

1. L'ATTIVITÀ DI RENDICONTAZIONE, VERIFICA E RIPARTIZIONE, SVOLTA DAL CLMP, IN ATTUAZIONE DELL'ACCORDO 1998

1. Un esempio dell'attività di rendicontazione e di ripartizione in quote storiche svolta dal CLMP è offerto dalla discussione, sorta nel Consiglio direttivo del CLMP del 23 marzo 2001, in ordine alla precisa attribuzione dei ricavi tra i consorziati relativamente ai primi due anni della gestione ("definizione rapporti interconsorziati per il periodo 31.5.1998-30.5.2000"). Il relativo verbale ha in allegato una tabella, sottoscritta da tutte le diverse società per accettazione (Fig. 1), recante "attività consortile periodo 30/05/98-30/05/00", in cui per ciascun consorziato sono attribuite le somme "dare" e "avere" per "migliatico", "costo biglietterie", "noleggi", "eserc.armamento", calcolati i rispettivi "totali" e quantificato a parte lo "sbilancio". Nel verbale si dà in effetti conto del fatto che detti conteggi "si riferiscono al "migliatico", al costo delle biglietterie, all'attività di noleggio e all'armamento dei mezzi navali. Le risultanze debito-credito derivanti dai predetti conteggi, secondo il prospetto approvato da tutti i consiglieri ed allegato al presente verbale, formeranno oggetto di compensazione diretta tra i Soci del Consorzio"¹.

Fig. 1, doc. I689 n. 5.287, pag. 5: la quantificazione dei ricavi da attribuire

SOCIETA'	AGR		ALL		ACT		NLG	
	Dare	Avere	Dare	Avere	Dare	Avere	Dare	Avere
attività								
migliatico								
costo biglietterie								
noleggi								
eserc.armamento								
totali								
sbilancio								

2. In allegato al verbale del successivo Consiglio direttivo del 30 aprile 2002, in cui si discute nuovamente della "[s]istemazione dei rapporti interconsorziati nel periodo 30/05/98 - 30/05/2000" è stato rinvenuto lo stesso documento, corredato però da una serie di tabelle preparatorie recanti "[a]ttività consortile periodo 30/05/98-30/05/00. Sistemazione rapporti

¹ Cfr. verbale del Consiglio direttivo del CLMP del 23 marzo 2001, doc. I689 n. 5.287.

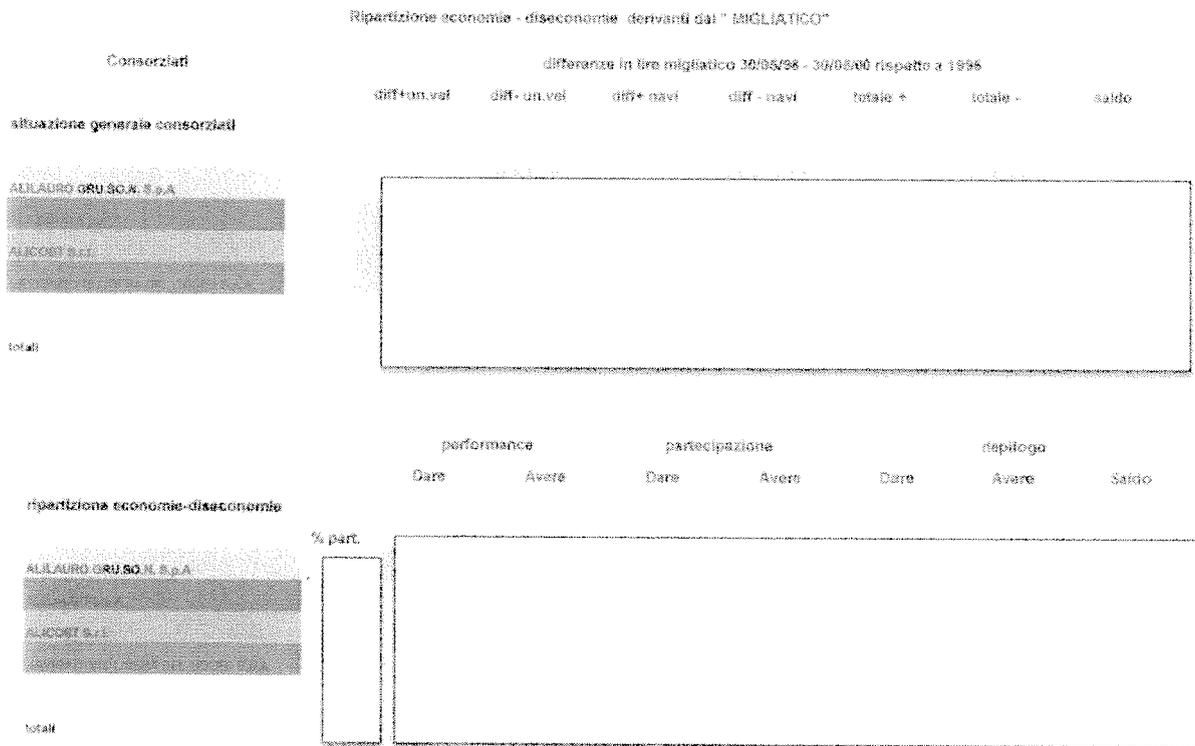
intersocietari”, nella quale vengono elencate in maggiore dettaglio una serie di poste dare-avere per i singoli consorziati (AGR – Alilauro Gruson, ALL – Alilauro, ACT – Alicost e NLG) derivanti dall’applicazione dei sopra citati criteri del “migliatico”, “costo biglietterie”, “noleggi” ed “eserc. armamento”².

3. In particolare, la tabella contenuta a pag. 7 del documento, riportata di seguito (**Fig. 2**), inerisce alla “*ripartizione economie – diseconomie derivanti dal “MIGLIATICO”*”, elencando, per i singoli consorziati, le “*differenze in lire migliatico 30/05/98 – 30/05/00 rispetto a 1996*” (enfasi aggiunta). Ad esempio, nella parte della tabella dedicata alla “*situazione generale consorziati*” emerge che nel periodo considerato la società Alilauro Gruson ha percorso un maggior numero di miglia rispetto a quelle navigate nel 1996, tale da generare un fatturato differenziale pari a [omissis] lire (dato dalla somma di [omissis] lire per le unità veloci + [omissis] lire per le navi). Tale valore viene dunque elencato come “avere”, in rispondenza della società sotto la colonna “*performance*”, a indicare il navigato effettivo (ulteriore rispetto a quello dovuto sulla base dell’Accordo 1998). Il differenziale positivo generato da Alilauro Gruson viene poi ripartito fra tutti i consorziati secondo le quote consortili; contestualmente, viene considerato nella colonna “dare” il differenziale negativo prodotto dalle altre società, anch’esso ripartito *pro quota*. La colonna finale “saldo” riporta la risultante del calcolo (positivo o negativo) per la monetizzazione del migliatico, spettante a ciascuna società in funzione del navigato effettivo e dell’attività dovuta, sommato al corrispondente “avere” nella colonna “*partecipazione*”, valore individuato per la stessa società attribuendo a essa il [omissis %] dei ricavi, e quindi facendo riferimento alla quota consortile nel CLMP definita in base alle quote storiche del 1996. A esito di tale ripartizione, risulta l’ammontare definitivo (in quota storica 1996 “aggiustata” per il migliatico effettivo) dei ricavi attribuibili ad Alilauro Gruson per i primi due anni dell’Accordo 1998, pari in effetti alla cifra di [omissis] lire registrata sotto la voce “avere” per Alilauro Gruson nella più sopra richiamata tabella controfirmata per accettazione da tutte le parti dell’Accordo, e allegata sia al verbale del Consiglio direttivo del 23 marzo 2001 che a quello del 30 aprile 2002³.

² Cfr. docc. I689 nn. 4.243, cit..

³ Analoghi esercizi ricostruttivi possono evidentemente essere compiuti in relazione alle altre società del CLMP, le quali tuttavia registrano un saldo negativo nel periodo in termini di “*differenze in lire migliatico*”. L’aspetto interessante da sottolineare è che contabilmente la somma differenziale a favore di Alilauro Gruson genera maggiori costi (voce “dare”) per tutte le società – compresa la stessa Alilauro Gruson – per ciascuna di esse in misura proporzionale alla quota consortile stabilita sulle quote storiche relative all’anno 1996.

Fig. 2, doc. I689 n. 4.423, pag. 7: verifica del migliatico



4. Il documento conferma dunque che, una volta effettuato il riparto dei ricavi sulla base delle quote storiche 1996, vengono operati dei **correttivi basati principalmente sul criterio del migliatico** (rapporto tra miglia percorse e costo per miglio), coerentemente con il disposto dell'art. 3 dell'Accordo 1998, secondo il quale **i risparmi e i maggiori guadagni eventualmente conseguiti da uno dei consorziati dovevano essere condivisi con gli altri**. Anche i conguagli, dunque, avvengono con riferimento alle quote storiche del 1996, sempre al fine di mantenere invariati i pesi relativi delle società nel tempo.

2. IL COORDINAMENTO DELLE POLITICHE COMMERCIALI IN AMBITO CLMP

5. Il CLMP rappresenta la sede per il coordinamento delle politiche commerciali delle parti dell'Accordo 1998 in tutti i suoi aspetti, dalla programmazione dell'attività alla fissazione comune dei prezzi applicabili ad ogni tratta, che appare funzionale alla miglior attuazione dell'accordo: sia la programmazione centralizzata delle attività sia la definizione di condizioni economiche uniformi di vendita dei servizi agevolano non solo il meccanismo ripartitorio dei ricavi in quote prefissate, ma anche l'attività di controllo e verifica del rispetto dell'Accordo 1998 da parte dei suoi firmatari.

6. Il coordinamento interessa in primo luogo il programma dei servizi. Il *"Regolamento dei servizi e dell'amministrazione"*, contemplato dall'art. 14 dello Statuto del CLMP ed entrato in vigore il 1° giugno 2000 (di seguito anche "Regolamento")⁴ si occupa infatti di regolare

⁴ Cfr. lo Statuto del consorzio, doc. I689C n. 610.

come “ciascun consorziato dovrà assicurare con naviglio idoneo le corse effettuate nell’anno 1996”, e tale scopo impone alle consorziate di approvare all’unanimità entro il 10 gennaio di ciascun anno “il piano dei servizi indicando: l’orario delle corse, la periodicità e la tipologia di nave con la relativa capacità di trasporto che ciascuna impresa è tenuta ad effettuare; in caso di mancata approvazione, si riterrà valido il precedente piano”.

7. In realtà, la funzione di coordinamento da parte del CLMP viene svolta da subito, ben prima dell’approvazione del Regolamento: a titolo esemplificativo, il verbale di una delle prime riunioni del neocostituito CLMP riporta le seguenti discussioni sulle modalità di offerta dei servizi sulla tratta Napoli – Capri, sulla definizione comune di un “costo miglio” per la valutazione delle compensazioni a fine esercizio, nonché sulla definizione comune delle politiche commerciali nei confronti delle agenzie di viaggio: “(...) G. CORSE ALILAURO DIRETTE CAPRI – NAPOLI E vv. = restano di proprietà di Alilauro nel corrente anno (1998) verranno effettuate da NLG con risvolto economico a concordarsi fra Alilauro e NLG⁵; H. COSTI DI ESERCIZIO “costo miglio”: * per attività di linea programmata = definire costi vivi di esercizio, per ogni tratta possibile e per ogni tipo di mezzo. Tali ragguagli serviranno a fine esercizio per compensare l’attività svolta in/più in meno da ciascuna società [e, aggiunto a mano] con verifica mensile; * per attività straordinaria = definire un costo “di noleggio” forfettario per tratta e per mezzo, che tenga conto oltreché dei costi vivi di esercizio, anche di un’adeguata remunerazione del servizio reso da un’azienda a un’altra [e aggiunto a mano] 200% di tabella proposta per attività linea...; M. DIRETTIVE COMMERCIALI M.1 I responsabili com.li tratteranno al meglio le provvigioni delle biglietterie di scalo, sulla base del [omissis %] per le biglietterie di Salerno, Amalfi, Positano e del [omissis %] (max [omissis %]) per la biglietteria di Capri. Nelle biglietterie sociali non dovrà in alcun modo effettuarsi attività di vendita per servizi diversi da quelli del consorzio, pena l’immediata rescissione del mandato. (...) M.6 La bigliettazione della Napoli – Sorrento sarà effettuata presso un unico sportello, tanto a Sorrento quanto al Molo Beverello. Ciò per evitare problemi di over booking. A tal fine verranno aboliti, dal 1° luglio, i biglietti A/R Sorrento – Napoli – Sorrento e la relativa tariffa ridotta. (...)”⁶.

8. In ambito consortile, inoltre, le parti fissano congiuntamente i prezzi dei biglietti per gli utenti finali⁷. Oltre a confermare che la fissazione delle tariffe rientra fra i compiti attribuiti al CLMP (cfr. art. 7 del Regolamento), la documentazione in atti fornisce evidente conferma della concreta definizione da parte del CLMP, negli anni, di **un’unica tariffa** per ciascuna rotta in cui è presente più di un armatore, a prescindere da chi materialmente effettui i servizi. Vale a tale proposito sottolineare che le stesse Parti hanno chiarito che i biglietti prodotti dal CLMP non erano differenziati per società e che essi riportavano, oltre all’indicazione della tratta di riferimento e dell’orario della corsa, il logo del consorzio, e non già quello del vettore titolare della corsa⁸. Si riporta una tabella che elenca i relativi

⁵ Tuttavia, sul punto, il successivo verbale della riunione del 24 maggio 1999 indica che “la soc. NLG si dichiara impossibilitata ad effettuare. Saranno regolarmente effettuate dalla soc. Alilauro che ne è titolare, con tariffe omologhe” (cfr. doc. I689 n. 4.211).

⁶ Cfr. verbale della riunione dell’11 giugno 1998, doc. I689 n. 4.209.

⁷ Sulle diverse tratte consortili dei cd. “settore Salerno” e “settore Sorrento” operavano generalmente almeno due soggetti consorziati, offrendo quindi servizi di trasporto marittimo di passeggeri in diretta concorrenza fra di loro.

⁸ Cfr. audizione di NLG, cfr. doc. I689C n. 712.

verbali del CLMP nonché gli altri documenti da cui emerge la definizione comune delle politiche tariffarie operata dalle Parti nell'ambito del CLMP.

Tab. 1. Documenti in materia di coordinamento delle politiche commerciali

Data	Contenuto (enfasi aggiunte)
9/2/1999	Verbale CLMP su " TARIFFE 1999 – Vengono approvate quelle dei prospetti proposti e controfirmati dai consiglieri" (doc. I689 n. 4.220).
3/5/1999	Verbale CLMP su " abbattimento tariffe " sulla linea Sorrento – Capri – Napoli e vv., charter tra Sorrento e Capri, tariffa " pendolari " della linea Castellammare – Capri e su mancato rinnovo degli " abbonamenti " a partire dal 1° giugno (doc. I689 n. 4.221).
2001	Studio " TARIFFE AL PUBBLICO proposte per l'anno 2001 e tariffe commissionate per agenzie di viaggi", finalizzato a individuare le tariffe da applicare dal marzo 2001 al pubblico (" ordinario adulti " e " gruppi ") e alle agenzie di viaggio (doc. I689 n. 4.253).
2002	Griglia " PREZZI AL PUBBLICO in vigore dal 1° marzo al 31 dicembre 2002" (doc. I689 n. 4.238).
2003-2004	Griglia " TARIFFE In vigore dal 1 aprile 2003 al 31 marzo 2004" (doc. I689 n. 4.214).
21/10/2004	Convocazione per il 25 ottobre 2004 del Consiglio direttivo del CLMP con unico argomento all'ordine del giorno " tariffe da praticare per la prossima stagione " (doc. I689 n. 4.251).
2004-2005	Griglia " PREZZI AL PUBBLICO in vigore dal aprile 2004 al 31 marzo 2005", che riporta le tariffe individuali, bambini, gruppi e " abbonamenti " (doc. I689 n. 4.213).
2005	Griglia " PREZZI AL PUBBLICO in vigore dal 1 aprile 2005 al 31 dicembre 2005" (doc. I689 n. 5.283).
23/3/2006	Verbale del Consiglio direttivo del CLMP in materia di "[d]efinizione tariffe per la stagione 2006 ", che riporta quanto segue: "[d]opo ampia discussione i presenti predispongono una tabella contenente le nuove tariffe in vigore dal 1 aprile 2006 (...) La Strategia in base alla quale sono state approntate le tariffe (...) è basata sulla necessità di dover recuperare rispetto all'esercizio precedente i maggiori costi derivanti essenzialmente dall'aumento del carburante. Per la prima volta viene introdotto (...) un sovrapprezzo alla tariffa base per tener conto della 'variazione del costo del carburante' (...) A partire dalla prossima stagione (...) detta variazione (...) è di un euro per tratta di percorrenza" (doc. I689 n. 5.264).
2006	Griglia " PREZZI AL PUBBLICO in vigore dal 1 aprile 2006 al 31 dicembre 2006" (doc. I689 n. 5.297).
2007	Griglia " PREZZI AL PUBBLICO 2007 ", in cui si dà conto dell'applicazione dal 18 dicembre 2007 di un " aumento di 1,00 € per la 'variazione costo carburante' " (doc. I689 n. 4.257).
23/1/2008	Promemoria della riunione del Consiglio direttivo del CLMP per " effettuare una verifica sulle tariffe di trasporto ", in cui i consorziati hanno predisposto una " strategia che prevede una nuova formulazione delle tariffe ", con allegata griglia dei " PREZZI AL PUBBLICO 2008 " (doc. I689 n. 5.259).

Le griglie tariffarie riferite nella tabella operano una distinzione tra biglietti ordinari e gruppi, singoli e A/R, tariffe per mezzo veloce e nave traghetto e talvolta considerano altresì tariffe speciali (tariffe bambini 2005 e 2007) o fissano i supplementi tariffari (bagagli, bicicletta, animali domestici). Inoltre, si evince dai documenti citati che già dal 1999 i consorziati hanno previsto e assunto determinazioni in merito alle tariffe per residenti/pendolari e agli abbonamenti. Nessuno dei documenti considerati opera una distinzione tra tariffe per servizi OSP e residuali.

9. Anche nei rapporti con le agenzie di viaggio, è direttamente il CLMP, e non i singoli consorziati, a interfacciarsi con le agenzie⁹ e sono agli atti altre evidenze che provano la

⁹ Si veda in tal senso una circolare inviata dal consorzio alle agenzie di viaggio per informarle che dal 1° gennaio 2001 il consorzio avrebbe adottato una nuova procedura di rendicontazione dei passaggi effettuati per loro conto (cfr. doc. I689 n. 4.246; la novità si riferisce a una precedente procedura risultante da una circolare del CLMP del 31 dicembre 2000 riportata nella lettera di contestazione di un'agenzia, cfr. doc. I689 n. 5.300). Si veda altresì il verbale del

definizione in comune, nell'ambito del CLMP, dell'entità delle commissioni applicate alle agenzie da parte dei diversi armatori consorziati. Un prospetto del CLMP confronta i ricavi delle agenzie di viaggio nel periodo gennaio – novembre 2005 con i ricavi del periodo corrispondente dell'anno precedente¹⁰ e altri prospetti fissano le commissioni di agenzia per linea e per categoria di agenzia in funzione del fatturato realizzato¹¹.

