risposta della società Onorato Partecipazioni S.r.l. alla suddetta richiesta di informazioni, pervenuta in data 2 ottobre 2015;

VISTA la documentazione agli atti;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Onorato Partecipazioni S.r.l. (di seguito OP) è una holding di partecipazioni interamente controllata dal Sig. Vincenzo Onorato, avente quale oggetto sociale l'assunzione, a scopo di stabile investimento, di partecipazioni in società ed enti in Italia e all'estero e la compravendita e l'amministrazione di titoli pubblici e privati.

OP (unitamente alle controllate Aybea S.r.l. e ICO2006 S.r.l.) ha realizzato nel 2014 in Italia un fatturato totale di circa [1-10]¹ milioni di euro.

2. Moby S.p.A. (di seguito Moby) è una società a capo di un gruppo attivo, principalmente in Italia, nel settore del trasporto marittimo di linea passeggeri, con o senza veicoli, e di merci. Nello specifico, Moby opera nei collegamenti dell'Italia continentale con la Sardegna, la Corsica e l'Isola d'Elba e concentra la propria attività nel periodo estivo, tramite una flotta di numerose navi di diverse dimensioni e capacità di trasporto, tra cui figurano navi tutto-merci (c.d. *Ro-Ro*) e navi miste (c.d. *Ro-Pax*), idonee a trasportare non solo passeggeri con veicoli al seguito ma anche merci.

Moby è soggetta al controllo congiunto di OP (52,64%) e di L19 S.p.A. (32%). Le rimanenti quote sono detenute dal sig. Vincenzo Onorato (9,17%) e dalla signora Maria Grazia Carminio (6,19%).

Al momento della notifica, Moby controlla, direttamente o indirettamente, le seguenti società: Enermar Trasporti S.r.l., San Cataldo S.p.A., Società Siciliana salvataggi S.p.A., Moby Lines Europe G.m.B.H., Andy S.r.l., Toscana Regionale Marittima S.p.A. (Toremara), M.F. Maddalena Ferry S.r.l., Enermar D.o.o. e Sinergest Olbia S.p.A. Infine, Moby detiene una quota del 40% in Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. (di seguito, CIN).

Il gruppo Moby, esclusa CIN, ha realizzato in Italia un fatturato di circa [100-492] milioni di euro nel 2014.

3. Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. (di seguito CIN) è la società che ha acquisito il ramo d'azienda di navigazione di Tirrenia preposto alla fornitura del servizio di trasporto marittimo di passeggeri e merci tra l'Italia continentale e le isole maggiori e minori. CIN (che opera con il *brand* Tirrenia) è titolare del servizio pubblico che garantisce la continuità territoriale con la Sardegna, Sicilia e le Isole Tremiti attraverso navi miste di passeggeri/ merci (*Ro-Pax*) e navi traghetto tutto-merci (*Ro-Ro*), queste ultime dedicate al trasporto marittimo di linea di veicoli gommati utilizzati da imprese di autotrasporto che curano la spedizioni di merci. Il capitale sociale di CIN è ripartito tra: Moby, con una quota del 40%, L19, con una quota del 35%; il Gruppo Investimenti Portuali (di seguito GIP), col 15% e, infine, Shipping Investment (di seguito, SI), con il 10%. CIN ha realizzato nel 2014 un fatturato di circa [100-492] milioni di euro.

¹ Nella presente versione alcuni dati sono omessi, in quanto si sono ritenuti sussistenti elementi di riservatezza o di segretezza delle informazioni.

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

4. La concentrazione si realizza in due fasi, ad esito delle quali OP acquista il controllo esclusivo sulle società CIN e Moby:

- l'acquisto da parte di OP delle quote di partecipazione detenute da L19 in Moby e CIN;
- l'acquisto da parte di OP delle quote di partecipazione detenute da GIP e di SI in CIN.

5. Com'è noto, con provvedimento n. 23760 del 21 giugno 2012, l'Autorità ha valutato la concentrazione concernente la privatizzazione di Tirrenia ed ha accertato il controllo congiunto su CIN da parte di Moby e L19 sulla base di un patto parasociale (di seguito, anche il Patto) che le Parti si erano impegnate a sottoscrivere simultaneamente al *Closing* dell'operazione². L'operazione è stata autorizzata sottoponendola ad una serie di condizioni³.

6. In sede di notifica, la presente operazione è stata pertanto descritta come il passaggio da un controllo congiunto, esercitato da OP e L19, su CIN e Moby, al controllo esclusivo da parte di OP su CIN e Moby.

7. Tuttavia, come appreso dalla risposta delle Parti alla richiesta di informazioni dell'Autorità del 4 agosto 2015, a breve distanza dall'operazione valutata nel 2012, si sono manifestati evidenti contrasti tra i soci di maggioranza di CIN - Moby e L19 - in merito alle modalità di gestione delle compagnie di navigazione Moby e CIN, dei quali anche la stampa in più circostanze ha dato evidenza. Tali contrasti risultano confermati dalla lettura dei verbali dei Consigli di Amministrazione (CdA) delle due società, trasmessi da OP ad esito della richiesta di informazioni del 4 agosto 2015. Già nel corso del CdA di Moby del 1° ottobre 2012, *[omissis]*.

La diversità di vedute tra i soci di CIN si è andata acuendo ulteriormente, tanto che, a seguito di una serie di iniziative dell'Amministratore Delegato di CIN, ritenute da Moby in violazione del Patto, in quanto *[omissis]*, il Presidente di Moby, il 23 luglio 2013, *[omissis]*.

I dissidi tra gli *shareholders* hanno continuato a manifestarsi anche successivamente su decisioni di estremo rilievo, *[omissis]*.

² Simultaneamente al *Closing* dell'operazione, in data 5 luglio 2012, le Parti - i soci Vincenzo Onorato e Maria Grazia Carminio, Moby e Onorato Partecipazioni (soci Onorato), L19, GIP e SI - hanno sottoscritto un patto parasociale (anche il Patto) *[omissis]*.

³ Con successivo provvedimento n. 24708 del 2013, l'Autorità ha accertato l'inottemperanza ad alcune delle condizioni imposte nel citato provvedimento, e in particolare: al divieto imposto a Moby e CIN di stipulare, nel periodo 2012-2016, accordi di *code-sharing* con altri operatori (condizione d) e di ribaltare interamente il prezzo del *bunker* sulle tariffe finali (condizione e).

8. Alla luce delle informazioni acquisite agli atti della presente operazione, già dall'ottobre del 2012, il controllo congiunto di Moby e L19 su CIN, accertato dall'Autorità con il citato provvedimento del 21 giugno 2012, non si è di fatto realizzato. Sin da subito è venuta meno tra i soci la comunanza di vedute sulla gestione di CIN, [omissis]. Pertanto Moby non è stata in grado di esercitare quell'"*influenza determinante sulle attività di un'impresa*" che qualifica il controllo ai sensi dell'articolo 7 della legge 287/90. La presente operazione può essere quindi considerata come l'acquisizione del controllo esclusivo di CIN e Moby da parte di OP.

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

9. L'operazione comunicata, in quanto comporta l'acquisizione del controllo esclusivo di due imprese, costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera *b*), della legge n. 287/90. Essa rientra 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 cumulativamente realizzato in Italia dalle imprese interessate è stato superiore a 492 milioni di euro e il fatturato totale realizzato a livello nazionale da ciascuna delle imprese *target* è superiore a 49 milioni di euro.

IV. MERCATI RILEVANTI

10. L'operazione interessa il settore dei trasporti marittimi di linea di passeggeri e merci, che può essere erogato tramite navi traghetto tutto-merci (c.d. Ro-Ro) o miste merci/passeggeri (c.d. Ro-Pax), su specifiche rotte.

11. Secondo un consolidato orientamento dell'Autorità, il servizio di trasporto di linea di passeggeri, con o senza veicoli, e di merci, che fa la spola tra due porti a cadenze frequenti e regolari, presenta caratteristiche specifiche quali la regolarità del servizio, gli orari e le tariffe prefissate, che lo distinguono dalle altre modalità di trasporto marittimo di merci (quali quello esercitato con navi porta-container o con navi che trasportano vagoni ferroviari) e consentono di individuare un mercato del prodotto distinto⁴.

⁴ Cfr. provv. n. 2379, A49 - Pozzuoli Ferries/Gruppo Lauro, in Boll. n. 42/94; provv. n. 22109, C10919 - Marininvest/Grandi Navi Veloci, in Boll. n. 6/11; provv. n. 22622 C11072 - Moby/Toremar-Toscana Regionale Marittima, in Boll. n. 29/11.

12. La sostituibilità fra le varie rotte è influenzata da numerosi fattori, quali la frequenza e il tempo di traversata, nonché dalla qualità dei collegamenti terrestri rispetto ai porti di origine e destinazione. Con particolare riferimento alla domanda espressa dalle imprese di autotrasporto, un ulteriore fattore in base al quale valutare la sostituibilità tra porti e rotte è costituito dalla maggiore o minore vicinanza degli stabilimenti commerciali cui deve essere consegnata la merce trasportata rispetto al porto di destinazione. La dimensione geografica del mercato è data dalla singola tratta servita o da fasci di rotte tra porti considerati sostituibili dal punto di vista della domanda.

13. Moby e CIN/Tirrenia sono entrambe attive nel settore del trasporto marittimo di linea misto di passeggeri, con o senza veicoli, e di merci. Di seguito vengono sintetizzate le rotte coperte da entrambe le compagnie di collegamento tra l'Italia continentale e le isole di Sardegna e Corsica (e tra le stesse isole maggiori) e altre isole minori, secondo i relativi mesi di attività.