10. Nell'ambito del CLMP vengono poi determinati anche gli incrementi dei prezzi in corso d'anno; si veda in tal senso un comunicato stampa dell'11 agosto 2005 con cui, a fronte dell'aumento del costo del carburante, Alilauro, Alilauro Gruson, NLG, Alicost e Medmar Navi (già Traghetti Pozzuoli), hanno “*deciso all'unanimità*” di introdurre un sovrapprezzo di 1 euro a tratta sui servizi minimi e residuali a decorrere dal 15 e 16 agosto 2005¹². Tale aumento congiunto, che risulta essere stato effettivamente applicato sia per i residenti che per i pendolari a decorrere dal 15 agosto 2005¹³ almeno da NLG e dal CLMP¹⁴, viene poi successivamente sospeso a valle di una riunione con l'assessore regionale alla quale risulta aver partecipato un “*rappresentante delle soc. di navigazione che hanno adottato l'incremento*”¹⁵. In proposito, anche SNAV ha dichiarato in audizione che “*nel 2005, tutti*

Consiglio direttivo del 30 aprile 2002 nel quale si delibera di realizzare una procedura per la corretta gestione del rapporto con le agenzie (cfr. doc. I689 n. 4.243).

¹⁰ Cfr. doc. I689 n. 5.268. Nello stesso senso, il verbale del Consiglio direttivo del CLMP dell'11 aprile 2005, in cui si sono discussi i “*risultati e confronti con gli anni precedenti al 31 marzo 2005*”, il quale contiene in allegato una tabella che individua le commissioni riconosciute alle varie biglietterie, da cui risulta che le biglietterie del Gruppo Lauro e di NLG hanno applicato alla agenzie la stessa percentuale e la stessa modalità di gestione del rapporto, cfr. doc. I689 n. 5.273.

¹¹ Cfr. doc. I689 n. 5.296.

¹² Cfr. doc. I689 n. 5.278: “[I]e compagnie di navigazione private che operano nei Golfi di Napoli e Salerno impossibilitate a far fronte ai vertiginosi aumenti del costo del carburante (+32,4% rispetto ad agosto 2004) e spinte dalla volontà di garantire i servizi, salvaguardare i posti di lavoro, confermare gli investimenti previsti per il rinnovo della flotta, hanno deciso all'unanimità di introdurre a partire dal giorno 15 agosto 2005 un sovrapprezzo di un euro sul costo del biglietto di ogni singola tratta. Le compagnie di navigazione private dichiarano fin da adesso la volontà di abolire il sovrapprezzo non appena il costo del carburante ritornerà a livelli accettabili (prezzo 2004 più normali adeguamenti Istat). Le compagnie di navigazione private sottolineano che la decisione è maturata dopo inutili sollecitazioni inoltrate al Governo (e alla Regione) intese ad ottenere una riduzione delle accise gravanti sul carburante e, in alternativa, altre forme di agevolazione”. In data 11 agosto 2005, il Consorzio Volaviamare (gruppo Lauro) aveva inviato all'assessore competente una lettera nella quale, individuando nei “*vertiginosi aumenti del costo del carburante (+32,4% rispetto ad agosto 2004)*” le ragioni dell'aumento, si auspicava “*di avere al più presto un Suo autorevole parere sull'iniziativa*” (cfr. doc. I689 n. 5.278). Dell'aumento poi si dà atto in alcuni comunicati stampa contenuti nel doc. I689 n. 4.174.

¹³ Cfr. risposta di NLG alla richiesta di informazioni del 31 luglio 2013, doc. I689C n. 460.

¹⁴ Cfr. verbale del Consiglio direttivo del CLMP del 12 agosto 2005, con ordine del giorno “*adeguamento prezzi del Consorzio per incremento costo del gasolio*”, in cui si dà atto che il “*Presidente illustra la situazione affermando che le compagnie di navigazione private che operano nei Golfi di Napoli e Salerno, impossibilitate a far fronte ai vertiginosi aumenti del costo del carburante (+32% rispetto ad agosto 2004) e spinte dalla volontà di garantire i servizi, salvaguardare i posti di lavoro, confermare gli investimenti previsti, per il rinnovo della flotta, hanno deciso all'unanimità di introdurre un sovra prezzo sul costo del biglietto per ogni singola tratta. Dopo ampia discussione, il Consiglio Direttivo all'unanimità dei presenti, delibera di aumentare a far data dal 13.08.05, il costo a tratta di ogni singolo biglietto “ordinario” e “gruppo” di €1,00 (un euro), e di €0,40 (quaranta centesimi di euro) per i passaggi a tariffa “pendolare” ed infine, a far data dal 01.09.05 l'aumento di €20,00 (venti euro) per il rinnovo degli abbonamenti*”, cfr. doc. I689 n. 5.286. Risultano agli atti anche esempi di bigliettazione del CLMP relativa alle due tratte Napoli – Sorrento e Sorrento – Capri del 17 agosto 2005, i cui i prezzi risultano incrementati in quanto “*comprensivi di € Iper variante costo gasolio*”, cfr. doc. I689 n. 5.278.

¹⁵ Cfr. verbale della riunione del 17 agosto 2015 presso l'A.G.C. Trasporti e Viabilità della Regione Campania contenuto nel doc. I689 n. 4.172.

*gli armatori privati, ad eccezione di SNAV, decisero di aumentare il bunker surcharge di 1 euro, per far fronte agli elevati aumenti di quel periodo*¹⁶.

11. Infine, dal sopra descritto verbale del CLMP del 23 marzo 2006 risulta che **la prima introduzione del *bunker surcharge* deriva da un'autonoma "strategia" dei consorziati**, piuttosto che da una misura regolamentare, e che, nel determinare supplementi tariffari in ambito CLMP, le Parti hanno deciso di definire le tariffe in maniera da *"recuperare rispetto all'esercizio precedente i maggiori costi derivanti essenzialmente dall'aumento del carburante. Per la prima volta viene introdotto, così come in uso presso le altre tipologie di vettori, un sovrapprezzo alla tariffa base per tener conto della variazione del costo del carburante"*. Il verbale prosegue rilevando che detto aumento, relativamente alla tariffa gruppi, *"pur introdotto a partire dal 1 agosto 2005, non è stato finora applicato"*. Si decide, pertanto, che a *"partire dalla prossima stagione, anche in considerazione di quanto convenuto con le Autorità Competenti, detta variazione, stimata con i costi fermi al 31 dicembre 2005, è di un euro per tratta di percorrenza"*¹⁷.

12. Analogamente, in audizione alcune Parti hanno dichiarato che: i) *"nel 2005, tutti gli armatori privati, ad eccezione di SNAV, decisero di aumentare il bunker surcharge di 1 euro"*(SNAV)¹⁸; ii) *"il bunker surcharge è stato introdotto da Alilauro per la prima volta nel 2006, con criteri analoghi a quelli adottati in tutto il mondo per i trasporti, in particolare per il settore aereo. Il bunker surcharge è stato applicato sia agli OSP che ai servizi autorizzati. In seguito, la Regione ha voluto regolare direttamente l'ammontare del bunker surcharge a partire da una delibera del 2006"*(Alilauro)¹⁹; iii) *"[n]ell'arco temporale dal 2006 al 2011 la Regione non ha mai autorizzato incrementi tariffari dei servizi minimi ad eccezione della componente di prezzo denominata bunker surcharge autorizzata nel 2008"* (NLG)²⁰. La Regione ha confermato tale quadro in audizione²¹.

3. IL RISPETTO DEL PATTO DI NON CONCORRENZA E IL COORDINAMENTO SULL'ATTIVITÀ NAUTICA

13. Dalla documentazione agli atti emerge che le parti dell'Accordo 1998 hanno dato piena attuazione alla clausola di non concorrenza contenuta nell'art. 5.

14. In primo luogo, dall'analisi dell'autorizzazione agli accosti per il 1999 della Capitaneria di Porto di Napoli²² emerge chiara evidenza di una precisa ripartizione fra le società sottoscrittrici dell'Accordo 1998 della propria operatività nel golfo di Napoli nelle due direttrici ivi previste. In particolare, sulla direttrice da Napoli e Pozzuoli per Ischia, anche via Procida, per l'armamento privato operava unicamente il gruppo Lauro con aliscafi

¹⁶ Cfr. verbale dell'audizione del 3 aprile 2009, doc. I689 n. 8.435.

¹⁷ Cfr. doc. I689 n. 5.264. Anche NLG ha fatto risalire al 2005 l'introduzione del *bunker surcharge* in misura di 1 euro, cfr. doc. I689 n. 7.421, precisando, anche nelle informazioni rese nel doc. I689C n. 460, che tale componente tariffaria è stata applicata anche nel 2007 e nel 2008.

¹⁸ Cfr. doc. I689 n. 8.447.

¹⁹ Cfr. doc. I689 n. 8.435.

²⁰ Cfr. doc. I689C n. 436.

²¹ Cfr. doc. I689C n. 413.

²² Cfr. doc. I689 n. 3.119.

(Alilauro) e traghetti (Traghetti Pozzuoli e, dal 2002, Medmar Navi), mentre sulla direttrice Napoli – Capri operava unicamente NLG²³.

15. Tale ripartizione delle tratte emerge anche da un'analisi delle iniziative assunte dalle Parti in occasione della definizione dei primi quadri accosti e della sottoscrizione dei primi atti di sottomissione per la fornitura dei servizi minimi, nel 2002. In proposito, la Regione Campania ha dichiarato di aver consultato il mercato per sollecitare l'interesse degli operatori a operare sulle diverse rotte e che tuttavia, fin dalle prime assegnazioni, ciascuno di questi ha manifestato interesse unicamente per le rotte sulle quali era già in precedenza attivo. Significativamente, dagli "atti di sottomissione" del marzo 2002, emerge che gli armatori privati si sono dichiarati disponibili a effettuare alcune corse con obblighi di servizio pubblico non contribuite solo sulle tratte già da essi svolte e **per rispondere alla "propria programmazione"**²⁴. Si veda, in tal senso, anche il verbale di una riunione tenutasi presso l'Assessorato ai Trasporti della Regione Campania in data 14 febbraio 2002, dal quale emerge un sostanziale coordinamento delle parti nell'accettare l'imposizione di obblighi di servizio minimo su alcune tratte concordate, a fronte della garanzia della possibilità di continuare a operare gli stessi servizi autorizzati operati nel 2001: "le compagnie unanimemente approvano i quadri orari dei servizi minimi di cui agli allegati (...) nel presupposto che la Regione autorizzerà per l'anno 2002 i collegamenti non ricompresi fra i servizi minimi già effettuati nell'anno 2001"²⁵ [enfasi aggiunta].

16. Simili modalità di coordinamento in materia di definizione dei servizi minimi sono riprodotte anche negli anni seguenti nei casi di rimodulazione dei piani accosti da parte della Regione. Si ricorda, ad esempio, il verbale di riunione presso la Regione del 6 febbraio 2006, in cui si legge che "[d]opo approfondita discussione, le aziende dichiarano la propria disponibilità ad effettuare i servizi indispensabili concordati come di seguito indicati: Medmar: Ischia – Pozzuoli 8,10-11,00-16,00 Pozzuoli – Ischia 9,30-13,30-17,40; Pozzuoli Ferries assicurerà una corsa carburante ed una corsa per R.S.U.; La Procidamar effettuerà partenze da Procida alle ore 6,50 e da Pozzuoli ore 8,25; La Giuffré e Lauro assicurerà una corsa carburante e R.S.U. per Capri; La Alilauro effettuerà una partenza da Napoli alle ore 8,35 e da Ischia alle 17,50; Neapolis effettuerà servizio regolare; La SNAV effettuerà partenza da Casamicciola alle ore 7,10 e da Napoli ore 18,40. Data l'ora tarda e non potendo attivare per tempo l'equipaggio, la SNAV comunica che inizierà con la corsa delle ore 18,40 da Napoli a L.M.P. effettuerà partenze da Sorrento alle ore 7,20 e 14,45 e da Capri alle ore 8,00 e 15,30"²⁶ [enfasi aggiunta]. Nello stesso senso, si veda un altro documento agli atti in cui, anticipando una riunione da tenersi presso la Regione nel novembre 2006, le parti trasmettono all'Assessorato ai Trasporti della Regione Campania

²³ Sull'operatività stagionale di Alilauro sulla rotta Napoli – Capri, cfr. fra gli altri verbale del CLMP dell'11 giugno 1998 e del 24 maggio 1999, docc. I689 nn. 4.209 e 4.211. Si precisa altresì che sulle due direttrici considerate operava anche la società Caremar per l'armamento pubblico, e che sulla rotta Napoli – Capri era presente anche SNAV, che tuttavia non era parte dell'Accordo 1998.

²⁴ Cfr., rispettivamente, il verbale di audizione della Regione Campania, doc. I689C n. 413; gli atti di sottomissione del 2002, allegati alla risposta della Regione Campania, doc. I689 n. 1.4, all. 5. Va nello stesso senso la lettera del 24 ottobre 2003 di NLG alla Regione Campania, contenente le rimostranze della società per un cambio di assegnazione dei servizi da NLG a SNAV e la conseguente richiesta di ripristinare l'assegnazione dei servizi originari. doc. I689 n. 4.166.

²⁵ Cfr. doc. I689, 7.418, all. 2, pag. 5.

²⁶ Cfr. doc. I689 n. 4.168.

una lettera, avente ad oggetto “*Collegamenti marittimi Golfo di Napoli*” con la quale esse congiuntamente affermano di non poter condividere “*la proposta di quadro accosti relativa al periodo 4 novembre 2006-31 marzo 2007*” e dichiarano quindi che “*gli OSP non impegnano ulteriormente le scriventi*” impegnandosi ad operare fino al 20 novembre, ritenendo quindi tutte concordemente che in mancanza di un’intesa “*sarà inevitabile il fermo dell’attività*”²⁷.

17. Con riferimento al coordinamento nell’ambito della presentazione delle richieste di autorizzazione per l’espletamento di servizi residuali, giova altresì rilevare che dalla documentazione in atti, e segnatamente dalle richieste di autorizzazione per l’espletamento di corse su tratte non tradizionalmente servite trasmesse dalle parti, non figurano in effetti richieste di NLG di autorizzazione all’espletamento di corse sulla tratta Napoli (Mergellina o Beverello) – Ischia, in ossequio dunque con quanto sancito dal patto di non concorrenza. Per quanto riguarda invece alcune richieste in atti di Alilauro per l’espletamento di alcune corse stagionali da Napoli (Mergellina e Beverello) per Capri²⁸, si deve richiamare la già illustrata nota aggiunta a mano all’Accordo 1998²⁹, che prevede espressamente una deroga al patto di non concorrenza relativamente alla linea “*Isola di Capri / Napoli (terra ferma)*” per le corse “*autorizzate gruppo Lauro*”.

18. Peraltro, dalla documentazione agli atti emerge che la gestione delle corse sulla rotta Napoli – Capri di cui è titolare Lauro è comunque concretamente demandata a NLG o che comunque è oggetto di coordinamento tra le parti nell’ambito del CLMP. In tal senso, il verbale di riunione del CLMP dell’11 giugno 1998 riporta: “*CORSE ALILAURO DIRETTE CAPRI-NAPOLI e VV. = restano di proprietà dell’Alilauro; nel corrente anno verranno effettuate dalla NLG con risvolto economico a concordarsi fra Alilauro ed NLG*”³⁰; il verbale della riunione del CLMP del 24 maggio 1999 con riferimento alle “*CORSE ALILAURO CAPRI-NAPOLI*” riporta poi che “[l]a NLG non può effettuarle. Le effettuerà l’Alilauro con tariffe uguali a quelle NLG”³¹. Nello stesso senso, con riferimento all’anno 2005, rileva una lettera del 4 agosto 2005 da Alilauro a NLG, nella quale la prima chiede alla seconda “*di riattivare con la massima urgenza le partenze assegnate all’Alilauro s.p.a. da Capri per Napoli*”, altrimenti “*la scrivente sarà costretta suo malgrado a riattivare il suddetto collegamento con proprie unità al solo fine di evitare la revoca delle partenze in questione*”³². Da tali documenti emerge, dunque, l’esistenza di un chiaro coordinamento tra le Parti anche nell’ambito della gestione delle corse Napoli – Capri.

²⁷ Cfr. doc. I689 n. 3.121.

²⁸ Cfr. doc. I689 n. 7.419.

²⁹ Cfr. doc. I689 n. 5.265.

³⁰ Cfr. doc. I689 n. 4.209.

³¹ Cfr. doc. I689 n. 4.211.

³² Cfr. doc. I689 n. 5.278, p. 4.

4. LA NUOVA ATTIVITÀ DEL CLMP: NUOVE QUOTE CONSORTILI E CLMP “ALLARGATO”

19. Nel periodo oggetto di accertamento, il CLMP ha subito modifiche alla sua composizione, in conseguenza dell’evoluzione del “sodalizio” tra le Parti, illustrate dalla Tabella che segue.

Tab. 2: Evoluzione delle quote consortili CLMP e delle quote di ripartizione dei ricavi secondo le quote storiche 2007 in base all’Accordo 2008, valori percentuali

	Quote consortili CLMP			Quote Accordo 2008	
	1998	2001	19 maggio 2008	2008	2009 (definitive)
NLG	30	30	25,10	[omissis]	[omissis]
Alilauro	20	14,5	23,03	[omissis]	[omissis]
Alilauro Gruson	30	40	12,93	[omissis]	[omissis]
Alicost	20	15,5	4,11	[omissis]	[omissis]
SNAV	-	-	34,22	[omissis]	[omissis]
SMLG	-	-	0,61	[omissis]	-
Medmar Navi	-	-	-	[omissis]	[omissis]
Tot	100	100	100	100	100

Fonte: Elaborazioni AGCM sulla base delle informazioni agli atti³³.

20. Si ricorda che il CLMP svolge sia attività di bigliettazione delle tratte rientranti nella gestione consortile sia attività di ripartizione dei ricavi. In proposito, il CLMP a valle dell’Accordo 2008 estende la prima attività sino a ricomprendere anche la bigliettazione sulla Napoli – Capri; come precisato in audizione dalla società di consulenza informatica, che gestiva il *software* di bigliettazione del CLMP, “il CLMP gestiva le linee da/per la costiera amalfitana, alle quali si aggiunsero le linee da/per Capri, quando nel 2008 nell’attività del consorzio confluì quella del Consorzio Neapolis, relativo alle tratte NA-CA assicurate da NLG e SNAV”³⁴ (enfasi aggiunta). Rimangono quindi fuori dall’attività di bigliettazione del CLMP le rotte gestite da Alilauro e Medmar Navi sulla Napoli – Pozzuoli – Ischia – Procida, come pure le tratte servite dal 2007 da SNAV sulla stessa direttrice, le tratte del Metrò del Mare, quelle per le isole Pontine e le isole Eolie.

21. A partire dal 2008, l’oggetto dell’Accordo – e del monte ricavi da ripartire in quote storiche 2007 fra le Parti – comprende, differentemente da quanto accadeva con l’Accordo 1998, anche attività che non rientrano nella gestione e nella bigliettazione del CLMP in senso stretto, ovvero si riferisce a ricavi ottenuti su tratte per cui alcune delle Parti svolgono un’autonoma bigliettazione e rendicontazione del venduto. Tale circostanza, che si riflette nel “disallineamento” evidenziato dalla tabella sopra riportata, fa sì che le Parti si riferiscano alla gestione comune di tutte le tratte ricomprese nell’Accordo 2008 con il

³³ L’evoluzione delle quote del CLMP risulta dall’atto costitutivo e dalle modifiche del 2001 (cfr. doc. I689 n. 5.265) e del 19 maggio 2008 (doc. I689 n. 9.460, allegato 3), cfr. anche informazioni fornite dal CLMP il 23 settembre 2013 (doc. I689C n. 610, p. 2) e bilancio 2008 (doc. I689C n. 794, p. 9). Le prime quote Accordo 2008 risultano dal doc. I689 n. 2.66 e quelle del 2009 dal doc. ispettivo intitolato “Ricavi & Variazioni costi miglia dal 1 aprile 2008 al 31 marzo 2009” sotto la voce “riparto in base agli accordi” (doc. I689C n. 107).