Tabella 1: Rotte di collegamento da, per e tra l'Italia continentale, la Sardegna e la Corsica, secondo i relativi mesi di attività

Trasporto Ro-Pax	CIN	Moby
Civitavecchia-Arbatax	gennaio - dicembre	-
Civitavecchia - Cagliari	gennaio - dicembre	-
Civitavecchia - Olbia	gennaio - dicembre	maggio - ottobre
Genova-Arbatax	gennaio - dicembre	-
Genova- Olbia	gennaio - dicembre	maggio - ottobre
Genova - Porto Torres	gennaio - dicembre	Fino al 2012, Prov. AGCM 23760 (C11613)
Napoli - Cagliari	gennaio - dicembre	-
Olbia - Arbatax	gennaio - dicembre	-
Cagliari - Arbatax	gennaio - dicembre	-
Palermo - Cagliari	gennaio - dicembre	-
Cagliari - Trapani	gennaio - dicembre	-
Napoli - Palermo	gennaio - dicembre	-
Termoli - Tremiti	gennaio - dicembre	-
Livorno - Olbia	-	gennaio - dicembre
Piombino - Olbia	-	gennaio - dicembre (merci) maggio - settembre (passeggeri)
Bonifacio - Santa Teresa di Gallura	-	aprile - settembre
Livorno - Bastia	-	aprile - settembre
Genova - Bastia	-	aprile - settembre
Trasporto Ro-Ro	CIN	Moby
Livorno - Cagliari	gennaio - dicembre	Fino al 2013, Prov. AGCM 24708 (C11613B)
Ravenna - Catania	gennaio - dicembre	

Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti.

14. Ai fini della valutazione dell'operazione in esame si considerano

rilevanti le sole rotte per le quali si verifica una sovrapposizione tra le attività delle parti, trattandosi negli altri casi della mera sostituzione di un operatore con un altro. Come evidenziato dalla tabella 1, Moby e CIN risultano attualmente essere gli unici due operatori attivi nel trasporto misto di merci e passeggeri (Ro-Pax) relativamente alle rotte **Civitavecchia-Olbia** e **Genova-Olbia**. Tale sovrapposizione si realizza solo nei mesi da aprile/maggio a ottobre grazie all'attività stagionale di Moby su dette rotte.

15. CIN, nello svolgimento della propria attività, è soggetta a oneri di servizio pubblico (di seguito, OSP) in forza della Convenzione siglata con il Ministero dei Trasporti all'esito del processo di privatizzazione⁵, che definisce:

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

Il corrispettivo annuo che CIN riceve per rispettare i termini della Convenzione è di 72,7 milioni di euro.

16. Per quanto rilevante in questa sede, la Convenzione prevede per la rotta Genova-Olbia una periodicità annuale di 3 partenze settimanali dai due porti di Genova e Olbia, che diventano 5 in alta stagione (dalla terza settimana di luglio alla prima settimana di settembre), con almeno due prolungamenti settimanali ad Arbatax, distanziati di almeno due giorni.

Per la rotta Civitavecchia-Olbia la Convenzione prevede una frequenza giornaliera sia da Civitavecchia verso Olbia che da Olbia verso Civitavecchia; gli orari per i collegamenti notturni devono prevedere una partenza a partire dalle 20:00 ed arrivo il giorno seguente.

17. Le tariffe massime sono individuate per singola tipologia di posto passeggero occupato (ponte, poltrona, cabina, per classe di trasporto scelta), e per ciascuna tipologia di mezzo trasportato (automobile, moto, mezzo commerciale vuoto o pieno). Sono inoltre distinte tra bassa, media e alta stagione (con prezzi differenziati per utenti residenti e ordinari), intendendosi per "alta stagione" un massimo di 40 corse per ciascuna origine da effettuarsi a scelta della società comunque nel periodo compreso tra giugno e settembre, per "media stagione" un massimo di 47 corse per ciascuna origine da effettuarsi a scelta della società in qualsiasi momento dell'anno e incrementabili per il numero di corse di alta stagione non

⁵ 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.

utilizzate, per “bassa stagione” tutte le altre partenze dell’anno non segnalate come alta o media stagione.

18. Alcune rotte che assicurano volumi di traffico particolarmente elevati, tra cui la Civitavecchia-Olbia, sono sottratte al regime convenzionale nei mesi estivi per consentire a CIN/Tirrenia di praticare prezzi maggiormente orientati al mercato.

a) I servizi di trasporto marittimo di passeggeri, autovetture e merci sulla Civitavecchia – Olbia

19. Il segmento passeggeri sulla rotta Civitavecchia-Olbia ha complessivamente realizzato una perdita di circa 800.000 passeggeri tra il 2010 e il 2014. L’uscita di concorrenti (nuovi o storici) - quali SNAV e Sardinia Ferries (2011), Saremar (2012) e Go in Sardinia (2013) - ha limitato l’offerta alle sole Moby e CIN. All’interno di questo *trend* negativo, sulla base di dati annuali, si rileva come CIN abbia mantenuto pressoché costante il numero di passeggeri trasportati (raddoppiando, di fatto, la sua quota di mercato tra il 2010 ed il 2014), mentre Moby abbia perso circa il [40-60%] dei passeggeri tra il 2010 e il 2014.

Tabella 2: Civitavecchia – Olbia: quote di mercato del trasporto passeggeri su base annuale.

CIVITAVECCHIA-OLBIA					
COMPAGNIA	2010	2011	2012	2013	2014
CIN/Tirrenia	[35-40%]	[50-55%]	[55-60%]	[65-70%]	[70-75%]
Moby	[30-35%]	[20-25%]	[20-25%]	[25-30%]	[25-30%]
Snav	[15-20%]	[10-15%]	[<1%]	[<1%]	[<1%]
Saremar	[<1%]	[5-10%]	[20-25%]	[<1%]	[<1%]
Sardinia Ferries	[10-15%]	[5-10%]	[<1%]	[<1%]	[<1%]
Go in Sardinia	[<1%]	[<1%]	[<1%]	[1-5%]	[<1%]
Totale	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti.

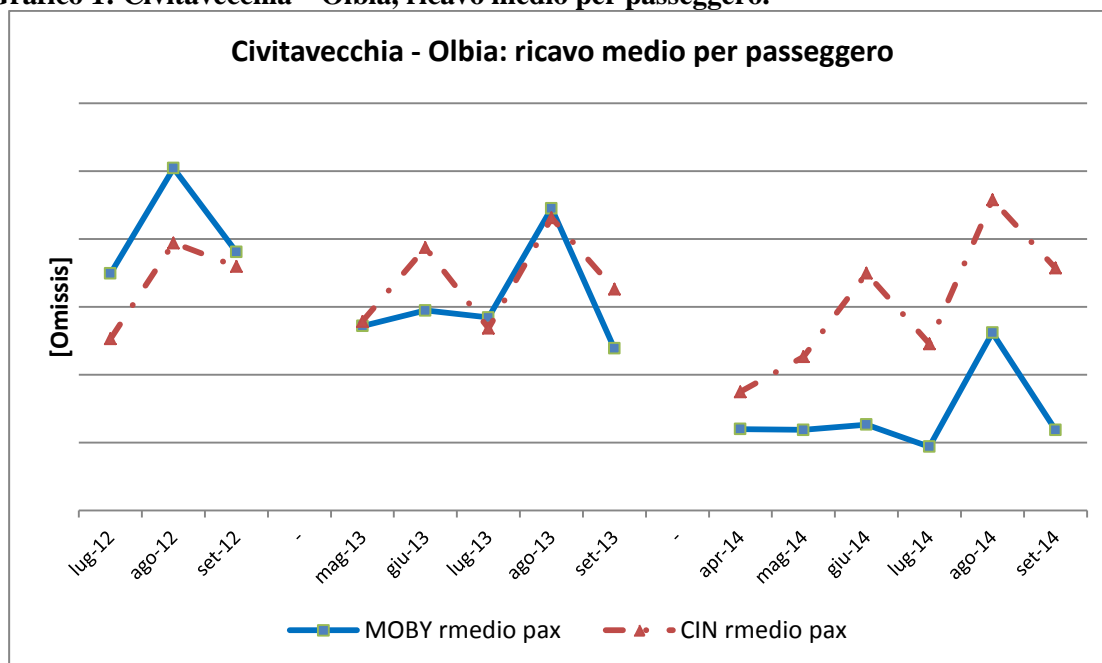
20. Circoscrivendo in particolare l’analisi al periodo 2012-14 e relativamente ai soli mesi estivi dell’anno in cui anche Moby è attiva, si evidenzia quanto segue.

A fronte di una contrazione del mercato e del descritto andamento delle quote dei due operatori, e [omissis], il ricavo medio derivante dal trasporto di passeggeri di CIN e Moby presenta un andamento fortemente discordante tra le due compagnie (Grafico 1):

a. il ricavo medio per passeggero di CIN risulta costante o leggermente crescente, lasciando presupporre una politica tariffaria per i passeggeri tendenzialmente invariata nel tempo;

b. per quanto riguarda Moby, il ricavo medio per passeggero diminuisce in maniera considerevole, suggerendo una tendenza di Moby ad una politica tariffaria passeggeri più aggressiva di CIN.