³⁴ Cfr. doc. I689C n. 691.

termine “*CLMP allargato*”³⁵ e, molto spesso, utilizzino il termine “*gestione consortile*” con riferimento a tutte le tratte gestite in comune e non già solo a quelle oggetto di bigliettazione del CLMP; analogamente, anche il termine “*aziende consorziate*” ricomprende Medmar Navi, benché formalmente estranea al CLMP. In effetti, è proprio il CLMP “allargato” a svolgere un’essenziale **funzione di analisi dei dati, certificazione dei ricavi e/o verifica dell’attività nautica per tutte le rotte** – dei soggetti effettivamente consorziati, ma anche per le tratte non bigliettate dal CLMP (e poi da Gescab), nonché di Medmar Navi - i cui ricavi sono oggetto di ripartizione in base all’Accordo 2008, proprio ai fini dell’attuazione del meccanismo di ripartizione dei ricavi in quote storiche 2007 ivi previsto.

5. LA CERTIFICAZIONE DEI DATI E LA VERIFICA DEI RICAVI E DELL’ATTIVITÀ NAUTICA

22. L’operazione di “*certificazione dati relativi al fatturato 2007*” risulta da un’e-mail di pari oggetto, inviata il 12 giugno 2008 a SNAV, Alilauro, NLG, Medmar Navi, e per conoscenza al CLMP, per richiedere la documentazione necessaria (bilancio 2007 approvato e depositato, bilanci di verifica, registri Iva e dati annuali Iva relativi al 2007, nastrini, etc..), “*al fine di procedere alla verifica dei dati relativi ai ricavi dell’anno 2007 prodotti da ciascuna impresa partecipante al nuovo consorzio LINEE MARITTIME PARTENOPEE*”³⁶.

23. Si noti che la valutazione dei fatturati effettivamente prodotti viene compiuta a partire dal mese di aprile 2008, data dell’Accordo 2008: un’email interna di Medmar Navi, recante “*Schema riepilogativo incassi consorzio aprile – agosto 2008*”, trasmette una tabella riepilogativa degli incassi generati dal CLMP e dalle società SNAV, Medmar Navi, Alilauro, NLG, Alilauro Gruson e il CLMN in detto periodo, dando atto altresì che “[n]ei prospetti mancano ancora le seguenti società: Alicost, Metrò Del Mare e Lauro Giuffrè (sembra che quest’ultima non abbia effettuato movimentazione ma bisognerebbe verificare)”³⁷.

24. Con riguardo al **meccanismo di riparto** dei ricavi in attuazione dell’Accordo 2008, come già per l’Accordo 1998, questo avviene *in primis* sulla base delle quote fissate nello stesso accordo (in funzione delle quote di mercato detenute dalle parti nel 2007)³⁸ con

³⁵ Cfr. e-mail del 29 luglio 2008, recante “*CONSORZIO RICAVI 2008*”, da Marinvest ad Alilauro, NLG, Medmar Navi, SNAV e il consulente di NLG, con la quale viene trasmesso un “*file contenente i dati del consorzio dal 01/04/2008 al 06/06/2008, con preghiera di verificarne la correttezza e validità al fine di renderli definitivi*” (doc. I689 n. 3.159). Le tabelle allegate riportano l’intestazione “*Consorzio Linee Marittime Partenopee Allargato*” e contengono dati relativi al fatturato generato nei mesi di aprile, maggio e dall’1 al 6 giugno 2008 dalle società Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, SMLG, CLMP, Medmar Navi, NLG e SNAV, riferiti nei termini di “*quota incassi dal 01.04.2004 al 06.06.2008*”.

³⁶ Cfr. doc. I689C n. 269, comprendente anche il dettaglio della situazione di Medmar Navi.

³⁷ Cfr. doc. I689 n. 2.94.

³⁸ Del riparto dei ricavi si trova riscontro in un documento (doc. I689 n. 2.72), intitolato “*ricavi per la costituzione nuovo consorzio 2007. Armatori Golfo di Napoli*”, senza data ma prodotto verosimilmente nel 2008, che contiene due diversi set di dati: (i) i “*dati di partenza*”, che corrispondono ai “*dati comunicati*” dalle parti per predisporre le quote e che risultano in percentuali di riparto dei ricavi identiche a quelle riportati nel testo dell’Accordo 2008; (ii) i “*dati con rettifiche*”, ossia i “*dati corretti*” probabilmente a seguito delle verifiche sui dati operate dai soggetti a tal fine designati nello stesso Accordo (art. 4.4). Le differenze tra i due set di dati sono del tutto insignificanti, nell’ordine di millesimi. Nelle tabelle vengono elencate le singole rotte “*di competenza accordo*” sulle quali i ricavi sono stati generati: si parla di “*ricavi a base quota consortile*”. Da sottolineare che anche le rotte prese in considerazione per il calcolo dei ricavi coincidono con quelle elencate nell’Accordo 2008.

eventuali “conguagli” sulla base della “variazione costi miglia” (il cd. **criterio del migliatico**).

25. In particolare, il meccanismo di riparto appare così articolato: gli armatori consorziati possono bigliettare, oltre che attraverso il CLMP, anche autonomamente (online, per contanti o con pagamento POS) sulle rotte diverse da quelle gestite direttamente dal Consorzio; essi, tuttavia, sono interconnessi con il sistema centralizzato gestito dal CLMP perché questo possa definire il monte ricavi complessivo e possa verificare il migliatico per eventuali modifiche e per eventuali controlli. Il CLMP riversa giornalmente i ricavi della propria bigliettazione ai consorziati pro-quota tramite un’attività bancaria di “svantagliamento automatico degli importi di competenza di ciascun consorziato”³⁹; tale ripartizione tuttavia viene poi integrata, a intervalli periodici, considerando la necessità di rispettare le quote di ripartizione fissate nell’Accordo stesso, in base al valore certificato del monte ricavi e al netto di eventuali conguagli e/o compensazioni fra i consorziati dovuti a variazioni dell’attività nautica (valorizzata rispetto al valore costo/miglia predefinito) o comunque di costi, rispetto a quella di riferimento del 2007. Medmar Navi, invece, che formalmente non fa parte del CLMP e che è l’unica che svolge servizio traghetti, incassa direttamente i propri ricavi e non appare quindi soggetta a questo meccanismo di ripartizione/compensazione.

26. La documentazione in atti comprova altresì l’esistenza, nella prima fase attuativa dell’Accordo 2008, di discussioni in ordine al corretto calcolo del monte ricavi (ad esempio in relazione all’apporto della motonave Don Francesco), nonché dei valori dei correttivi in base al “migliatico”. In particolare, da un documento risulta che, una volta suddivisi i ricavi in base alle quote di mercato del 2007, *“l’attività nautica di ciascuno verrà valorizzata in base al costo miglio stabilito per ogni singolo natante”*, ossia vengono fatti gli aggiustamenti sulla base del criterio del costo individuale del migliatico come previsto dall’Accordo 2008, creandosi talvolta non pochi problemi in sede di applicazione. In questo senso, un’email del 8 ottobre 2008 da Marininvest (controllante di SNAV) ad Alilauro, NLG, Medmar Navi, CLMP e SNAV, con in copia anche il Direttore ACAP, dà atto che si è iniziato *“il lavoro di raccolta dei dati del migliatico inviati dalle singole consorziate e dal consorzio relativamente all’attività nautica svolta nel periodo di gestione consortile (aprile/luglio 2008), opportunamente posti a raffronto con analogo periodo dell’anno 2007”*, sottolineando alcune difficoltà riscontrate e proponendo dunque *“di indire una riunione tecnica in cui ciascun rappresentante, munito dei prospetti già forniti al sottoscritto, possa illustrare i criteri adottati nella redazione del documento e consentire quindi la condivisione e la acquisizione a titolo definitivo del dato elaborato”*⁴⁰; rileva altresì in tal senso una seconda email del 9 dicembre 2008 da Marininvest ad Alilauro, NLG, SNAV, Medmar Navi, Alicost, CLMP, con in copia anche il Direttore ACAP (probiviro CLMP), con oggetto “migliatico”, in cui si legge *“facendo seguito alla odierna riunione, Vi allego prospetto definitivo del migliatico, che vi prego di verificare e di validare con cortese sollecitudine (o di non confermare indicando le eventuali correzioni da apportare). Una volta reso definitivo il predetto prospetto, l’attività nautica di ciascuno verrà*

³⁹ Cfr. doc. I689 n. 5.305.

⁴⁰ Cfr. doc. I689 n. 5.302, che riporta in allegato varie tabelle di confronto del migliatico 2008 e 2007 sui collegamenti per Ischia.

valorizzata in base al costo/miglio stabilito per ogni singolo natante, così come contenuto nel prospetto a vostre mani che stamane è stato sottoscritto da tutti i consorziati per presa visione e accettazione”⁴¹.

6. L’INTRODUZIONE DEL DATABASE UNICO IN AMBITO CLMP “ALLARGATO” E L’INIZIATIVA “BIGLIETTO UNICO”

Database unico

27. A seguito dell’ampliamento dell’Accordo 1998, la documentazione in atti dà evidenza della ricerca, da subito, dell’implementazione, attraverso il CLMP, di nuove modalità tecniche di “colloquio informatico” tra le Parti, per la miglior condivisione possibile dei dati relativi alle nuove rotte messe a fattor comune, e ciò evidentemente per risolvere la già illustrata permanente esigenza di **controllo reciproco degli incassi effettivi e dell’attività**

⁴¹ Cfr. doc. I689C n. 130. In senso analogo, il tema della determinazione del costo-miglio consortile si ritrova nel doc. I689C n. 71, contenente un’email del 24 giugno 2008, recante “riunione commissione tecnica – determinazione parametri per migliatico”, inviata da Marininvest ad Alilauro, SNAV, Medmar Navi, NLG, con in copia SNAV e CLMP, nella quale indica che “con riferimento all’oggetto con la presente invito i componenti della commissione tecnica ([omissis] per Snav – Salvatore Di Leva per il gruppo Lauro – [omissis] per la Medmar – Bruno Aponte per NLG a concordare ed a comunicare al sottoscritto una data in cui si potrà riunire la commissione allo scopo di determinare il valore del costo miglio. Ricordo che nel corso dell’ultima riunione si era dato incarico al Direttore [omissis] di elaborare un’ipotesi di costo miglio (anche per le navi traghetto) che potesse rappresentare il punto di partenza di una discussione tecnica ed invito quindi l’interessato a circolarizzare un prospetto contenente l’ipotesi di costo miglio da sottoporre all’esame di tutti i partecipanti al gruppo di lavoro”. Lo stesso documento contiene una seconda email del 25 giugno 2008, con stesso oggetto e stessi destinatari, nella quale SNAV indica che “facendo seguito alla pregressa corrispondenza con la presente Vi comunico che è convocata una riunione della commissione tecnica per il giorno 01/07/2008, alle ore 10,00, presso la sede consortile, che dovrà definire il costo per miglia delle unità navali utilizzate nell’ambito del consorzio, comprese le navi traghetto. Invito nuovamente il direttore [omissis] a circolarizzare, prima della suddetta data, a tutti i membri della commissione la bozza di elaborato che verrà poi discussa tra i partecipanti” (enfasi nell’originale); . Sui problemi ripartitori connessi, un’email del 3 luglio 2008, con oggetto “LMP”, da Marininvest (controllante di SNAV) a SNAV, Alilauro, NLG, Medmar, con in copia CLMP, che dà anche conto di una problematica relativa al “rimborso degli incassi prodotti dal “Don Francesco” in favore della Snav e la ripartizione della produzione relativa [al] periodo 01/04/2008 – 06/06/2008 tra le imprese consorziate”, cfr. doc. I689 n. 3.159.”; un’email del 29 luglio 2008, recante “CONSORZIO RICA VI 2008”, da Marininvest a Alilauro, NLG, Medmar Navi, SNAV, con la quale viene trasmesso un “file contenente i dati del consorzio dal 01/04/2008 al 06/06/2008, con preghiera di verificarne la correttezza e validità al fine di renderli definitivi”. Le tabelle allegate riportano l’instestazione “Consorzio Linee Marittime Partenopee Allargato” e contengono dati relativi al fatturato generato nei mesi di aprile, maggio e dall’1 al 6 giugno 2008 dalle società Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, SMLG, CLMP, Medmar Navi, NLG e SNAV, riferiti nei termini di “quota incassi dal 01.04.2004 al 06.06.2008”, cfr. doc. I689 n. 3.159 ; una serie di email di settembre 2008, scambiate tra Alilauro, NLG, SNAV e Medmar Navi, in cui si sollecita l’invio dei dati relativi all’attività nautica realizzata da ciascuno nel 2008, ponendola a confronto “con analogo periodo dell’anno 2007”, nonché dei “dati mensilizzati di ricavi 2008 raffrontati con quelli del 2007 di qualche consorzio”, o si prospetta la necessità di discutere un “progetto unico di biglietteria”, cfr. docc. I689 nn. 3.144, 3.145, 3.146; un’email del 17 ottobre 2008 da Marininvest a SNAV, Alicost, Medmar Navi, Alilauro, NLG, SNAV, CLMP, con la quale, nel convocare una riunione “presso la sede della Snav, avente ad oggetto il migliatico dell’anno 2008 e la conseguente successiva determinazione dei relativi conguagli tra le imprese consorziate ... [s]i invitano tutti i rappresentanti ad intervenire muniti dei dati, già a suo tempo richiesti, relativi all’attività nautica svolta, suddivisa per mese (aprile / agosto), per tratta, per linea, per natante, precisando altresì il numero di corse effettuate su ciascuna tratta e/o linea”, cfr. doc. I689 n. 3.159; un’email del 23 ottobre 2008 indica che il CLMP “ha rielaborato i dati relativi all’attività nautica consortile dell’anno 2008” e fissa una nuova data per la riunione destinata alla definizione del migliatico, cfr. doc. I689 n. 3.151; un’email del 4 novembre 2008 da Marininvest anche a Medmar Navi fissa la data per una riunione presso il CLMP “avente ad oggetto l’esame del migliatico”, cfr. doc. I689 n. 4.258; il documento intitolato “Costo Migliatico x Velocità Anno 2008” che riporta i dati costo/miglio per ciascun mezzo impiegato dal gruppo Lauro, NLG e SNAV, cfr. doc. I689 n. 2.69.

nautica. Infatti, come visto sopra, nei primi anni di funzionamento il CLMP non dispone di un sistema informatico di gestione centralizzato, ma si appoggia sulle banche dati dei singoli consorziati, sebbene i sistemi siano interconnessi. Risulta in atti che, con l'allargamento del consorzio nel 2008, viene operata una sostanziale modifica del sistema di gestione dei dati, in modo da garantire che questo possa gestire direttamente il flusso dei dati attraverso una piattaforma unificata (*database unico*), che sia comunque accessibile a tutte le società coinvolte nel riparto dei ricavi.

28. Un'e-mail del 9 maggio 2008, inviata dal CLMP ai rappresentanti di SNAV, NLG, Gruppo Lauro e Medmar Navi, illustra lo “*stato dell'arte per la realizzazione di un nuovo sistema informatico*” e dà conto dell'attività posta in essere per l'implementazione del nuovo sistema⁴². Il documento rileva inoltre che: “[r]icevuti tutti i dati, il Consorzio provvederà a realizzare una unica base dati integrata che sarà messa a disposizione di ciascuna azienda in uno con un applicativo Consorzio che consentirà la consultazione dei dati in essa memorizzati. Contemporaneamente il Consorzio fornirà un report statistico dei dati stessi. (...). Entro la fine di maggio primi giorni di giugno, il Consorzio sarà in grado di collegarsi ai singoli data base aziendali e raccogliere e contemporaneamente mettere in linea i dati di biglietteria. Da quel momento, tutte le aziende saranno in grado di consultare i dati di chiunque partecipi al Consorzio secondo uno standard applicativo fornito dal Consorzio. (...). Le caratteristiche del database unico dovranno consentire al consorzio di effettuare i riscontri degli incassi e gli adempimenti amministrativi successivi (rendicontazione alle agenzie di viaggio, contabilizzazione e riparto dei corrispettivi prodotti). Contemporaneamente, l'unicità della base dati consentirà al consorzio e **a un qualsiasi partecipante**, mediante l'utilizzo di applicativi già in uso al consorzio e adattati alle nuove esigenze, di poter consultare in tempo reale il bigliettato per linea, corsa e tipologia di passeggero e produrre reports statistici sull'attività espletata” (enfasi aggiunta”).

29. A conferma di quanto sopra, si segnala che è stata acquisita in atti una serie di richieste di assistenza tecnica inviate al consulente informatico da Alilauro, Medmar Navi, NLG e SNAV, tutte in data 13 giugno 2008 e dal Consorzio Neapolis il 20 giugno 2008, aventi tutte identico contenuto, in merito alla richiesta di implementare le funzionalità necessarie per estrarre i dati dal *database* di produzione⁴³.

30. L'evoluzione e le caratteristiche del nuovo sistema sono state confermate in audizione dal consulente informatico⁴⁴, il quale ha dichiarato che “*la richiesta di consulenza per progettare la procedura unificata da parte di Alilauro, Medmar (Navi), NLG e SNAV risale già al 2008 (...) e derivava dalla volontà di uniformare le funzionalità di estrazione dei dati relativi al venduto dei sistemi di prevendita e bigliettazione sul modello del software*

⁴² Cfr. doc. I689 n. 4.173. Nello stesso senso, il “*promemoria*” della riunione del CLMP del 28 aprile 2008, doc. I689 n. 5.305. Così anche il doc. n. 593 del fascicolo n. I689C, che riporta una serie di e-mail scambiate tra il 15 e il 27 ottobre 2008, tra i referenti informatici del Gruppo Lauro, SNAV, NLG, Medmar Navi, CLMP e il consulente informatico esterno, nelle quali si individuano le modalità per la “*compilazione del DB Unico*” per tutte le linee del golfo di Napoli, preannunciando altresì l'invio di dati analoghi in relazione alle isole Eolie.

⁴³ Cfr. docc. I689C, rispettivamente, nn. 612, 613, 614, 615 e 616.

⁴⁴ Il database unitario per la gestione dei dati viene effettivamente creato con l'ausilio del consulente informatico, cfr. risposta alla richiesta di informazioni di NLG del 20 marzo 2009, doc. I689 n. 7.421, nonché il preventivo della società di consulenza informatica, doc. I689 n. 4.242.

personalizzato da SNAV”⁴⁵ (enfasi aggiunta) e di superare i limiti della precedente procedura, che consentiva a ciascun consorziato di accedere al *database* del CLMP da remoto, attraverso un apposito *client*. La soluzione prescelta dal CLMP in questa fase è stata quella di creare un *database* di produzione ospitato e gestito presso la sede di SNAV⁴⁶, più performante rispetto a quella delle altre società coinvolte.

Biglietto Unico

31. Rispetto alla genesi del “Biglietto Unico” prospettata dalle Parti, ovvero quale iniziativa imposta dalla Regione, si precisa che con la delibera n. 281/2006, la Regione esprime l’intenzione di introdurre un “*abbonamento mensile integrato ‘terra-mare’ UNICO che consenta ai residenti delle isole e ai pendolari di utilizzare i collegamenti su gomma e/o su impianti fissi sulle isole, i collegamenti marittimi e i collegamenti su gomma, su ferro e su impianti fissi sulla terraferma nell’area metropolitana allargata di Napoli ad una tariffa ridotta, facendosi carico la Regione del differenziale tariffario*” (enfasi aggiunta)⁴⁷. In concreto, l’abbonamento terra-mare previsto dalla delibera n. 281/2006 consentirebbe a residenti e pendolari di utilizzare, alla tariffa definita dalla stessa delibera (rimodulata nella delibera n. 488/2006), un numero illimitato di corse nella “*fascia di competenza*” delle aziende aderenti al Consorzio UNICOCAMPANIA, “*una sola corsa di andata e una di ritorno sui servizi di collegamento marittimi denominati OSP (...) indipendentemente dal vettore e dalla tipologia di naviglio (...) per la relazione prescelta (es. Napoli-Ischia, Napoli- Procida, Napoli-Capri)*”, nonché un numero illimitato di corse nei servizi di trasporto terrestre sulle Isole di Ischia, Procida e Capri⁴⁸.