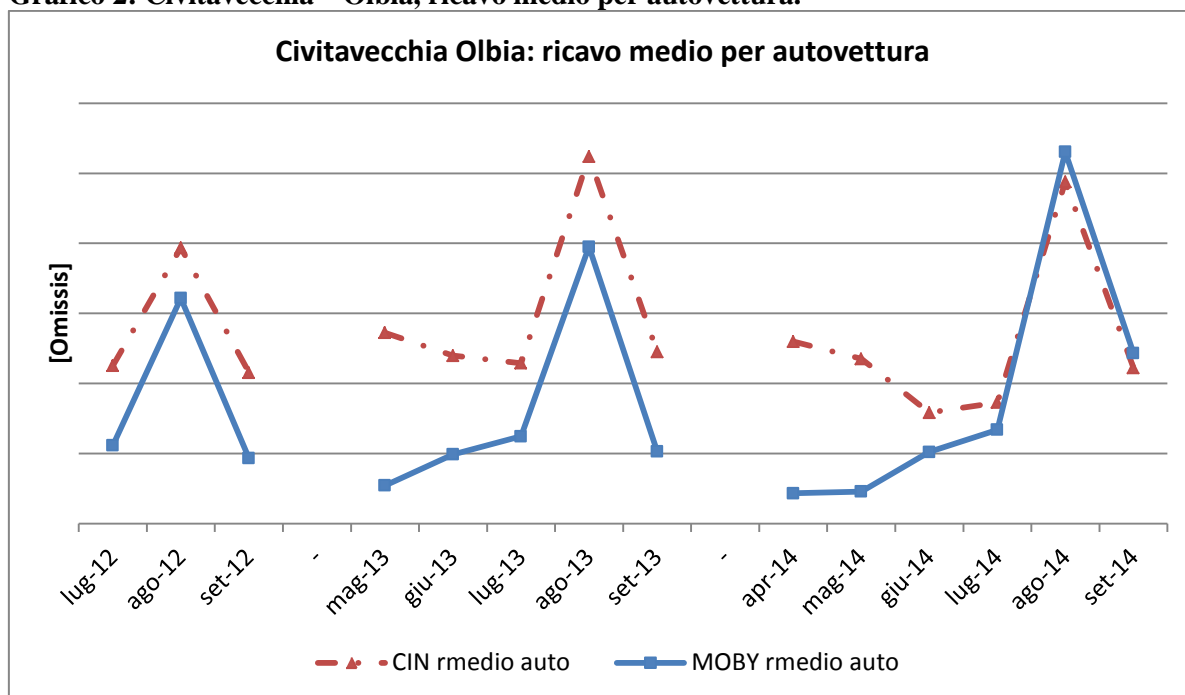
Grafico 1: Civitavecchia – Olbia, ricavo medio per passeggero.



Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti.

21. Vale evidenziare che, se consideriamo il segmento autovetture nello stesso periodo, nonostante in termini di volumi le due compagnie registrino un andamento analogo a quello registrato nel segmento passeggeri (in aumento per CIN e in riduzione per Moby), il ricavo medio per autovettura di Moby cresce più velocemente e costantemente di quello di CIN, che presenta, dopo un andamento iniziale lievemente crescente, valori approssimativamente costanti tra il 2013 e il 2014 (Grafico 2)

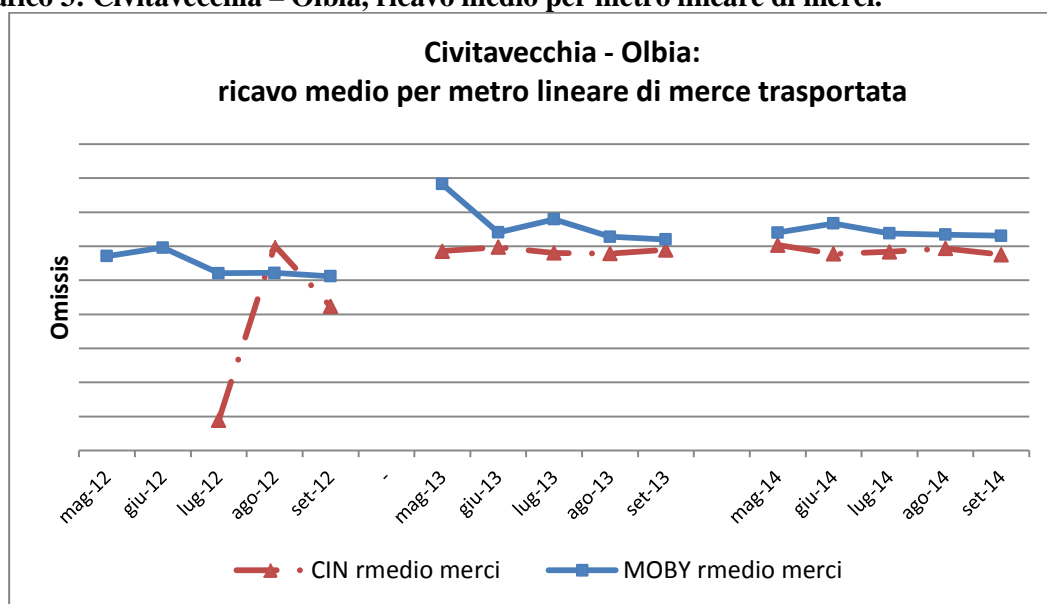
Grafico 2: Civitavecchia – Olbia, ricavo medio per autovettura.



Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti.

22. Il trasporto di merci sulla rotta Civitavecchia – Olbia è a quasi totale appannaggio di CIN. Infatti, CIN trasporta il [80-100%] dei metri lineari di merci sulla rotta, e il [80-100%] nei mesi in cui opera anche Moby. Il ricavo medio per metro lineare di merce trasportata è sostanzialmente costante per entrambe le compagnie a partire dai mesi in sovrapposizione del 2013, con una differenza lieve a vantaggio di Moby (Grafico 3).

Grafico 3: Civitavecchia – Olbia, ricavo medio per metro lineare di merci.



Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti.

b) I servizi di trasporto marittimo di passeggeri, autovetture e merci sulla Genova – Olbia

23. Il segmento passeggeri sulla rotta Genova-Olbia ha realizzato una perdita complessiva del [20-40%] tra il 2010 e il 2014, con una inversione di tendenza nel 2013, quando il numero di passeggeri trasportati ha ricominciato a crescere, in corrispondenza dell'uscita dal mercato di GNV (Tab. 3). All'interno di questo generale *trend* negativo, CIN, probabilmente approfittando dell'uscita di GNV dalla rotta nel 2013, è riuscita a conquistare un terzo del numero totale di passeggeri trasportati, più che triplicando il numero di passeggeri tra 2010 e il 2014. L'incremento di Moby è stato molto più contenuto.

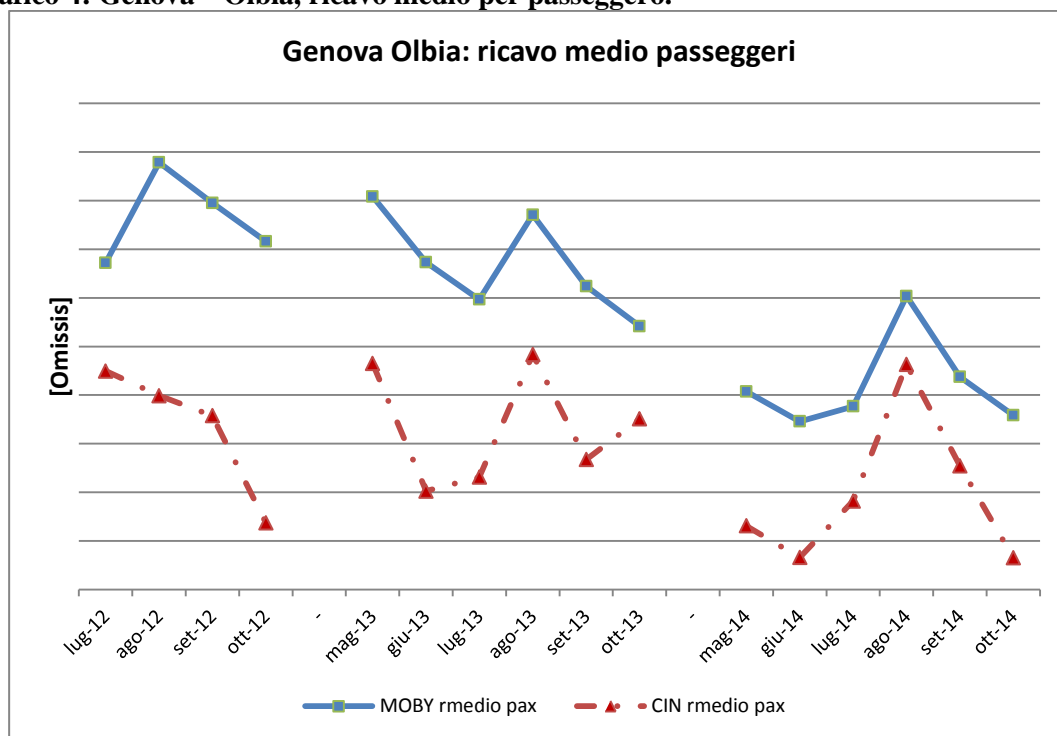
Tabella 3: Genova – Olbia: quote di mercato del trasporto passeggeri su base annuale.

GENOVA-OLBIA					
COMPAGNIA	2010	2011	2012	2013	2014
CIN/Tirrenia	[5-10%]	[10-15%]	[20-25%]	[25-30%]	[30-35%]
Moby	[55-60%]	[55-60%]	[50-55%]	[70-75%]	[65-70%]
GNV	[30-35%]	[25-30%]	[25-30%]	[<1%]	[<1%]
Totale	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti.