32. Con riguardo alla lettera della Regione inviata in data 21 marzo 2007 ad ACAP si sottopongono a quest’ultima “*le seguenti proposte: (...). 2. Predisposizione degli elementi utili alla rapida introduzione dell’abbonamento integrato terra-mare; (...). e, specificamente per i collegamenti da Napoli e Sorrento per Capri e viceversa: a) utilizzo indifferenziato delle unità veloci, indipendentemente dal singolo armatore, con ciò anticipando il sistema del “biglietto unico”*” (enfasi aggiunta)⁴⁹. Pertanto, la lettera si limita

⁴⁵ È agli atti una e-mail del 24 marzo 2009, avente ad oggetto “*Offerta Procedura Unificata*”, dal consulente informatico a CLMP, con in copia Lauro.it, SNAV, NLG, Medmar Navi, Alicost e altri, in cui si discute delle condizioni economiche dell’offerta in questione e del fatto di lasciare invariata la situazione contrattuale in essere, a fronte dell’installazione in esercizio della “*piattaforma globale*”, con costi ripartiti tra CLMP e singoli consorziati, cfr. doc. I689C n. 592.

⁴⁶ Cfr. verbali ispettivo e di audizione della società di consulenza informatica, docc. I689 nn. 498 e 691.

⁴⁷ Cfr. delibera GR 281/2006, in docc. I689 nn. 1.4 e 1.12.

⁴⁸ Cfr. Allegati 2 e 2b alla delibera 281/2006 rispettivamente intitolati “*Progetto tariffa integrata terra-mare*” e “*Obblighi tariffari per residenti e pendolari per i collegamenti nel Golfo di Napoli*”. Quest’ultimo definisce le tariffe, applicabili a residenti e pendolari, per unità veloce e/o nave per l’“*abbonamento integrato*”, “*abbonamento solo mare*” e “*biglietti singoli*”. L’allegato 2b è stato sostituito dall’allegato 2b della delibera GR n. 488/2006, in docc. I689 n. 1.4 n. 1.12. Le rotte rientranti nel progetto erano: Napoli-Forio, Napoli-Casamicciola, Napoli-Capri, Napoli-Ischia Porto, Napoli-Procida, Procida-Casamicciola, Procida-Ischia Porto, Pozzuoli-Casamicciola, Pozzuoli-Ischia Porto, Pozzuoli-Procida, Sorrento-Capri, Napoli-Sorrento. Tale progetto della Regione costituiva ampliamento dell’esistente integrazione modale e tariffaria dei servizi su ferro e gomma offerti da tutte le aziende di trasporto pubblico locale della Regione, gestita dal 2000 attraverso il Consorzio UNICOCAMPANIA in tutti i comuni delle cinque province campane. Cfr. doc. “*Una politica dei trasporti per la Regione Campania*”, pag. 29 e ss. (senza data ma non anteriore al 2008), allegato al doc. I689 n. 6.378.

⁴⁹ Cfr. copia della lettera contenuta nell’All. 1 al verbale di audizione del CLMP del 30 marzo 2009, doc. I689 n. 8.432.

a sottoporre ad ACAP una serie di proposte alternative da discutere congiuntamente per migliorare i servizi offerti, fra cui l'attuazione del citato progetto di abbonamento integrato terra-mare e, con specifico riferimento ai collegamenti Napoli-Capri e Sorrento-Capri, l'introduzione del sistema del "Biglietto Unico".

33. Ciò premesso, è in atti un comunicato stampa della Regione Campania del 3 giugno 2008, in cui si riporta che, all'esito di un incontro tra l'assessore regionale ai trasporti, i Comuni delle Isole del golfo di Napoli (Capri, Ischia e Procida) e i rappresentanti delle Capitanerie di Porto, dell'Autorità Portuale di Napoli, di Caremar e delle società armatoriali private operanti nel golfo di Napoli, "*su proposta*" dell'assessore, si è stabilito di istituire il biglietto e l'abbonamento unico per "*qualunque corsa e società private di trasporto, sul modello del ticket 'Unicocampania', in vigore su tutti i mezzi di trasporto pubblico terrestre: un'iniziativa (...) resa possibile ora che le società armatoriali private si sono finalmente riunite in un apposito consorzio (...)*"⁵⁰, precisando che le concrete modalità sarebbero state stabilite in seguito.

34. Nelle informazioni fornite in data 13 marzo 2009⁵¹, la Regione Campania ha tuttavia dichiarato che "*in ordine al biglietto unico istituito a partire dal giugno 2008 dal Consorzio Linee Marittime Partenopee la Regione non ha adottato atti di regolazione*", mentre il biglietto integrato terra-mare non è mai stato attivato "*non avendo il Ministero dei Trasporti autorizzato Caremar a partecipare alla comunità tariffaria*" (laddove tale autorizzazione era stata richiesta fin dal 2006⁵²). A ciò si aggiunga che nell'audizione del 9 luglio 2013, la Regione ha dichiarato che "*il Biglietto Unico praticato dai privati negli anni passati è un progetto di iniziativa esclusivamente privata mai tradottasi in atti amministrativi della Regione*", confermando quanto già espresso nella precedente audizione del 2009, ovvero che "*il 'biglietto unico' è (...) un'iniziativa autonoma degli armatori privati, in relazione alla quale la regione non ha mai emanato alcun atto di regolazione*" (enfasi aggiunta)⁵³.

35. Tale prospettazione risulta peraltro coerente con quanto espresso dalle Parti in più occasioni. In particolare, il CLMP ha rilevato che "*[l]e società partecipanti al consorzio non hanno inteso aderire all'iniziativa "Biglietto unico terra-mare"*"⁵⁴. Più compiutamente, in audizione ACAP ha rappresentato che "*[l]a Regione aveva chiesto agli armatori di rendere operativo in tempi rapidissimi il sistema del Biglietto Unico, quale anticipazione del biglietto integrato terra-mare previsto da una Delibera del 2006. Gli armatori avevano poi deciso di gestire autonomamente il biglietto unico, attraverso il CMLP già operativo, per evitare la tagliola della partecipazione al consorzio pubblico Unico Campania, che avrebbe comportato per gli armatori una marginalità molto ridotta dovendo peraltro riconoscere al consorzio una commissione molto elevata (...). A monte della decisione, ci sono molte riunioni con la Regione Campania, in particolare con l'Assessore (...), all'esito delle quali ACAP chiese di formalizzare in una lettera le richieste da parte della Regione, come risulta*

⁵⁰ Cfr. all. 15 doc. I689 n. 7.422 e doc. I689 n. 1.27.

⁵¹ Cfr. doc. I689 n. 7.413.

⁵² Cfr. lettera della Regione Campania al Ministero dei Trasporti del 26 marzo 2006, doc. 5.320.

⁵³ Cfr. verbale nel doc. I689 n. 7.412, e, in senso analogo, verbale di audizione della Regione Campania in data 9 luglio 2013, doc. I689C n. 413. Cfr. anche documentazione fornita dal Comune di Ischia in merito alle discussioni nelle riunioni di giugno 2008 presso la Regione, in cui non risulta alcun riferimento al Biglietto Unico, docc. I689C nn. 817 e 822.

⁵⁴ Cfr. verbale di audizione del CLMP in data 30 marzo 2009, doc. I689 n. 8.432.

già agli atti del fascicolo n. I689 (lettera del marzo 2007)”⁵⁵. È la stessa ACAP infine a riconoscere che “la successiva integrazione terra-mare non venne mai attivata: da un lato infatti gli armatori non avevano interesse ad integrarsi, dall’altro vi erano resistenze anche da parte dei gestori dei servizi a terra”.

36. Si ricorda, al riguardo, che Alicost ha rilevato che un’iniziativa analoga a quella del Biglietto Unico era già in vigore con riferimento alle tratte Salerno – Amalfi – Positano – Capri, Castellamare – Sorrento – Capri e Napoli – Sorrento “dall’anno 1998 al marzo 2008”⁵⁶. Ciò rende quindi evidente che il Biglietto Unico, come concretamente realizzato in seno al CLMP, era fruibile da tutti i passeggeri, anche non residenti, riguardava soltanto i collegamenti marittimi e si riferiva a tutte le corse offerte, sulla medesima tratta, da più operatori e gestite nell’ambito del CLMP, includendo anche i collegamenti nel Golfo di Salerno. Il Biglietto Unico, di fatto, era un’iniziativa che consisteva nel definire un unico prezzo per ciascuna tratta, anche nei casi in cui su detta tratta operasse più di un armatore, ed era quindi un’iniziativa funzionale alla definizione comune delle politiche commerciali delle Parti, come già era stato con solo riferimento alle tratte del settore Salerno e Sorrento in vigenza dell’Accordo 1998.

37. Sulle modalità attuative, un verbale del Consiglio direttivo del CLMP del 5 giugno 2008 riporta discussioni e decisioni da parte degli armatori privati, compreso Medmar Navi, in merito alle modalità concrete di realizzazione del Biglietto Unico in questi termini: “si conviene: 1. Si parte il giorno 07/06/2008 con la biglietteria su unica ragione sociale Consorzio Linee Marittime. 2 si ribadisce che tutti i consorziati, compresa la società che attualmente non partecipa [ovvero Medmar Navi], devono essere fra loro, compreso il Consorzio, collegate telematicamente. 3 La soluzione della biglietteria unica, nel senso che ciascuno può bigliettare qualsiasi corsa, sarà verosimilmente pronta per il sabato successivo al 07/06/2008” (enfasi aggiunta). Si stabiliscono dunque interventi sulle linee telematiche e sul fornitore del software delle aziende e del consorzio “affinché le aziende dialoghino fra loro telematicamente”. Tutte le consorziate, nonché Medmar Navi, che hanno sottoscritto la minuta del verbale allegata alla versione dattiloscritta, “si sono impegnate a dare la massima collaborazione”⁵⁷.

38. Da un documento recante discussioni sulle modalità tecniche per perseguire al meglio la finalità espressa dal Consiglio direttivo del CLMP di “realizzare un unico contenitore (database, server, ecc) che elabori le vendite relative alle linee messe a fattor comune [e di fare in modo che l’accesso ai dati acquisiti sia consentito in modo paritetico a tutte le aziende che partecipano al Consorzio]”, emerge l’indicazione del Direttore del CLMP di creare un sistema unico di biglietteria che consenta lo scambio dei dati “messi a fattore comune in modalità protetta e veloce di trasmissione”, superando i problemi di sicurezza per la “trasmissione di dati sensibili quali quelli del traffico che ciascuna azienda produce nel mercato di interesse” posti dal sistema di trasmissione prima in uso. Nella riunione tecnica del 16 settembre 2008, avente ad oggetto il “disegno della rete telematica” si discute di due soluzioni: installare su un unico server di un unico database centralizzato con applicativi uniformati per tutte le società e relativa gestione unificata, oppure utilizzare

⁵⁵ Cfr. doc. I689C n. 750, enfasi aggiunta.

⁵⁶ Risposta alla richiesta di informazioni di Alicost G del 20 marzo 2009, doc. I689 n. 7.420.

⁵⁷ Cfr. doc. I689 n. 5.305.

database e hardware separati, sempre con applicativi uniformati per tutte le società per la fattibilità del “Biglietto Unico”⁵⁸.

7. LE CONDOTTE CONCRETAMENTE ASSUNTE SUCCESSIVAMENTE ALL'ASSUNZIONE DELI IMPEGNI

A. GLI ELEMENTI DI CONTINUITÀ FRA CLMP E GESCAB

39. La tabella che segue mette in luce la stabilità e coincidenza fra cariche di rilievo negli organismi comuni (CLMP e Gescab) e nelle società armatrici ad essi partecipanti. In particolare, i soggetti menzionati nella lista che segue sono tutti membri del CdA di Gescab, oltre ad avere ruoli di rilievo nelle società armatrici e nel CLMP fino al suo scioglimento:

Tab. 3. Coincidenza delle cariche sociali nel CLMP e in Gescab

	Carica CLMP	Carica Gescab	Altre cariche sociali
[omissis]	Consiglio Direttivo	Consigliere	[omissis]
[omissis]	Consiglio Direttivo	Presidente C.d.A.	[omissis]
[omissis]	Consiglio Direttivo	Vice Presidente C.d.A.	[omissis]
[omissis]	Consiglio Direttivo	Consigliere	[omissis]
[omissis]	Consiglio Direttivo	Consigliere	[omissis]
[omissis]	Consiglio Direttivo	Vice Presidente C.d.A.	[omissis]
[omissis]	Sindaco Alicost e Alilauro Gruson Pres. Probiviri CLMP	Consigliere dimissionario	[omissis]
[omissis]	Consiglio Direttivo	Consigliere	[omissis]

Fonte: Visure camerali (aprile 2014)

40. A ciò si aggiunge che: *i)* la stessa persona fisica che nel CLMP curava la gestione e il trattamento informatico dei dati è il direttore amministrativo di Gescab, avente analoga funzione; *ii)* digitando il link www.consorziolmp.it, si apre automaticamente la pagina internet di Gescab⁵⁹ <http://www.Gescab.it>; *iii)* la sede legale e amministrativa di Gescab è la stessa del CLMP.

41. Agli elementi appena descritti, vanno aggiunte le evidenze acquisite nel corso del presente procedimento che provano la perfetta continuità tra l'attività in concreto svolta dal CLMP prima e da Gescab poi, sempre funzionale alla logica di ripartizione dei costi/ricavi in quote storiche predefinite.

42. In primo luogo, rilevano in tal senso le evidenze emerse in relazione alla effettiva preminenza dell'attività di bigliettazione svolta da Gescab rispetto alle altre attività statutariamente previste. Infatti, in base allo Statuto, Gescab si occupa della “costruzione e gestione di terminal su banchina per trasporti di persone e merci su mare; - la gestione di tutte le attività inerenti la bigliettazione compresi i servizi informatici e gestione di call center nonché i servizi di security per l'imbarco e lo sbarco di passeggeri ed automezzi”. Le parti, nelle informazioni rettifiche di ottobre 2010 e nelle successive relazioni semestrali

⁵⁸Cfr. doc. I689 n. 5.305.

⁵⁹ Cfr. doc. I689C n. 820.

2011 e 2012 sull'attuazione degli impegni⁶⁰, hanno sostenuto che l'attività principale della società sarebbe legata alla realizzazione di opere e progetti sulla banchina del porto di Napoli. Conformemente, nell'audizione del 24 gennaio 2014, Gescab ha indicato i progetti strutturali di cui si è occupata e di aver presentato nel giugno 2010 all'Autorità Portuale di Napoli un'istanza di concessione di aree demaniali per la realizzazione di progetti al Molo Beverello⁶¹, precisando che essa si occupa altresì di incassare e rendicontare le tasse portuali per la sicurezza per conto del Comune di Capri⁶². A riprova, in data 28 febbraio e 11 marzo 2014, Gescab ha trasmesso copia di alcune fatture relative ai lavori effettuati nel Porto di Sorrento, il progetto preliminare presentato il 1° luglio 2010 per la riqualificazione del Terminal Beverello e copia della deliberazione del Consiglio Comunale di Capri sull'imposta di sbarco⁶³.

43. In realtà, in occasione degli accertamenti ispettivi del 6 giugno 2013, la stessa Gescab aveva dichiarato a verbale che, “[m]algrado l’oggetto sociale di Gescab sia anche quello della costruzione di terminal, la società finora ha svolto unicamente l’attività di bigliettazione, non essendosi adoperata nel compimento delle altre attività previste nell’oggetto sociale”⁶⁴ (enfasi aggiunta). Inoltre, nell'istanza di concessione presentata nel giugno 2010 da Gescab all'Autorità Portuale di Napoli in relazione ai progetti al Molo Beverello la società si presenta come quella che “gestisce i servizi di biglietteria” per SNAV, Alicost, Lauro.it, Alilauro Gruson, NLG, Medmar⁶⁵ (enfasi aggiunta).

44. Infine, i bilanci approvati della società per il periodo 2009-2012 indicano che la voce più significativa delle immobilizzazioni è legata all'acquisto di *computer*, e quella relativa ai “*Costi per servizi*” riguarda in misura consistente i costi per manutenzione biglietterie, commissioni mandatarie e commissioni agenzie di viaggio, tutte voci dunque non direttamente connesse con l'attività di realizzazione di progetti infrastrutturali.

45. Ancora, sul tema, Alicost ha dichiarato che “[f]ino al 31/07/2009 la vendita dei biglietti era affidata al Consorzio Linee Marittime Partenopee. Dal 01/08/2009 per la vendita dei propri biglietti ha incaricato la Gescab Srl”. Conformemente, i mandati acquisiti in atti conferiti a Gescab dai soci per l'anno 2009 fanno riferimento a incarichi decorrenti dal 1° agosto 2009⁶⁶. Nello stesso senso, una bozza di lettera predisposta per conferire mandato a

⁶⁰In sede di risposta ad una richiesta di informazioni dell'8 ottobre 2010, doc. I689B n. 17, le parti hanno sostenuto che l'attività di costruzione e gestione di terminal costituisce l'attività principale di Gescab, dando atto di una serie di progetti da essa posti in essere. In particolare: “[q]uanto poi all'attività principale, quella relativa alla costruzione e gestione di terminal su banchina, si segnala che Gescab ha: • finanziato e sviluppato il progetto di riqualificazione del Porto di Sorrento (reso già operativo per la stagione 2010 ...); • sviluppato il progetto di ristrutturazione del Porto Beverello a Napoli e avviato il relativo iter autorizzativo (...); • promosso e realizzato la ristrutturazione dei locali igienici pubblici presenti al porto di Marina Piccola di Sorrento”. Tali iniziative sono state confermate nel corso dell'audizione del 24 gennaio 2014, doc. n. 746 del fascicolo n. I689C. Dai bilanci emerge comunque che l'attività principale è senza dubbio quella di bigliettazione.

⁶¹ Cfr. doc. I689C n. 309.

⁶² Cfr. doc. n. I689C n. 746.

⁶³ Cfr. docc. n. I689C nn. 778 e 790.

⁶⁴ Cfr. doc. I689C n. 177.

⁶⁵ Cfr. doc. I689C n. 309.

⁶⁶ Cfr. doc. n. 472 del fascicolo n. I/689C, contenente la risposta alla richiesta di informazioni di Alicost del 5 agosto 2013 e i mandati contenuti nei docc. nn. 189-192 del fascicolo n. I689C. NLG; pur non essendo socia, non ha conferito mandati scritti a Gescab, cfr. verbale di audizione del 18 dicembre 2013, doc. n. 712 del fascicolo n. I689C.

Gescab sulla linea Napoli – Capri riguarda i servizi da essa resi dal 1° agosto al 31 dicembre 2009⁶⁷.

46. Anche la società di consulenza informatica, fornitrice a partire dal 2000 del *software* di bigliettazione e dei servizi di assistenza informatica di tutte le principali parti del procedimento, singolarmente e del CLMP in quanto tale, ha rilevato che i due soggetti, CLMP e Gescab “*hanno svolto attività identica (bigliettazione, gestione dei dati sul venduto e il trasportato)*”; essa anzi ha precisato di aver potuto disdettare i singoli contratti con gli armatori a favore di un unico interlocutore, rappresentato appunto da Gescab⁶⁸. Anche con specifico riferimento alla linea Napoli – Capri, inizialmente gestita tramite il Consorzio Neapolis, il consulente informatico ha dichiarato che “*non appena è stata costituita Gescab, le linee prima gestite tramite il Consorzio Neapolis sono confluite sulla gestione Gescab*”⁶⁹.

47. In particolare, risulta che il contratto stipulato fra la società di consulenza informatica e Gescab è consistito in un semplice “*trasferimento*” del contratto precedentemente in corso con CLMP, avente ad oggetto le tratte bigliettate, ancorché ampliate, l’unica differenza essendo la diversa persona di riferimento. Infatti, “*il database era lo stesso anche se a seguito dell’implementazione della procedura unificata, intorno al 2008, era stato spostato nella sede SNAV, che disponeva di un CED più performante per gestire tutte le rotte (ampliate) attribuite a [...] Gescab*”⁷⁰. L’iniziale continuità del sistema informativo in uso presso Gescab rispetto a quello impiegato dal CLMP risulta anche da un’e-mail del 4 ottobre 2009 in cui il consulente informatico suggerisce a Gescab di ricorrere alla stessa soluzione tecnica impiegata dal CLMP per risolvere il medesimo problema tecnico che si era già presentato presso quest’ultimo⁷¹.

B. LE CONDOTTE DELLE PARTI RELATIVE ALLA BIGLIETTAZIONE DI GESCAB

48. Contrariamente a quanto prospettato dalle Parti⁷², risulta che Gescab, oltre alle rotte da/per Capri, emette biglietti per le stesse rotte prima gestite dal CLMP in regime di “Biglietto Unico”⁷³, secondo lo schema di seguito proposto, che evidenzia in grigetto le tratte che non hanno Capri come punto di origine/destinazione.

⁶⁷ Cfr. doc. I689C n. 215.

⁶⁸ Cfr. i verbali di ispezione e di audizione del consulente informatico, docc. I689C nn. 468 e 691.

⁶⁹ Cfr. doc. I689C n. 691.

⁷⁰ Cfr. doc. I689C n. 691.

⁷¹ Cfr. doc. I689C n. 528.

⁷² Cfr. doc. I689B n. 17.

⁷³ Cfr. doc. I689n. 4.253. È stata acquisita agli atti copia di un comunicato stampa di Gescab, secondo cui “*Dal 1° ottobre 2009 i collegamenti per Capri e Sorrento, operativi nell’ambito del Biglietto Unico, gestito dai servizi Gescab, sono prenotabili online. Il Biglietto Univo, oltre a fornire la possibilità di essere utilizzato anche per corse diverse rispetto a quella indicata sul biglietto (nell’intera giornata di validità del titolo di viaggio e previo cambio di quest’ultimo entro i 15 minuti precedenti alla corsa indicata), è valido anche per corse effettuate dalle altre compagnie di navigazione che partecipano all’iniziativa (...)*” (enfasi nel testo), cfr. doc. I689C n. 54.

Tab. 4. Tratte bigliettate da Gescab in regime di Biglietto Unico

Coppie origine-destinazione	Vettore che presta il servizio
Amalfi – Ischia	Alicost
Amalfi – Positano	NLG
Castellammare – Sorrento	Alilauro Gruson, NLG e SNAV
Napoli Beverello – Sorrento	Alilauro, NLG
Positano – Ischia	Alicost
Salerno – Amalfi	NLG, SNAV
Salerno – Ischia	Alicost
Salerno – Positano	NLG, SNAV
Sorrento – Ischia	Alilauro Gruson
Sorrento – Amalfi	Alilauro Gruson
Sorrento – Positano	Alilauro Gruson
Amalfi – Capri	NLG e Alicost
Castellammare – Capri	Alilauro Gruson, NLG e SNAV
Ischia – Capri	Alilauro e Alicost
Napoli – Capri	NLG e SNAV
Positano – n Capri	NLG e Alicost
Salerno – Capri	NLG e Alicost
Seiano – Capri	Alilauro Gruson
Sorrento – Capri	Alilauro Gruson, NLG e SNAV

Fonte: Elaborazioni AGCM sulla base delle informazioni delle parti⁷⁴

49. In audizione, alcune Parti hanno confermato che GESCAB biglietta anche rotte diverse da quelle che hanno Capri come origine/destinazione dirette: ad esempio, Alilauro Gruson ha dichiarato che “prima tramite il CLMP e poi tramite Gescab, effettua la bigliettazione da/per Capri, sulle proprie rotte Sorrento-Capri, Sorrento-Ischia e Sorrento-Napoli-Amalfi”; NLG ha affermato che Gescab emette biglietti anche per la tratta Napoli - Sorrento⁷⁵.

50. Nello stesso senso, risultano le informazioni richieste dall’Autorità al quotidiano il Mattino relativamente ai collegamenti serviti da Aliscafì con partenza/destinazione nel golfo di Napoli indicati nelle sezioni “Per chi viaggia” con riguardo alle date del 2 novembre e dell’8 agosto riferite a ciascun anno dal 2009 al 2013 e al 10 aprile per ciascun anno dal 2010 al 2012, e riassunte in tab. 5. Si osservi che, mentre per i collegamenti con Capri (quelli che in base agli impegni potevano essere bigliettati da Gescab), il quotidiano indica spesso soltanto lo specifico armatore che li assicura, per gli altri viene indicato sempre e soltanto Gescab⁷⁶, come evidenziato dalla tabella che segue, che indica in grigetto i collegamenti non riguardanti Capri.

⁷⁴ Cfr. documenti I689C n. 460 per NLG, n. 470 per Alilauro Gruson, n. 472 per Alicost, n. 474 per Alilauro, n. 627 per SNAV.

⁷⁵ Cfr., rispettivamente, docc. I689C nn. 662 e 712.

⁷⁶ Cfr. docc. I689C nn. 674 e 735.

Tab. 5. Coppie di rotte bigliettate da Gescab

	2009*	2010	2011	2012	2013
NA-SO	Alilauro-LMP, Gescab		Gescab	Gescab (Alilauro, NLG)	Gescab (Alilauro, NLG)
SO-IS	Alilauro-LMP, Gescab	Gescab	Gescab	Gescab	Gescab
SO-POS	Gescab		Gescab	Gescab	Gescab
SO-AM		Alilauro	Gescab	Gescab	Gescab
POS-AM					
C.Mare- CA	Gescab	LMP (T), Gescab (A)	Gescab	Gescab	Gescab
NA-CA	SNAV, NLG, Neapolis	SNAV, Gescab, Neapolis	Gescab	SNAV, NLG	SNAV, NLG
SO-CA	Alilauro-LMP, Gescab		Gescab	Gescab, NLG	Gescab, NLG
IS-CA	Alilauro	Gescab			

Fonte: *Il Mattino* - *dal 2 novembre 2009

51. A ciò si aggiunge quanto dichiarato dal consulente informatico in audizione, anche sulla base dei contratti acquisiti in ispezione⁷⁷, ovvero che esiste una “*continuità nei servizi offerti dai due*” soggetti (CLMP e Gescab) e nel tipo di servizi informatici offerti a Gescab.

52. In ogni caso, come già evidenziato, la bigliettazione svolta negli anni da Gescab anche per le tratte dei golfi campani diverse da quelle da/per Capri emerge da numerosi altri documenti acquisiti agli atti nel fascicolo I689C; fra questi, una fattura di Gescab ad Alilauro Gruson del 30 giugno 2013 dà evidenza dei servizi resi anche per le tratte Amalfi – Sorrento, Castellammare – Sorrento, Ischia – Sorrento, Positano – Sorrento, Sorrento – Seiano e “*Sorrento – Minicroc*”⁷⁸. Da ultimo, la rilevazione effettuata il 27 maggio 2013 dal

⁷⁷ Cfr. il verbale di audizione del consulente informatico, doc. I689C n. 691, e il contratto di consulenza informatica discusso in tale sede, doc. I689C n. 515.

⁷⁸ Cfr. I689C n. 569. Nello stesso senso i docc. I689C nn. 73, 179, 182, 208, 209, 214, 222, 237-240, 244, 245, 262, 359, 518. In particolare: *i*) l’e-mail inviata da Gescab a SNAV e altri il 14 gennaio 2010, con allegati il dettaglio per tratta degli incassi del mese di dicembre 2009, realizzati da Gescab in nome e per conto di SNAV, Alilauro Gruson, Alicost, Lauro.it, NLG, in cui compare il venduto relativo alle linee A/R Ischia-Sorrento (Alilauro Gruson), Amalfi – Salerno (Alicost), Napoli – Sorrento, (per Lauro.it e NLG) Cfr. doc. I689C n. 359; *ii*) nonché docc. I689C n. 262, contenente le fatture emesse da Gescab nel 2011 a NLG, comprendenti gli “*incassi complessivi dei biglietti venduti per nome e vostro conto*” anche sulle tratte Napoli – Sorrento e Sorrento – C/Mare e n. 73, riguardante fatture Gescab del 2011-2013 per Lauro.it e Alilauro, relative al “*venduto in nome e per vostro conto*” sulle tratte Napoli – Sorrento e viceversa e ad Alilauro Gruson nel 2013 sui collegamenti da Amalfi, Ischia e Positano da/per Sorrento; *iii*) il contratto stipulato in data 1° gennaio 2011 tra Gescab e il consulente informatico, per la predisposizione e l’uso di applicazioni e *web services* la fornitura del “*pacchetto booking + biglietteria veloce*” riguardante, oltre ai collegamenti con Capri, anche quelli da Amalfi, Ischia, Salerno e Sorrento a destinazioni diverse da Capri, ad esempio Castellammare, Positano, Seiano. doc. I689C n. 518; *iv*) il listino Gescab “*prezzi al pubblico 2011*”, che riguarda anche le tariffe per i collegamenti C/Mare-Sorrento, da Sorrento per Positano, A [omissis]; *vi*) varie e-mail di giugno e luglio 2011, relative alla definizione del bilancio di verifica Gescab per l’anno 2010, nelle quali sono indicati gli incassi per tratta, comprendenti rotte non riguardanti Capri (Cfr. docc. I689C nn. 208, 209, 214, 222, 237-240, 244); *vii*) il doc. I689C n. 245 riporta l’elenco delle rotte gestite da Gescab, con riferimento al “*Bilancio di verifica dal 01.01.2013 al 31.05.2013*”, tra cui rotte diverse da quelle da/per Capri; *viii*) il Progetto Biglietteria Unificata Gescab, redatto nel febbraio 2013, indica fra i “*collegamenti gestiti*”, oltre a quelli da/per Capri, anche le rotte Napoli – Sorrento, Amalfi – Positano, Napoli – Eolie (doc. I689C n. 310); *ix*) l’e-mail del 6 giugno 2012 inviata da un consulente esterno, con in copia SNAV e Lauro, avente ad oggetto un’analisi della concorrenza sulle linee operate da SNAV, indica che la linea “*Napoli – Isole Eolie*” è “*Servita sempre in ambito Gescab srl, operata quasi esclusivamente con mezzi SNAV*” (doc. I689C n. 339).

sito internet www.navlib.li/linee/index.asp delle corse bigliettate da Gescab include le direttrici Salerno – Amalfi, Amalfi – Positano, Salerno – Positano, Sorrento – Ischia – Capri⁷⁹.

53. Nelle informazioni pervenute l'11 marzo 2014, Gescab ha in effetti riconosciuto di emettere biglietti per alcune tratte che non hanno come origine o destinazione Capri, in quanto “*tratte intermedie*” su linee più lunghe che hanno Capri come punto di partenza o destinazione: “*le ‘tratte intermedie’ sono naturalmente effettuate con lo stesso natante che compie la linea da e per Capri. Anche per tale ragione, la bigliettazione è necessariamente effettuata dal medesimo soggetto (Gescab) con riferimento all’intera linea*”⁸⁰. NLG, pur dichiarando in audizione che i collegamenti bigliettati da Gescab sono soltanto quelli da/per Capri, ha tuttavia anch’essa riconosciuto che la bigliettazione, così come la vendita degli abbonamenti, riguardano anche il “*segmento autonomo Sorrento-Napoli nell’ambito della linea Sorrento – Napoli – Capri*”, rilevando che in ogni caso si tratterebbe di un numero di passeggeri limitato⁸¹.

C. IL RUOLO DI ATTUAZIONE DI GESCAB E ACAP

C.1 La ripartizione dei ricavi, il controllo del migliatico e il riallineamento dei ricavi Acap in Gescab

54. Una serie di documenti contiene conteggi fra le Parti, inclusa Medmar Navi, che dimostrano l’esistenza di un unico sodalizio nell’ambito del CLMP, Gescab e ACAP e le attività concretamente poste in essere⁸².

55. Nello stesso senso, un resoconto della riunione del Comitato tecnico amministrativo del 24 febbraio 2010 presso il CLMP, sottoscritto da tutti i partecipanti (le società del Gruppo Lauro, NLG, Medmar Navi, SNAV), contiene una “*Relazione finale sulla certificazione dei ricavi – Periodo aprile 2008 – luglio 2009*” e in allegato alcune tabelle recanti “*Confronto attività migliatica anni 2009-2008-2007*” con l’indicazione puntuale delle miglia percorse su ciascuna linea di competenza delle società Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, NLG, SNAV e Medmar Navi, negli anni 2007, 2008 e 2009. Il documento, tra l’altro, confronta dati migliatico su base mensile per i singoli consorziati e per Medmar Navi dando atto di alcune variazioni emerse a seguito di verifiche con poste di dare e avere per le singole società. Tra le tratte elencate, e dunque confluite nella certificazione dei ricavi del CLMP, vi sono anche la Napoli – Isole Eolie, al tempo servita da Alilauro, SNAV e Medmar Navi, e la Napoli – Isole Pontine, al tempo servita da Alilauro e SNAV⁸³.

⁷⁹ Cfr. doc. I689C n. 55.

⁸⁰ Cfr. risposta alla richiesta di informazioni dell’11 marzo 2014, doc. I689C n. 790, in cui Gescab ha aggiunto che “*l’incidenza del fatturato dei biglietti venduti sulle tratte intermedie rispetto al fatturato totale dei biglietti venduti da Gescab risulta essere del tutto marginale e mediamente pari al [5-10%]*”. Tale dato è stato fornito senza precisare il metodo seguito per calcolarlo (se considerando tutto il fatturato realizzato o soltanto quello proveniente da vendita diretta alle biglietterie), né se è riferito a un anno in particolare o se si tratta di un valore medio o ancora se si tratta di un valore complessivo per tutto il periodo considerato.

⁸¹ Cfr. doc. I689C n. 712.

⁸² Cfr., ad esempio, doc. I689C n. 103.

⁸³ Cfr. doc. I689C n. 110.

56. Le stesse quote dell'Accordo 2008 si ritrovano anche nella "messa a fattor comune" dei risparmi di costo connessi al minor migliatico realizzato, come emerge dall'estratto del documento di seguito riportato, intitolato "ATTIVITÀ NATANTI Periodo: anno 2007 e da aprile 2008 a marzo 2010"⁸⁴.

Fig. 3, doc. I689C, n. 106: Esempio di aggiustamenti in migliatico

CONFRONTO	RISPARMI periodo B	Di competenza	Differenze
Lauro.it S.p.A.			
Allauro Gru. So. N. S.p.A.			
Alicost S.p.A.			
Med.Mar. Navi S.p.A.			
Navigazione Libera del Golfo S.p.A.			
SNAV S.p.A.			
Totale	100,000000%		

CONFRONTO	RISPARMI periodo C	Di competenza	Differenze
Lauro.it S.p.A.			
Allauro Gru. So. N. S.p.A.			
Alicost S.p.A.			
Med.Mar. Navi S.p.A.			
Navigazione Libera del Golfo S.p.A.			
SNAV S.p.A.			
Totale	100,000000%		

57. Tale documento indica, in relazione al periodo C (aprile 2009 – marzo 2010), al periodo B (aprile 2008 – marzo 2009) e rispetto al periodo A (anno 2007, che, si ricorda, costituisce l'anno di riferimento dell'Accordo 2008), le miglia percorse da ciascun natante delle società Alicost, Alilauro Gruson, Lauro.it, NLG, SNAV e Medmar Navi. I risultati del "CONFRONTO" vengono poi riassunti in uno schema riepilogativo "RIDUZIONE MIGLIA Periodo: anno 2007 e da aprile 2008 a marzo 2010", nel quale vengono elencati i "RISPARMI" conseguiti da ciascuna società⁸⁵.

58. Durante l'attività ispettiva, sono stati reperiti ulteriori e analoghi documenti riguardanti il periodo precedente e successivo al primo trimestre 2010 analizzato nel predetto documento "ACAP Conguaglio Ricavi - Miglia". In relazione al periodo precedente, un documento denominato "Ricavi & Variazioni costi miglia" dal 1° aprile 2008 (data di efficacia dell'Accordo 2008) al 31 marzo 2009, acquisito presso SMLG/Alilauro, indica "un riparto in base agli accordi", ovvero in base alle quote di partecipazione all'Accordo 2008, e dunque non in base al trasportato come evidenzia bene l'estratto del documento sotto riportato. Ulteriori sezioni di tale documento contengono il calcolo del conguaglio da riconoscere alle società parti dell'Accordo 2008 (raggruppate per famiglie - Lauro e Aponte - e da sola Medmar Navi), tenuto conto delle compensazioni in migliatico (Cfr. Figura 4).

⁸⁴ Cfr. doc. I689C n. 106.

⁸⁵ Presso SMLG/Alilauro Gruson è stato acquisito un documento sull'"attività nautica" realizzata per "tratte natanti" ad aprile 2010 rispetto ad aprile 2007, che, per ciascuna di esse indica la "variazione" registrata, il "Costo Miglio" e il "COSTO". Il confronto dell'analisi comprende, oltre alle ipotesi "Con Metrò" e "Senza Metrò", anche traghetti Medmar Navi da/per Ischia, cfr. doc. I689C n. 105.

Fig. 4. doc. I689C, n. 107: Esempi di ripartizione in quote storiche

Ricavi prodotti dal 1 aprile 2008 al 31 marzo 2009

Ricavi realizzati				
Ripartire in base agli accordi	Partecipazione	Quota	Attribuito	Differenza
Allauro S.p.A.				
Allauro Gr. So. N. S.p.A.				
Alceist S.p.A.				
Navigazione Libera del Golfo S.p.A.				
SNAV S.p.A.				
Med. Mar. Navi S.p.A.				
Totale	100,0000%			

59. In relazione al periodo successivo, l'e-mail del 29 giugno 2010, con oggetto "Compensazioni", evidenzia difficoltà da fronteggiare e individua soluzioni operative per effettuare i conguagli in ambito Gescab sulla base dell'Accordo 2008⁸⁶. Infatti, le parti dell'Accordo 2008 hanno conferito mandato a Gescab per la bigliettazione di parte dei propri servizi ma ripartiscono poi i ricavi così generati non sulla base delle attività effettivamente espletate nell'ambito di Gescab o delle quote di partecipazione in Gescab, bensì sulla base di diverse percentuali stabilite pattiziamente e di ulteriori aggiustamenti (in particolare sulla base del criterio del migliatico), e questo genera evidenti difficoltà a operare i conguagli.

60. Le difficoltà che sorgono in sede di conguaglio fra le parti a causa della diversità fra le quote dell'attività effettivamente svolta in Gescab e quelle dell'Accordo, sembrano chiaramente descritte – al fine di indicare una loro possibile soluzione – nella e-mail inviata a SNAV, con in copia Gescab, dal consulente fiscale di quest'ultima società, che informa di aver "raggruppato tutte le idee e/o soluzioni emerse che, se attuate sinergicamente, potrebbero in qualche modo se non risolvere il problema almeno ridurlo di molto" (da sottoporre anche "[al Direttore ACAP] per l'aspetto contrattualistico").