24. Limitando l'analisi al periodo 2012-14 e relativamente ai soli mesi estivi dell'anno in cui anche Moby è attiva, si evidenzia che anche per questa rotta, a fronte di una contrazione del mercato e del descritto andamento delle quote dei due operatori, nonché [omissis], il ricavo medio derivante dal trasporto di passeggeri di CIN e Moby presenta un andamento simile a quanto visto sulla rotta Civitavecchia-Olbia: pressoché costante per la prima e in forte contrazione per la seconda, soprattutto negli anni 2013-2014 (Grafico 4):

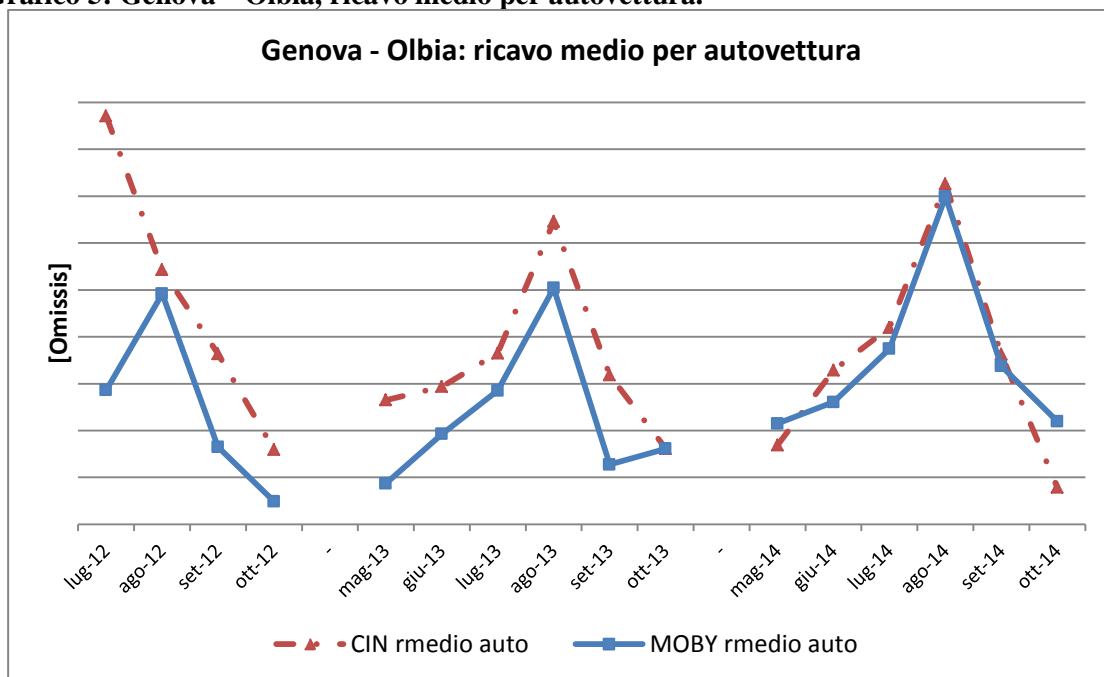
Grafico 4: Genova – Olbia, ricavo medio per passeggero.



Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti.

25. Relativamente al segmento autovetture (Grafico 5), si registra un ricavo medio per CIN in crescita (dovuto a un aumento dei ricavi in proporzione più accentuato di quello del numero delle autovetture trasportate); anche per Moby il ricavo medio per autovetture cresce, ma a fronte di volumi addirittura decrescenti nel 2013-2014.

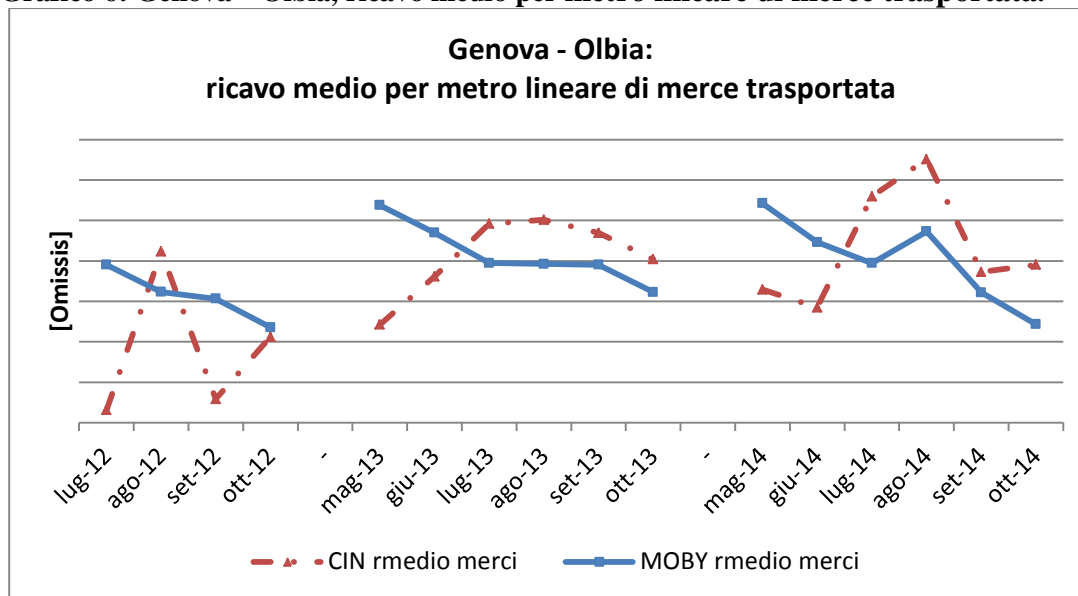
Grafico 5: Genova – Olbia, ricavo medio per autovettura.



Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti.

26. Per quanto riguarda il trasporto di merci, secondo i dati 2014, CIN trasporta il [80-100%] delle merci (espresse in metri lineari) sulla Genova-Olbia. Tuttavia, della totalità delle merci trasportate da CIN, solo il [40-60%] viene trasportato durante i mesi di sovrapposizione orizzontale con Moby. L'analisi del ricavo medio per metro lineare mostra un andamento crescente per CIN in misura maggiore che per Moby (Grafico 6).

Grafico 6: Genova – Olbia, ricavo medio per metro lineare di merce trasportata.



Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti.

V. LA POSIZIONE DELLA PARTE

27. Moby, intervenuta in audizione, ritiene che, ad esito dell'operazione, essa non sarà in grado di esercitare il suo potere di mercato a causa della minaccia di nuovi potenziali ingressi: non vi sarebbero, infatti, secondo la parte, barriere all'entrata, grazie all'abbondanza di *slot* disponibili nei porti di riferimento e alla disponibilità navi sul mercato. Inoltre l'attuale livello molto basso del prezzo del carburante faciliterebbe l'ingresso di nuovi operatori sulle rotte.

VI. VALUTAZIONI

28. L'analisi sin qui svolta ha evidenziato che le rotte oggetto di analisi – la Civitavecchia-Olbia e la Genova-Olbia - hanno subito negli ultimi anni una forte contrazione, determinando l'uscita di tutti gli operatori ad eccezione di

CIN e Moby. In questo contesto, CIN, pur essendo partecipata per una quota del 40% da Moby, si è comportata nei confronti di quest'ultima come un operatore in concorrenza, [omissis], così acquisendo crescenti quote di mercato ai suoi danni nelle stagioni estive 2013 e 2014.

29. Più precisamente, la documentazione acquisita ha consentito di rilevare che:

i) successivamente all'operazione del 2012 con cui si era definita l'acquisizione del controllo congiunto di CIN da parte di Moby e L19, l'esame della documentazione relativa alla *governance* di CIN dimostra che Moby non è stata in grado di esercitare tale controllo ma che CIN è stata sottoposta ad una *shifting majority*;

ii) da un primo esame dei dati di mercato, è possibile ritenere che nelle due stagioni estive del 2013 e del 2014 in cui le imprese CIN e Moby hanno operato in concomitanza, CIN ha guadagnato consistenti quote di mercato nel trasporto di passeggeri, il segmento su cui Moby è tradizionalmente più forte. Ciò grazie anche all'ampia capacità delle navi e all'elevato numero di corse effettuate;

iii) i ricavi medi - per passeggero e per autoveicolo - di Moby appaiono indicare come Moby, per tentare di recuperare le quote perse, abbia rivisto, nel periodo di analisi, le proprie strategie commerciali, al fine di incentivare il più possibile uno spostamento della clientela a proprio favore.

30. Alla luce delle informazioni allo stato agli atti del fascicolo, si ritiene che la presente operazione di concentrazione sia in grado di determinare, sui mercati rilevanti costituiti dalle rotte Civitavecchia-Olbia e Genova-Olbia, la creazione di una posizione dominante in grado di eliminare in modo sostanziale e durevole la concorrenza.

RITENUTO, pertanto, che l'operazione in esame, consistente nell'acquisizione da parte di Onorato Partecipazioni S.r.l. del controllo esclusivo di Moby S.p.A. e di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., sia suscettibile di determinare, ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 287/90, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante nel mercato dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri, autovetture e merci sulle rotte Genova – Olbia e Civitavecchia – Olbia;

DELIBERA

- a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90, nei confronti delle società Onorato Partecipazioni S.r.l., Moby S.p.A. e Compagnia Italiana di Navigazione 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. Lorenzo Clementi;
- d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione Agroalimentare e Trasporti della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità dai 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 sarà notificato ai soggetti interessati e pubblicato nel Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

IL SEGRETARIO GENERALE
Roberto Chieppa

IL PRESIDENTE
Giovanni Pitruzzella