61. La nota dal titolo "Conguagli", allegata all'e-mail, illustra una possibile modalità di funzionamento della società "GE" (chiaramente evocativa di Gescab), che gestisce gran parte della bigliettazione di quattro società indipendenti, le quali "decidono di ripartir[e i ricavi] tra di loro in base" ad alcune proporzioni date. Si ipotizza che dopo un anno di attività, le società realizzino, sia tramite GE che autonomamente, determinati ricavi sui quali GE deve calcolare le differenze in positivo o in negativo rispetto alle proporzioni inizialmente stabilite dalle società. Il documento considera che vi possano essere ulteriori correttivi (migliatico) e che "le differenze così 'totalizzate' devono quindi essere conguagliate tra le varie società per raggiungere le percentuali di ripartizione dei ricavi nelle proporzioni stabilite".

62. In altre parole, data la difficoltà di operare i conguagli esclusivamente nell'ambito di Gescab, vengono prospettate alcune possibili soluzioni operative, quali quella di effettuare i conguagli infra-gruppo o nell'ambito di altre società comuni (quale il Consorzio Neapolis,

⁸⁶ Cfr. docc. I689C nn. 198, 207 e 211, acquisiti presso Gescab.

esplicitamente citato), riportare al periodo successivo i crediti/debiti di migliatico (ancora una volta è presente dunque un riferimento al criterio cardine dell'accordo dell'aprile 2008), o ancora di stipulare contratti tra le società che possano giustificare passaggi di denaro tra di esse tramite "GE" (cioè Gescab), per i quali bisognerà comunque consultare un "esperto di contrattualistica marittima". I conguagli, che tradizionalmente avvenivano su base annuale, potranno essere operati con maggiore frequenza in modo da ridurre gli importi da conguagliare e rendere le relative operazioni più "gestibili"⁸⁷.

63. Sempre nello stesso senso, va evidenziata l'e-mail del 20 settembre 2010 inviata da Gescab allo stesso consulente fiscale, avente ad oggetto "linee allargate 2010", con un allegato costituito da un'unica pagina indicata come "Riepilog.xls", che illustra, per società (Lauro.it, Alilauro Gruson, Alicost, Medmar Navi, NLG e SNAV), il dettaglio dei canali di vendita (contanti, vouchers, On-line Golfo, On-line Eolie e On-line Pontine) del settore interessato (Neapolis, noleggi, Gara regionale etc.) e dei ricavi realizzati nel periodo gennaio-dicembre (2009)⁸⁸. Il documento utilizza la stessa impostazione dei prospetti sopra descritti e mostra la ripartizione dei ricavi operata da Gescab in attuazione dell'Accordo 2008. Tre sezioni consecutive del documento illustrano l'iter seguito da Gescab nella ripartizione dei ricavi, a fronte della circostanza che le quote dell'Accordo ricomprendono la posizione di MedMar Navi che non deve essere considerata a fini ripartitori, consistendo la sua quota nei propri incassi diretti. In primo luogo, Gescab quantifica, nell'anno di riferimento, il monte ricavi complessivo, definito dalla somma, per le rotte oggetto dell'Accordo, degli incassi da bigliettazione diretta di tutte le società, compresa Medmar Navi, con gli incassi che le stesse società – esclusa Medmar Navi – realizzano tramite la bigliettazione Gescab; in secondo luogo, viene scomputato da detto totale quanto incassato direttamente da Medmar Navi, poiché tale ammontare corrisponde alla quota di ricavi ([omissis %]) pertinente, secondo l'Accordo, a detta società la quale quindi "incassa extra Consorzio".

Fig. 5, doc. I689C, n. 242: Calcolo del monte ricavi al netto degli incassi di Medmar Navi

	Incassi diretti	Quota in Gescab	Attribuibile
Lauro.it			
Alilauro Gru. So. N. 5.p.A.			
Alicost S.p.A.			
Medmar Navi S.p.A.		€	
Navigazione Libera del Golfo S.p.A.			
SNAV S.p.A.			
Totale			
Medmar Navi S.p.A.		€	
		€	

⁸⁷ Cfr. docc. I689C nn. 198, 207 e 211, contenenti varie ipotesi di riorganizzazione di Gescab per gestire i conguagli in modo che quanto ribaltato alle singole società corrisponda a quello bigliettato da Gescab per ciascuna di esse. [Omissis].

⁸⁸ Cfr. doc. I689C n. 242.

64. Poiché le società che fanno parte dell'Accordo 2008 e operano anche attraverso Gescab detengono complessivamente il [omissis %] delle quote dell'Accordo 2008 e il 100% di Gescab, per ricondurre i ricavi Gescab all'Accordo 2008, e dunque riallineare i due metodi di ripartizione, le Parti devono riproporzionare tra di loro la quota spettante, sempre in base a tale Accordo, a Medmar Navi. Tale quota, pertanto, si accresce a quella degli altri partecipanti dell'Accordo 2008. Si riporta di seguito l'estratto del documento che mostra il descritto sistema di riproporzionamento. Si noti che le percentuali indicate nell'ultima colonna della prima sezione del documento sopra riportato, risultanti dal suddetto riproporzionamento della quota Medmar Navi, sono le stesse utilizzate in un documento del 12 luglio 2011, per la suddivisione dei costi di gestione 2010, indicate come “% ACAP”⁸⁹.

Fig. 6, doc. I689C, n. 242: Il riproporzionamento (sempre pro-quota) della quota di Medmar Navi

Lauro.it								
Altauro Gru. So. N. S.p.A.								
Alcost S.p.A.								
Medmar Navi S.p.A.								
Navigazione Libera del Golfo S.p.A.								
SNAV S.p.A.								

65. Il risultato dell'operazione in termini di attribuzione di ricavi è riportato nell'ultima sezione del documento. Il monte ricavi “Gescab” (che, come visto, costituisce un sottoinsieme pari al [omissis %] del monte ricavi dell’“accordo globale”, essendo al netto dei ricavi realizzati da Medmar Navi) viene ripartito secondo le quote risultanti dall'attività di riproporzionamento sopra descritta. Dal confronto tra quanto “Di competenza” (in base all'Accordo 2008) e quanto “Attribuibile” (in base ai ricavi per incassi diretti e tramite Gescab) il conteggio individua, per ciascuna società che opera attraverso Gescab, l'entità del “Conguaglio Ricavi”.

⁸⁹ Cfr. doc. I689C n. 200. In particolare, un primo riquadro del primo foglio di lavoro è dedicato alla “fatturazione commissioni Gescab (- comm Adv) e riallineamento ricavi acap in Gescab”, con una prima colonna (“GESCAB”) che appare elencare i ricavi generati dalla vendita dei biglietti per conto delle singole mandanti, una seconda colonna (“ACAP”) che riporta alcune voci di dare/avere, e una terza colonna denominata “Cong. Allargato in GESCAB” che indica la differenza tra le due colonne “GESCAB” e “ACAP”. Simili tabelle, recanti “Cong. Allargato in GESCAB” sono contenute nei doc. I689C nn. 231 e 232, che recano peraltro numerosi altri riferimenti a un riparto dei ricavi/costi sulla base di “% ACAP”, o al “Bigliettato in base % ACAP”, “SALDI GSC”/“SALDI ACAP” o “Importo Comm. Con % ACAP”. Cfr. anche docc. I689C nn. 201, 202, 203, 204, 220, 233, 238 e 239.

Fig. 7, doc. I689C, n. 242: Il conguaglio tra ricavi da Accordo 2008 (di competenza) e quelli da traffico (attribuibili)

	Gennaio - Dicembre	Quota		Conguaglio
		Di competenze	Attribuibile	Ricavi
Quota per società in base alla partecipazi	Quota in %	€	€	€
Lauro.it		€		
Alfatur Gfui. So. N. S.p.A.		€		€
Alicost S.p.A.		€		
Navigazione Libera del Golfo S.p.A.		€		€
SNAV S.p.A.		€		€
Totale	100,000000%	€	€	€ 0,00

66. Con riguardo al permanere dell'intesa nel tempo, si osservi che meccanismo equivalente a quello appena descritto risulta anche dal documento denominato "Riepilogo comparazione dati traffico golfo di Napoli 2011/2013", acquisito presso SNAV, relativamente al periodo 1° gennaio - 14 febbraio dei tre anni considerati. Il documento riporta i ricavi "di competenza" di SNAV nel 2013 in funzione della quota in Gescab, riferita come "% GESCAB ([30-35%])", mentre in calce indica la dicitura "nota percentuale ACAP [25-30%]"⁹⁰. I ricavi SNAV 2013 per tratta e totali corrispondono al [30-35%], coincidente con la percentuale Gescab appena richiamata. È di rilievo la circostanza che l'attribuzione dei ricavi *pro quota* viene effettuata nel documento prescindendo dal numero di passeggeri, benché disponibile nei totali, tanto che la linea corrispondente a tale voce per SNAV è vuota.

67. La documentazione in atti dimostra inequivocabilmente la assoluta rilevanza di questo tipo di attività da parte di Gescab, nonché il fatto che la società incontra difficoltà derivanti dalla necessità di rendere compatibile contabilmente l'attribuzione degli incassi ottenuti dall'attività di bigliettazione da questa svolta in favore delle società che la partecipano (SNAV e società del gruppo Lauro) o di cui è mandataria (NLG) con la suddetta attività di ripartizione di tutto il monte ricavi secondo le quote storiche definite nell'Accordo 2008 (che include, oltre i soci Gescab, anche Medmar Navi e NLG, tutti facenti parte di ACAP, e riguarda anche ricavi ottenuti da attività svolte su altre rotte)⁹¹.

68. La pregnanza del tema è tale da dare origine, nel corso del 2012, a ipotesi di nuove e più organizzate modalità di funzionamento di Gescab, che appaiono coerenti con le modifiche all'Accordo introdotte nell'Aprile 2011 nell'ambito del "nuovo art. 4", che prevede la compensazione "in migliatico", "ovvero la società che ha effettuato più miglia si avvarrà delle unità della società che ne ha effettuate meno sulle proprie corse". Nell'e-mail del 14

⁹⁰ Cfr. doc. I689C n. 325. Il doc. I689C n. 291 contiene gli stessi dati per il periodo 1 gennaio - 30 maggio 2013. In audizione, SNAV ha dichiarato che la percentuale *fontis sis* del 26% in ACAP indica la misura della contribuzione associativa e riflette il volume di affari generato da SNAV, cfr. doc. I689C n. 445.

⁹¹ Su aspetti di discrepanza contabile in ambito Gescab sono stati acquisiti vari documenti contenenti tabelle *excel*, da cui emerge che, anche con riferimento allo stesso anno sociale (nel caso di specie, il 2010), vengono elaborate in chiusura d'anno, e quindi posteriormente al contratto di mandato, diverse ipotesi di calcolo delle commissioni Gescab (*omissis %*) [*Omissis*].

novembre 2012, il consulente esterno di Gescab (che risulta essere Presidente del Collegio Sindacale di SNAV dal 2010), che aveva elaborato i vari scenari per “*ridurre di molto il problema*” delle compensazioni in Gescab, allega una “*bozza molto primitiva di quanto discusso nell’ultima riunione*”, in relazione alla “*Nuova Gescab*”⁹². Rispetto alla precedente gestione dell’attività di ripartizione dei ricavi, nell’ambito della “*Nuova Gescab*” si indica come modalità operativa l’attribuzione a ciascuna società di “*un’attività nautica pari alla media effettuata nel triennio 2009-2010-2011*” e si richiede la comunicazione a Gescab degli specifici mezzi da ciascuna utilizzati per assicurare la copertura delle tratte. La nuova impostazione è finalizzata a rendere possibili le compensazioni, non più in termini monetari, bensì di attività nautica svolta, con i relativi costi associati. Perché tale meccanismo funzioni, è necessario: *i*) condividere gli orari (“*Le società dovranno condividere gli orari delle singole tratte che saranno effettuate da questa o quella compagnia di navigazione, in base all’attività nautica svolta ed i mezzi a disposizione*”); *ii*) predisporre un sistema di monitoraggio degli spostamenti dei singoli mezzi (“*a mezzo punzonatura/GPS; tramite tale sistema verrà calcolata l’attività nautica di ogni mezzo e quindi di ogni compagnia di navigazione; ogni 15 gg./mese, verrà rendicontata l’attività nautica svolta e in base a questa verranno scelti i mezzi/compagnie ai quali affidare noleggi e tratte per il mese/15gg. successivi*”); *iii*) gestire unitariamente tutte le biglietterie che attualmente operano sui porti di destinazione delle tratte ad essa affidate, impiegando personale proprio; *iv*) ripartire i noleggi (“*In relazione alla richiesta del cliente, all’attività nautica svolta da ogni singolo soggetto, alla tipologia di noleggio e del mezzo più adatto, verrà richiesto e impiegato il mezzo di questa o quella compagnia. Tale attività di selezione e attribuzione avverrà in seno alla Gescab da parte di ... (ad es. un organo appositamente demandato)*”); *v*) che Gescab e le singole società di navigazione si dotino “*di un software unico che permetterà di uniformare procedure e lettura dei dati*”; *vi*) istituire il settore commerciale presso Gescab, per “*monitorare il mercato, sviluppare politiche di prezzo, promozioni pacchetti etc.*”.

69. Il progetto di una “*Nuova Gescab*” appare dunque rispondere alle preoccupazioni di rispetto dell’Accordo 2008 e della “*sorta di patto di non concorrenza*” espresse da Alicost nella e-mail del 9 settembre 2011, e anche ai problemi di compensazione/conguaglio ampiamente documentati in relazione all’anno 2010. Essa risulta anche pienamente coerente sia con la soluzione di effettuare i conguagli attraverso contratti di noleggio, delineata nella e-mail del 29 giugno 2010, sia con il nuovo criterio di compensazione in attività nautica, introdotto nel 2011 dal “*nuovo art. 4*”⁹³.

70. Al riguardo, si osservi che vari elementi istruttori confermano l’effettivo ricorso almeno dal 2008 ai contratti di noleggio o di *time charter* da parte, in particolare, di SNAV e Alilauro in relazione ai collegamenti con le isole Eolie e Pontine⁹⁴. Risultano altresì agli atti numerose e-mail inviate nel 2008 e nel periodo 2010-2013 da Alilauro a SNAV, contenenti: un aggiornamento dati sul venduto giornaliero delle società verso le Eolie; l’invito a incontrarsi per “*delineare operatività / accordo anno 2010 Isole Eolie*”; l’invio da SNAV ad Alilauro dei dati contabili relativi al “*rapporto commerciale sulla linea Eolie anno 2002*”; la

⁹² Cfr. doc. I689C n. 187.

⁹³ Il doc. I689C, n. 353, [omissis].

⁹⁴ Cfr. doc. I689C n. 741. [Omissis]. Cfr. documentazione allegata ai docc. I689C nn. 754 (Alilauro) e 755 (SNAV), inviati in pari data.

richiesta di Alilauro a SNAV di ricevere i prezzi per le Eolie per poterli “caricare”; dati dettagliati sui passeggeri trasportati da Alilauro e SNAV, per mese o giorno su ciascuna tratta verso le Eolie⁹⁵.

C.2 Il coordinamento delle politiche commerciali tramite ACAP e Gescab

71. Con riguardo alle attività svolte da Gescab, vale infine osservare come, analogamente a quanto accadeva in seno al vecchio CLMP, Gescab svolge anche un ruolo di coordinamento in relazione alle politiche commerciali delle parti, condividendo tale attività con l’associazione ACAP. È agli atti il “*Verbale della riunione commerciale del 10/06/2010*” di Gescab, in cui i rappresentanti delle società NLG, SNAV, Alilauro Gruson, Alicost e della stessa Gescab si sono riuniti “*per chiarire in maniera definitiva alcuni aspetti di carattere commerciale che non hanno trovato concorde interpretazione da parte delle società operanti in Gescab*” (enfasi aggiunta), consistenti nella definizione delle tariffe dei charter, della maggiorazione applicabile alle vendite *on-line*, delle commissioni di agenzia etc.⁹⁶. L’e-mail inviata da Gescab che preannuncia una riunione chiude sottolineando la necessità di pervenire a una interpretazione comune di tali aspetti “*che ci consenta di operare in maniera uniforme per il prosieguo della stagione estiva*”⁹⁷. Ciò premesso, con più specifico riguardo alle politiche commerciali verso il pubblico, e in particolare in relazione alla definizione congiunta di tariffe e di aumenti tariffari sia per i servizi minimi che per quelli residuali, le evidenze istruttorie illustrano un perdurante quadro di intensa attività delle parti in tal senso anche negli ultimi anni, svolta attraverso tanto Gescab quanto ACAP.

72. Come già avveniva subito dopo la sua costituzione, ACAP continua a coordinare le Parti per iniziative comuni di carattere commerciale. In relazione alla definizione congiunta delle richieste di accosti, si richiama, ad esempio, un documento del 22 dicembre 2010 in cui, a ridosso della scadenza dei precedenti affidamenti dei servizi minimi, il direttore generale di ACAP trasmette a Medmar Navi, SNAV, NLG, Alilauro, Alilauro Gruson (il quale a sua volta, il giorno successivo, inoltra l’email a Gescab) una “*bozza della lettera predisposta in esito all’ultima riunione*”, indicando che “[c]iascuna Compagnia dovrà completare il testo nelle parti in bianco (orari delle corse di sua competenza / data atto di sottomissione)” e spedirla poi direttamente alla Regione. La bozza di lettera, avente come oggetto “*Collegamenti Marittimi triennio 2011/2013*”, dà atto “*che la scrivente da oltre trent’anni effettua le seguenti corse ...*” e che, stante la scadenza del termine di affidamento dei servizi in data 31 dicembre 2010, “*la scrivente – per garantire il proprio futuro d’impresa (...) e preservare l’avviamento commerciale delle proprie corse (effettuate per decenni senza contributi Regionali e/o statali) – intende continuare la propria attività*” sulle tratte di propria competenza, “*che [...] sono le stesse già effettuate precedentemente alle determinazioni di cui alla delibera di Giunta Regionale n. 548/2007 e seguenti*”, contenente il piano accosti per servizi OSP per il triennio 2007-2010 (enfasi aggiunta)⁹⁸. Tale iniziativa,

⁹⁵ Cfr. docc. I689C, nn. 573 (2008), 583 (2010), 570 e 590 (2011), 587 (2012) e 577 (2013), tutti acquisiti presso SNAV.

⁹⁶ Cfr. doc. I689C n. 109.

⁹⁷ Cfr. doc. I689C n. 123.

⁹⁸ Cfr. doc. I689C n. 80.

gestita in ambito ACAP, appare del tutto coerente con l'attuazione della logica ripartitoria del mercato secondo le quote 2007 di cui all'Accordo 2008, in base alla quale ciascun armatore privato deve richiedere la prosecuzione delle corse per servizi OSP esclusivamente sulle tratte di propria competenza, senza interferire con gli ambiti di operatività degli altri armatori.

73. Sotto il profilo del coordinamento dei comportamenti di prezzo, sono state acquisite in atti una serie di comunicazioni di ACAP alla Regione, alcune a firma congiunta con gli armatori, nonché di comunicati stampa all'utenza, volta a richiedere, oltre che l'adeguamento delle tariffe all'indice Istat (per l'incertezza nella normativa regionale su quale tasso di inflazione considerare, se quello reale o programmato)⁹⁹, aumenti ovvero supplementi tariffari in misura comune per tutti gli armatori, a fronte di aumenti del costo del carburante, o della perdita degli sgravi fiscali sul costo dello stesso¹⁰⁰ o del regime IVA agevolato¹⁰¹ che non necessariamente avrebbero determinato la stessa incidenza di costo per ciascun armatore. Dalla documentazione in atti emerge altresì che gli armatori associati prospettavano iniziative congiunte con pesanti disagi per l'utenza, quali la sospensione o il blocco dei servizi, o, infine, aumenti tariffari applicati anche senza l'autorizzazione regionale e anche con riferimento a residenti e pendolari, in caso di mancato intervento regolamentare nel senso da essi auspicato. La tabella che segue riporta cronologicamente le principali iniziative.

Tab. 6.- Iniziative ACAP in materia di tariffe e/o di operatività nautica

Data	Contenuto
07/08/2010	Comunicato stampa ACAP che annuncia l'abolizione dall'11 agosto 2010 della tariffa residenti e la cancellazione delle tariffe agevolate in abbonamento per i pendolari dal 1° settembre 2010, in reazione alla perdita degli sgravi fiscali (doc. I689C n. 58).
19/04/2011	Lettera ACAP alla Regione, sottoscritta anche da Medmar Navi, Alilauro Gruson, Alicost e Lauro.it, con cui si prospetta nuovamente l'applicazione di un'addizionale carburante "per evitare il dissesto finanziario conseguente all'incremento esorbitante del carburante, non potendo attendere altro tempo (la revisione delle tariffe è all'attenzione del competente Assessorato

⁹⁹ Infatti, sulla base di un'interpretazione dell'art. 39, comma 1, della legge regionale n. 1/2008, "gli operatori privati hanno tradizionalmente ritenuto che essi dispongono della facoltà di aggiornare le tariffe in misura pari al tasso di inflazione su base annuale", in tal modo opponendosi all'impostazione della Regione la quale "ha sempre sostenuto la tesi secondo la quale gli aumenti tariffari, ivi incluso l'adeguamento ISTAT, debbano essere preventivamente autorizzati dalla Regione", cfr. il verbale di audizione della Regione Campania, doc. I689C n. 413. Il contrasto interpretativo è stato definitivamente risolto nel maggio 2013 con la nuova legge finanziaria regionale (art. 1, comma 84, della legge regionale 6 maggio 2013, n. 5), che ha disposto l'abrogazione del citato articolo 39, facendo salvi esclusivamente gli aumenti già disposti con atti formali degli enti affidanti.

¹⁰⁰ L'art. 34-sexies del D.L. 10 gennaio 2006, n. 4, convertito con modificazioni dalla legge 9 marzo 2006, n. 80, recante "Sgravi contributivi per le imprese di cabotaggio marittimo", stabilisce che i benefici di cui all'articolo 6, comma 1, del D.L. 30 dicembre 1997, n. 457, convertito dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, il quale prevede l'esonero dal versamento dei contributi previdenziali per gli armatori che operano in regime di cabotaggio internazionale, sono estesi, per il biennio 2006-2007 e nei limiti del 50%, alle tutte le imprese che esercitano attività di cabotaggio marittimo, anche a livello locale, ad esclusione delle navi di proprietà dello Stato o di imprese che hanno in vigore con esso convenzioni o contratti di servizio. Tale beneficio fiscale, la cui disciplina ha registrato vicende alterne, è stato soppresso tra il 2008 e il 2009 soltanto per le imprese che offrono servizi di cabotaggio marittimo a livello locale.

¹⁰¹ In attuazione della direttiva 2006/112/CE, l'art. 8, comma 2, lett. e), n. 1 della legge 15 dicembre 2011, n. 217 ha modificato l'art. 8-bis, lett. a), del D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633, ha escluso dal beneficio dell'esenzione dall'IVA per il rifornimento e il vettovagliamento delle navi quelle adibite al trasporto di passeggeri a corto raggio.

	<p><i>da oltre dodici mesi) a decorrere dal 22 Aprile 2011 incrementeranno il costo del biglietto con un'addizionale carburante pari al 10% della tariffa", invitando contestualmente la Regione a prorogare l'affidamento diretto senza gara dei servizi minimi per un periodo di tre anni, ad autorizzare gli adeguamenti delle tariffe al tasso di inflazione Istat e ad adeguare le tariffe Caremar ai maggiori costi di produzione del servizio (docc. I689C nn. 97 e 172, nonché n. 95 contenente alcune stime dell'ACAP in merito all'aumento del costo del carburante nel periodo maggio 2010 – aprile 2011)¹⁰².</i></p>
22/04/2011	<p>Comunicato stampa ACAP in cui si dà atto che <i>"visto che nessun intervento Regionale si è avuto nei tempi compatibili con le esigenze economiche delle società che rischiano il dissesto finanziario, l'ACAP, Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei si vede costretta ad adeguare provvisoriamente le tariffe in vigore a partire da oggi, in attesa che arrivino dalla Regione risposte concrete per scongiurare lo stato di crisi del comparto che mette in pericolo la sopravvivenza dei collegamenti marittimi nel Golfo. Si informa quindi la Spettabile Utenza che per garantire il servizio che non sostenuto è da contributi statali e/o regionali – le tariffe vigenti saranno aggiornate come segue. L'ACAP precisa inoltre che tale misura è motivata dall'esigenza di compensare in parte l'esorbitante aumento del combustibile lievitato dal costo di € 0,65 (aprile 2010) a quello di € 0,81 (aprile 2011) per litro. (...)"</i> (doc. I689C n. 152).</p>
17/01/2012	<p>Lettera ACAP alla Regione in occasione di una rimodulazione tecnica dei servizi rispetto al quadro accosti 2011, in cui essa dice di essere a conoscenza di convocazioni inviate singolarmente agli armatori e afferma che <i>"le società aderenti all'ACAP [...] si dichiarano disponibili ad un incontro congiunto presso l'assessorato con tutte le compagnie di navigazione sottoscrittrici di OSP. Nessuna società quindi si presenterà singolarmente alla convocazione da Voi inviata"</i> (doc. I689C n. 173, enfasi aggiunta).</p>
22/05/2012	<p>Lettera ACAP alla Regione, sottoscritta anche da Medmar Navi, NLG, Alilauro Gruson, Alilauro e SNAV, che illustra l'intenzione di aumentare le tariffe dei servizi minimi al tasso di inflazione reale (doc. I689C n. 459, All. 54). A fronte dell'opposizione della Regione, ACAP il 24 maggio 2012 rappresenta che, senza l'aumento in questione, nessuna società firmataria sarà in grado di proseguire la propria attività (I689C nn. 312 e 459, All. 10). Segue l'ulteriore comunicazione di ACAP del 29 maggio 2012, per rappresentare che gli armatori privati che avevano praticato gli aumenti si impegnano a ridurre l'aumento tariffario praticato alla misura di incremento richiesta dalla Regione, a fronte dell'impegno di quest'ultima a compensare la differenza (doc. I689C n. 459, All. 17).</p>
03/02/2012	<p>Lettera ACAP all'Agenzia delle Entrate, con in copia la Regione, accompagnata da un comunicato stampa in pari data di analogo contenuto, per richiedere un tempestivo intervento in materia di agevolazione IVA favorevole alle associate, minacciando, in caso contrario, di <i>"sospendere la propria attività, garantendo dal 10 febbraio al 15 marzo i soli servizi essenziali e a cessare completamente l'esercizio dei servizi dal 15 marzo"</i> (docc. I689C n. 459, All. 31 e 32, nonché nn. 128 e 297)".</p> <p>Con successiva lettera del 9 febbraio 2012 agli stessi destinatari e relativo comunicato stampa, ACAP annuncia il posticipo della riduzione dei servizi</p>

¹⁰² Cfr. doc. I689C nn. 97 e 172. Cfr. doc. I689C n. 95 contenente alcune stime dell'ACAP in merito all'aumento del costo del carburante nel periodo maggio 2010-aprile 2011.

già comunicata, auspicando entro tale data una soluzione favorevole della questione. “*nella speranza che entro tale data sia chiarito il Regime IVA dei beni/carburanti destinati alle navi impegnate nei collegamenti marittimi regionali*” (doc. I689C n. 459, All. 34, 35).

Altri due comunicati stampa, e contestuale lettera all’Agenzia delle Entrate del 29 febbraio 2012, firmati da ACAP e dalle società armatoriali “*confermano che come comunicato precedentemente a decorrere dall’08 marzo saranno sospese tutte le attività ad eccezione dei collegamenti assolutamente necessari nella fasce orarie protette*” (enfasi nell’originale, docc. I689C n. 459, All. 38 - 40, nonché doc. I689C nn. 61 e 289).

Infine, il 22 maggio 2012, ACAP ha inviato alle società armatrici e a Gescab copia di due comunicati stampa, in forma non ancora sottoscritta, di analogo contenuto, uno per gli utenti finali e l’altro per le agenzie (che prospettava l’aumento delle tariffe “*Gruppi*” del 10%), con i quali veniva comunicato che, a causa dell’inflazione e dell’intervenuta applicazione dell’IVA i costi di produzione del servizio erano aumentati in misura corrispondente e si rendeva pertanto “*necessario adottare i seguenti provvedimenti con efficacia dal 24 Maggio 2012: A. SERVIZI MINIMI Adeguamento delle tariffe al tasso di inflazione rilevato dall’ISTAT per aprile 2012. B. SERVIZI TURISTICI Aumento del 10% delle tariffe. Sospensione tariffa residenti nei giorni festivi*” (enfasi nell’originale, docc. I689C nn. 170 e 459, All. 54).

74. I comunicati stampa da ultimo citati sono stati diramati su carta intestata ACAP, elencando altresì il prezzo finale per singola tratta al netto dell’aumento praticato¹⁰³. Gli stessi comunicati sono stati inoltre diramati su carta intestata Gescab¹⁰⁴, nonché almeno dalla società Alilauro¹⁰⁵.

75. A fronte delle iniziative intraprese nel corso del tempo da ACAP sopra illustrate, la Regione è intervenuta a più riprese, alcune volte venendo incontro agli armatori, altre volte imponendo loro di revocare gli aumenti annunciati e talvolta concretamente applicati autonomamente, anche a prescindere dalle previste autorizzazioni regionali¹⁰⁶.

76. La documentazione in atti evidenzia anche l’avvenuta applicazione concreta degli aumenti tariffari via via annunciati, indipendentemente dalle indicazioni promananti dalla Regione. Ciò si desume una prima volta, rispetto all’aumento del *bunker surcharge* deciso da ACAP nel 2008, che è stato applicato dalle imprese associate anche prima dell’autorizzazione regionale, in particolare da NLG a partire dal 25 aprile 2008¹⁰⁷, e dalla

¹⁰³ Cfr. doc. I689C n. 169.

¹⁰⁴ Cfr. doc. I689C nn. 40 e 56.

¹⁰⁵ Cfr. doc. I689C n. 59.

¹⁰⁶ Con decreto dirigenziale n. 286 del 18 giugno 2008, alla luce di una relazione dell’ACAM, la Regione ha decretato di “*prendere atto*” dell’aumento praticato dagli armatori e di “*autorizzare l’aggiornamento del costo dei singoli titoli di viaggio in considerazione dell’ulteriore incremento del Bunker*” nella stessa misura preannunciata dagli armatori privati, precisando che il decreto “*non è applicabile alle Società di Navigazione che eseguono collegamenti di servizio marittimo con rapporti contrattualizzati*”, ossia ai servizi sovvenzionati quali quelli offerti da Medmar Navi sulla base di contratti di servizio. Successivamente, con il decreto dirigenziale n. 502 del 27 ottobre 2008 l’aumento di 1 euro è stato ridotto, mentre con il decreto dirigenziale n. 618 del 26 novembre 2008 è stato soppresso. Cfr. copia dei decreti dirigenziali forniti da ACAP, in doc. I689C n. 774, all. 11 e 12.

¹⁰⁷ Cfr. doc. I689C n. 460, in cui NLG sostiene anche di aver applicato la riduzione prevista a partire dal 16 dicembre 2008. Per quanto riguarda Medmar Navi, con lettera del 16 maggio 2008 in risposta alla comunicazione della Regione del 30 aprile 2008 la società ha dichiarato che “*la scrivente non ha attuato alcun incremento di tariffa se non, a partire dall’1 maggio 2008, l’incremento di bunker surcharge autorizzato da questa spettabile Giunta Regionale in data 12*

lettera della Regione del 31 ottobre 2008 in cui si sollecita Alilauro, Medmar Navi, NLG e SNAV ad applicare le riduzioni previste in decreti dirigenziali della Regione, in quanto “[a]llo stato, giungono segnalazioni inerenti il mancato adeguamento al provvedimento”¹⁰⁸. Ancora nel 2011, una lettera della Regione a SNAV, Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, CLMN, NLG e Medmar Navi dà atto che “[l]e Amministrazioni comunali hanno segnalato che dalla data odierna è stato praticato un ingiustificato aumento tariffario non autorizzato dalla Regione”, instaurando contestualmente una procedura di revoca degli affidamenti alle società¹⁰⁹. Infine, in occasione degli aumenti decisi nel 2012, risulta da una lettera della Regione che le compagnie di navigazione “hanno incrementato le tariffe in misura non conforme a quanto prescritto dall’Ufficio scrivente” con conseguente avvio del procedimento di contestazione per violazione degli obblighi tariffari¹¹⁰.

C.3 Gli scambi informativi di dati sensibili e disaggregati tra gli associati ACAP e tramite Gescab

77. L’attività di ripartizione dei ricavi in ambito Gescab è resa possibile da un intenso scambio di informazioni sensibili, che coinvolge tutti gli armatori aderenti ad ACAP, vale a dire i soci di Gescab e NLG, nonché Medmar Navi.

78. In tal senso, significative sono le evidenze che attestano l’esistenza di scambi di e-mail, anche contestuali o immediatamente successivi alla fase di presentazione e valutazione degli impegni nel procedimento I689, che coinvolgono i servizi informatici interni ed esterni alle Parti, contenenti discussioni sulle modalità più idonee a consentire una “reciproca trasparenza” sui rispettivi dati sensibili, per esempio “il venduto di tutte le compagnie consorziate”.

79. In tale ambito, rileva senz’altro l’e-mail del 4 novembre 2009, inviata da Medmar Navi al consulente informatico, con in copia, Alilauro, Alicost, NLG, SNAV, il direttore generale ACAP e il referente amministrativo tanto nel CLMP che in Gescab, relativa all’“adeguamento del sistema di gestione incassi nel database Gescab”. Tale e-mail dà atto dell’accesso di Medmar Navi al database comune contenente informazioni relative tanto alle attività svolte tramite Gescab, quanto alle “linee non GES CAB”, sottolineando tra l’altro la necessità di “ritornare a regime con gli accordi iniziali di reciproca trasparenza”. Inoltre, essa indica che le linee Gescab sono state migrate su un database di produzione indipendente localizzato, come detto, negli uffici CED della SNAV, in quanto più

dicembre 2007 con Decreto N° 489, che fino a tale data non era stato ancora reso operativo” (cfr. allegato B.2.a).2 della risposta alla richiesta di informazioni di Medmar Navi del 9 agosto 2013, n. I689C n. 476). Cfr. anche lettera di Medmar Navi alla Giunta regionale del 3 novembre 2008 nella quale Medmar Navi dichiara di non aver applicato l’aumento del bunker surcharge, poi autorizzato con decreto regionale n. 286/2008 “in quanto nello stesso non erano inserite alcune linee della scrivente, vedi tutte quelle da e per Pozzuoli, e non erano previsti aumenti per gli autoveicoli” (cfr. allegato B.2.a).2 della risposta alla richiesta di informazioni di Medmar Navi del 9 agosto 2013, n. I689C n. 476). Le linee da e per Pozzuoli servite dalla Medmar Navi sono sovvenzionate dalla Regione e, come visto supra, il decreto n. 268/2008 escludeva infatti l’applicazione del bunker ai “rapporti contrattualizzati”.

¹⁰⁸ Cfr. doc. I689 n. 7.418 allegato 10 e allegato B.2.a). 2 alla risposta alla richiesta di informazioni di Medmar Navi del 9 agosto 2013, n. I689C n. 476.

¹⁰⁹ Copia della lettera è contenuta nell’allegato B.2.a). 2 della risposta alla richiesta di informazioni di Medmar Navi del 9 agosto 2013, n. I689C n. 476.

¹¹⁰ Cfr. doc. I689C n. 459, All. 10, nonché i verbali di contestazione, n. 459, All. 11-16, e 306.

performante. L'e-mail in questione prosegue affermando che “consequentemente al colloquio telefonico intercorso tra [NLG] e [SNAV], servito a fare il punto generale sull'attuale gestione e centralizzazione dei dati appartenenti al consorzio in oggetto, abbiamo rilevato che non è più possibile estrarre i dati di incasso analitici successivi all'01/10 come da procedure certificate e programmate lo scorso anno da me e attualmente ancora in vigore sulle altre linee per rilevare il venduto delle altre consorziate (...). D'accordo con i colleghi della SNAV e Libera Navigazione sotto espresso sollecito della direzione Medmar dovremmo fare in modo, inoltre, che i dati interrogati vengano invocati dalla 'produzione' come avveniva prima e non dalla copia che avviene ogni sera (...) in modo da ritornare a regime con gli accordi iniziali di reciproca trasparenza. (...) sono a tua disposizione per fornirti tutte le informazioni relativamente ai dati di cui necessita la procedura per effettuare i calcoli di incasso su Gescab proprio come avviene per le altre compagnie compreso Medmar relativamente alle linee non Gescab” (enfasi aggiunta)¹¹¹.

80. Alla mail di cui sopra risponde il giorno successivo (5 novembre 2009) NLG, con in copia gli stessi soggetti indicati nella e-mail precedente, mettendo in discussione la modalità di presentazione della questione, che avrebbe evocato una mancanza di reciproca fiducia sulla certificazione dei dati, mentre l'e-mail rileva che, nella procedura di estrazione del dato, Medmar Navi sarebbe stata coinvolta fin da quando è stata “*apert[a] ACAP nel mese di agosto*” ed “*è partito Gescab unico dal primo ottobre*”. Il documento prosegue: “*tutto quello che ad oggi è stato fatto è stato seguito e approvato da organi amministrativi come presidente di Gescab, direttore di ACAP*” e “oggi ACAP ha uno strumento di controllo che permette alle persone lì impiegate di elaborare una statistica dei ricavi Gescab dal 01/10 e il suo riferimento e 'contraddittorio' è il consorzio Gescab che a sua volta con documenti cartacei alla mano e movimenti bancari elabora una sua statistica dei ricavi con un suo sistema, diverso da quello che utilizza ACAP, quindi la corrispondenza dei dati e dell'esattezza di estrazione è data dai 2 organi di controllo” (enfasi aggiunta). Infine, nella e-mail, il referente amministrativo del CLMP e di GESCAB viene definito quale “*coordinatore*” di tutti i partecipanti. L' e-mail conclude: “abbiamo lavorato tutto agosto (...) per rendere possibile la partenza di due nuove strutture, cosa che ad oggi sembra esserci riuscito”¹¹².

81. L'esistenza di una struttura di certificazione dei ricavi e dell'attività nautica fra gli armatori aderenti all'ACAP ulteriore a Gescab è comprovata da un documento riferito al 16 settembre 2009, acquisito presso NLG, che illustra le “*procedure di certificazione*” per “*attività nautica*”, “*ricavi*”, “*statistica trasportato*”, da realizzarsi attraverso il “*Centro Monitoraggio ACAP*”, con l'obiettivo di pervenire, per ciascuna voce, a partire da “*rapportini giornalieri*”, a dati certi ai fini della successiva ripartizione in quote storiche dei ricavi, con la garanzia di totale trasparenza tra i consorziati, per cui “[o]gni rappresentante avrà la possibilità di effettuare tutte le verifiche necessarie delle altre società in ogni momento”¹¹³.

¹¹¹ Cfr. docc. I689C n. 148 (acquisito presso Medmar Navi) e n. 578 (acquisito presso SNAV).

¹¹² Cfr. doc. I689C n. 578.

¹¹³ Cfr. docc. I689C nn. 275 e 552, acquisiti entrambi presso NLG.

82. Segue alla precedente, il 16 novembre 2009, un'ulteriore email interna di Medmar Navi, avente ad oggetto "Colloquio con (...) (GESCAB)", la quale, con riguardo alle modifiche al database Gescab effettuate "in questi mesi" rappresenta che "[a]ttualmente, quindi, tramite le mie procedure programmate un anno e mezzo fa è possibile visualizzare gli incassi in modo reciproco tra tutte le compagnie tranne Gescab (la quale a sua volta può rilevare gli incassi di tutti). Con le nuove procedure [della società di consulenza informatica, ndr] (...), gli unici dati che sono rilevabili dal database Gescab sono delle 'viste' di dati, le quali non ci permettono di arrivare all'origine delle scritture contabili che fanno le biglietterie e le procedure di prenotazioni Jambo (Internet e Booking). (...) non si può certificare un dato se non si arriva all'origine del movimento contabile (...) l'esigenza che alla fine risulta vantaggiosa per tutti, cioè avere un riscontro (che è stato utilizzato fino al 30/09 ed è risultato coerente e preciso per ben un anno e mezzo) ai risultati che ci propongono le nuove applicazioni. (...)"¹¹⁴.

83. Con riguardo alla più recente attività di scambio informativo fra le Parti in tal senso, vale osservare che dal computer del direttore amministrativo GESCAB è stato acquisito l'elenco dei "documenti recenti" indicativo della tipologia dei dati raccolti ed elaborati dalla società dal 31 luglio 2012 all'8 gennaio 2013: "BIL VER GESCAB AL 30 06 2012.xls; NLG Corse-Miglia_settembre 2011; Migliatico Alilauro Gruson; riepilogo miglia 2011 2010 ok AL 31 03 08.xls [in due versioni]; MIGLIATICO AL 30092012CON MODIFICHE AL 2 OTTOBRE 2012 DEF..xls [in 12 versioni]; Sintesi finale miglia 2012_gen_settembre 2012.xls [in 7 versioni]; ricavi 2012 pe r società.xls [in 3 versioni] (...)"¹¹⁵.

84. Le discussioni relative alla modalità più idonea per la condivisione dei dati necessari a ripartire i ricavi hanno portato alla produzione di documenti contenenti un livello molto elevato di disaggregazione dei dati condivisi tra gli armatori e Gescab, riportando, per ciascuna società e anche su base giornaliera, ad esempio, i ricavi distinti per modalità di pagamento (contanti e voucher) e totali, nonché il numero di passeggeri trasportati¹¹⁶; fra gli

¹¹⁴ Cfr. doc. I689C n. 149.

¹¹⁵ Cfr. doc. I689C n. 186, indicato nell'indice del fascicolo come "Schermata computer direttore amministrativo Gescab".

¹¹⁶ In questa prospettiva, si considerino ad esempio: *i*) un documento del 16 settembre 2009 acquisito presso NLG riporta i dati "statistici trasportato" per società, natante, corsa e tipologia di biglietto del 14 settembre 2009, anche relativamente a Gescab e Medmar Navi, considerando tra l'altro rotte non concernenti Capri, cfr. doc. I689C n. 275. Il documento contiene anche un prospetto sui "ricavi consorzio" del 14 settembre 2009 che riporta i valori singolarmente attribuibili ad Alilauro, Gescab, Medmar, NLG, SNAV per i ricavi realizzati da vendite in contanti e voucher, nonché il numero di biglietti emessi, "accessori" e i relativi totali per società e per voce registrata; *ii*) le varie e-mail relative alla definizione del bilancio Gescab 2010, che riportano gli incassi per tratta, dalle quali, tra l'altro, risultano incassi per rotte non riguardanti Capri, Cfr. docc. I689C nn. 208, 209, 224, 237-241, 244 e n. 245 per il periodo gennaio - maggio 2013. Si veda in particolare, nel doc. I689C n. 208, contenente copia del bilancio di verifica per l'anno 2010, le rotte servite vengono individuate come singole coppie di origine-destinazione, e il doc. n. 245 del fascicolo n. I/689C contenente il bilancio di verifica per il periodo gennaio-maggio 2103. Cfr. anche tabella riepilogativa del venduto corse Gescab dal 1° al 21 luglio 2013, doc. 559; *iii*) il documento già sopra descritto e intitolato "ATTIVITÀ NATANTI Periodo: anno 2007 e da aprile 2008 a marzo 2010, cfr. doc. I689C n. 106; *iv*) il "riepilogo incassi giugno 2012 per società", inviato da Gescab a NLG, contenente gli "incassi consolidati", da intendersi evidentemente sempre per ciascuna società, come somma degli incassi Gescab e di quelli di ciascuna società, cfr. doc. I689C n. 262; *v*) le tabelle elaborate da Gescab nel 2012, rispetto al 2011, e nel 2013, rispetto al 2012, che mettono a confronto, per ciascuna tratta da essa bigliettata nei golfi campani (anche al di fuori dei collegamenti da/per Capri), il dettaglio del venduto in contanti, tramite voucher e internet, nonché il trasportato per rotta servita confrontato, cfr. docc. I689C n. 139 (acquisito presso Alicost) e n. 246 (acquisito presso la stessa Gescab); *vi*) le tabelle riepilogative Gescab e le e-mail inviate da Gescab a NLG, SNAV, Alilauro Gruson e Alicost nel 2012 e 2013 sul "Venduto corse" giornaliero; *vii*) l'e-mail inviata da Gescab a SNAV, NLG e al Gruppo Lauro il 4 giugno 2013 alle 20.10, contenente il dettaglio in tempo reale sul

altri, il documento “Gescab – COD003”, in relazione al periodo 1°-31 luglio 2013 confronta i ricavi, i passeggeri e le miglia 2013 e 2012 per società e per rotta, inclusi i dati relativi a rotte non concernenti Capri (per esempio Ischia – Salerno, C/Mare – Sorrento, Napoli – Sorrento, e tra la costiera e Ischia) e i dati sulle vendite *online* da/per Ischia¹¹⁷.

85. Lo stesso livello di dettaglio dei dati condivisi nell’ambito dell’attività di Gescab è presente anche in altri documenti, relativamente a rotte per cui essa non presta servizi di bigliettazione, ma che sono ricomprese nell’ambito dell’Accordo di spartizione dei ricavi originariamente stipulato nel 2008, quali per esempio sulle rotte da/per Ischia, isole Eolie e Pontine. In tal senso, si possono citare un documento relativo al confronto tra i ricavi di Pasqua del 2011 rispetto al 2010, così come un altro documento del 2012 avente ad oggetto “Settore Ischia” (ivi incluse le corse da e per l’isola di Procida) e c.d. “settore Eolie e Pontine”, che include tanto le corse da Napoli per le Isole Eolie e Pontine e viceversa, quanto corse infra-regionali¹¹⁸, nonché i dati relativi ai consorzi Neapolis e/o Metrò del Mare¹¹⁹.

86. È significativo, relativamente al fatto che Gescab disponga dei dati relativi a tutta l’attività delle Parti, che Alicost in audizione abbia dichiarato che “*da sempre le società dispongono dei dati relativi a tutta l’attività degli altri, in linea con le attività che erano in passato svolte dal CLMP al fine di ripartire i ricavi coerentemente alle quote consortili e di definire i necessari aggiustamenti derivanti da eventuali risparmi di costo in caso di variazione del migliatico prodotto rispetto a quello storico*” (enfasi aggiunta)¹²⁰.

87. In altre e-mail di giugno 2013, SNAV comunica a Gescab il “consuntivo” degli orari e del mezzo impiegati nei vari collegamenti “*Napoli – Capri – Napoli, Casamicciola – Procida – Napoli – Procida – Casamicciola, Castellammare – Sorrento – Capri e VV, Napoli Mergellina – Isole Eolie – Napoli Mergellina – Charter*” (enfasi aggiunta): l’unica

venduto giornaliero per le “corse dalle 13:30 alle 20:30”, doc. I689C n. 119. E-mail analoga è stata inviata il giorno seguente, sempre alle 20.10 con il dettaglio “Venduto corse dalle 13.30 alle 20.00”, cfr. doc. I689C n. 234.

¹¹⁷ Cfr. doc. I689C n. 556. Il doc. I689C n. 559, intitolato “Gescab dal 01 al 21 luglio COD003” contiene dati analoghi.

¹¹⁸ Nel doc. I689C n. 94 compare ad esempio il dato relativo ai ricavi per contanti, *voucher* e internet e al numero dei passeggeri trasportati in relazione alle tratte bigliettate da Gescab e a quelle bigliettate direttamente da Lauro.it, SNAV e Neapolis. Tra le rotte bigliettate direttamente da Lauro.it compare la linea Lipari – Vulcano – Salina – Panarea (cfr. anche doc. I689C n. 323).

Altri documenti invece fanno riferimento alle corse “Napoli/Eolie e vv.” operata da SNAV, cfr. i docc. I689C nn. 310 e 339.

¹¹⁹ Cfr. il doc. I689C n. 120, contenente un’email recante “dati statistici gennaio giugno 2012_2011” inviata in data 9 luglio 2012 da Gescab ad Alilauro Gruson, Alicost, SNAV, NLG e Lauro.it, alla quale vengono allegate una serie di tabelle contenenti dati di vendita di Gescab, del CLMN nonché di Lauro.it e SNAV nel “settore Ischia” e nel “settore Eolie e Pontine”, unitamente poi ad alcune tabelle riepilogative delle miglia percorse dalle società Alilauro Gruson, Alicost, Lauro.it, NLG e SNAV relative al periodo gennaio-giugno 2012, opportunamente raffrontate con il dato relativo al periodo gennaio-giugno 2007 (ricompare dunque l’anno 2007 che rappresenta l’anno di riferimento in conformità all’accordo dell’aprile 2008) e al periodo gennaio-giugno 2011. Le corse elencate nel documento nell’ambito del “Settore Ischia” sono le seguenti: per SNAV, Ischia Casamicciola – Napoli Beverello, Ischia Casamicciola – Napoli Mergellina, Ischia Casamicciola – Procida, Napoli Beverello – Procida, Procida – Ischia Casamicciola; per Lauro.it, Napoli Beverello – Ischia Forio, Napoli Beverello – Ischia Porto, Napoli Mergellina – Ischia Porto, Napoli Mergellina – Ischia Forio. Cfr. anche doc. I689C n. 242 con dati su “Eolie”, “Pontine” e “Neapolis” e “Metrò”. Altri documenti indicano l’andamento degli incassi realizzati da Gescab nel “settore Capri”, comprendente come visto numerose rotte dei golfi di Napoli e Salerno che non hanno l’Isola come punto di O&D), e negli altri settori da SNAV (Ischia, Eolie e Pontine), Gruppo Lauro e Neapolis (Napoli – Capri tramite SNAV e NLG), Lauro.it (Ischia ed Eolie). Nello stesso senso, i docc. I689C nn. 70 (presso Alilauro) e 81 (presso SMLG/Alilauro Gruson), che, per ciascuna società e anche per Gescab, mettono a confronto i corrispettivi e i passeggeri prodotti nel 2012 e nel 2013 rispetto all’anno precedente, sempre indicando “settore Ischia”, “settore Eolie”, “settore Pontine”.

¹²⁰ Cfr. doc. I689C n. 675.

ragion d'essere di tale scambio di informazioni risulta essere l'attività di Gescab volta a quantificare i ricavi complessivi oggetto dell'Accordo 2008, relativi anche, come visto, a rotte diverse da quelle effettivamente oggetto di bigliettazione da parte della stessa Gescab¹²¹.

88. Nello stesso senso risulta anche la previsione esplicita di un meccanismo informatico di accesso reciproco ai *database* di bigliettazione da parte delle società aderenti a Gescab e di Medmar Navi.

89. In particolare, il consulente informatico dà atto di aver svolto, a fronte di specifiche richieste dei consorziati, attività tecnica volta ad agevolare la possibilità di accesso da parte di personale Gescab a dati SNAV, relativi alle attività di questa da e per le Isole Eolie e Pontine e per il settore Ischia (estraneo alla bigliettazione Gescab), accesso poi effettivamente avvenuto, come risulta da numerose evidenze agli atti relative anche al 2013¹²².

90. In tal senso, il consulente informatico ha dichiarato di aver definito su richiesta delle Parti, non appena costituita Gescab e per superare la procedura di accesso da remoto mediante apposito *client*, i c.d. *web services*, ovvero *“una modalità di comunicazione tra due server, che consente di esporre all'altro i dati contenuti nel primo”*, mentre prima l'accesso da remoto con apposito *client* non rendeva direttamente fruibili tutti i dati di interesse¹²³. Tale sistema, che consente nello specifico, come risulta agli atti, che Gescab possa estrarre dati dai database di bigliettazione di SNAV su tratte che non riguardano l'attività di Gescab stessa, sembra funzionale alla più ampia attuazione dell'Accordo 2008, in quanto necessario per consentire a Gescab di svolgere l'attività più sopradescritta di quantificazione dei corrispettivi globali, di valutazione degli eventuali correttivi per il migliaio, e infine di riparto dei ricavi.

91. Sono in atti numerose evidenze documentali nel tempo e almeno fino al giugno 2013, di effettivo svolgimento di attività relativa all'accesso da parte di Gescab ai dati contenuti nei *server* degli armatori, come si può desumere dai seguenti documenti, in cui si lamentano problemi tecnici temporanei che interrompono il sistema di trasparenza realizzato dalle Parti:

- un'e-mail del 20 aprile 2010, acquista presso SNAV e inviata da Gescab a Medmar Navi, NLG, Alicost, Lauro.it, con in copia il direttore generale di ACAP, in cui si lamenta che esistono duplicazioni nei dati sugli incassi della Gescab, e si ricorda che *“non risulta ancora visibile l'online della SNAV relativamente agli incassi delle Eolie e delle Pontine oltre a quelli del Don Francesco relativamente ai primi 3 mesi dell'anno”*¹²⁴;
- una serie di e-mail di giugno/luglio 2011 tra SNAV e Gescab, in cui alla richiesta dell'armatore di *“verificare la procedura di condivisione dei dati 2011 di SNAV e*

¹²¹ Cfr. docc. I689C nn. 213, 214 e 332.

¹²² Cfr. ad esempio docc. I689C nn. 94, 120, 242, 310, 339, 575.

¹²³ Cfr. la richiesta di assistenza del novembre 2009, inviata da Gescab al consulente informatico, doc. I689C n. 582, che, secondo quanto da quest'ultimo dichiarato sempre in audizione, doc. I689C n. 691, *“rispondeva all'esigenza degli aderenti al Consorzio di accedere alla fonte dei dati contabili elaborati da Gescab”*; viceversa, la richiesta di assistenza di SNAV del 2012, doc. I689C n. 492, *“era connessa all'esigenza di esportazione da parte di Gescab dei dati contabili contenuti i altri database, ad esempio quelli del venduto SNAV su Eolie e Pontine”*.

¹²⁴ Cfr. doc. I689C n. 579.

delle altre compagnie per le linee interessate”, Gescab descrive la “situazione attuale: Gescab – è rimasta invariata (unico problema è che i dati sono trasferiti da [consulente informatico, ndr] non in tempo reale ma solo dopo la mezzanotte; Lauro.it – è visibile in tempo reale via Web; Neapolis – i dati sono visibili con il sistema precedentemente installato; Medmar – non siamo in possesso dei parametri di collegamento ed eventuali password; SNAV – vediamo solo i dati della linea Napoli settore Ischia, con il sistema precedentemente installato, mancano i dati Eolie (...)”¹²⁵;

- varie e-mail di aprile e luglio 2012 tra Gescab, SNAV e/o il consulente informatico che evidenziano ancora problemi tecnici temporanei di accesso o di esportazione dei dati SNAV relativi a Ischia, Eolie e Pontine ¹²⁶;
- un altro scambio di e-mail di giugno 2013, tra SNAV e Gescab, per risolvere un problema tecnico per consentire la gestione diretta degli estratti conto del venduto sulle Eolie tramite agenzia¹²⁷.

92. Inoltre, il consulente informatico ha dichiarato che a “febbraio 2012, c’è stata la migrazione del sistema informatico Gescab dal CED di SNAV a via Melisurgo per problemi interni ai consorziati. Dal punto di vista dei dati, la circostanza che il sistema informativo fosse presso SNAV o presso Gescab, non cambiava nulla. Le società potevano comunque accedere ai dati necessari a quest’ultima, consistenti nel venduto giornaliero suddiviso per operatore/biglietto, in quanto venivano esportati su un altro database Gescab a fini contabili. Tutti i dati giornalieri relativi alla bigliettazione formavano nel tempo un archivio storico”¹²⁸ (enfasi aggiunta).

¹²⁵ Cfr. docc. I689C nn. 580 e 585.

¹²⁶ Cfr. docc. I689C nn. 530, 532, 597.

¹²⁷ Cfr. doc. I689C n. 228.

¹²⁸ Cfr. doc. I689C n. 691. Il processo di migrazione del database Gescab dal CED di SNAV alla sede Gescab risulta effettivamente avvenuto il 9 febbraio 2012, come dimostrano sia l’e-mail da SNAV a Gescab e al consulente informatico del 7 febbraio 2012, che richiede di predisporre “quanto necessario per il trasferimento del DB Gescab presso la sede Gescab”, sia la richiesta di assistenza da Gescab al consulente informatico del 9 febbraio 2012, relativamente alla “Migrazione database dalla sede SNAV a quella di Gescab”, contenente, fra l’altro, la “pulizia dei dati 2009-2010-2011, predisposizione database di produzione, assistenza alla riconfigurazione dei servizi sopra elencati affinché si connettano al nuovo database”, doc. I689C n. 489.

Appendice

Le principali evidenze documentali sull'attuazione del coordinamento dal 1998 ad oggi

Sommario

1. L'ATTIVITÀ DI RENDICONTAZIONE, VERIFICA E RIPARTIZIONE, SVOLTA DAL CLMP, IN ATTUAZIONE DELL'ACCORDO 1998	1
2. IL COORDINAMENTO DELLE POLITICHE COMMERCIALI IN AMBITO CLMP	3
3. IL RISPETTO DEL PATTO DI NON CONCORRENZA E IL COORDINAMENTO SULL'ATTIVITÀ NAUTICA	7
4. LA NUOVA ATTIVITÀ DEL CLMP: NUOVE QUOTE CONSORTILI E CLMP "ALLARGATO"	10
5. LA CERTIFICAZIONE DEI DATI E LA VERIFICA DEI RICAVI E DELL'ATTIVITÀ NAUTICA	11
6. L'INTRODUZIONE DEL DATABASE UNICO IN AMBITO CLMP "ALLARGATO" E L'INIZIATIVA "BIGLIETTO UNICO"	13
7. LE CONDOTTE CONCRETAMENTE ASSUNTE SUCCESSIVAMENTE ALL'ASSUNZIONE DELI IMPEGNI	18
A. Gli elementi di continuità fra CLMP e GESCAB	18
B. Le condotte delle parti relative alla bigliettazione di Gescab	20
C. Il ruolo di attuazione di GESCAB e ACAP	23
C.1 La ripartizione dei ricavi, il controllo del migliatico e il riallineamento dei ricavi Acap in Gescab	23
C.2 Il coordinamento delle politiche commerciali tramite ACAP e Gescab	30
C.3 Gli scambi informativi di dati sensibili e disaggregati tra gli associati ACAP e tramite Gescab	34