

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA propria riunione del 28 gennaio 2015;

SENTITO il Relatore Presidente Giovanni Pitruzzella;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO l'articolo 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea ("TFUE");

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

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

VISTA la propria delibera del 30 maggio 2013, n. 24357, con la quale l'Autorità ha avviato un procedimento, ai sensi dell'articolo 14-ter, comma 2, della legge n. 287/1990, nei confronti delle società Alicost S.p.a., Alilauro Gruson S.p.a., SNAV S.p.a., Navigazione Libera del Golfo S.r.l., Medmar Navi S.p.a., Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro S.r.l., Alilauro S.p.a., Procidamar S.r.l., Medmar S.p.a., Consorzio Linee Marittime Neapolis, Consorzio Linee Marittime Partenopee e Metrò del Mare S.c.a.r.l.; ha riaperto il procedimento n. I689, avviato in data 13 novembre 2008, nei confronti delle medesime società, ai sensi degli articoli 14 e 14-ter, comma 3, della legge n. 287/1990, per accertare l'esistenza di una o più violazioni dell'articolo 2 della legge n. 287/1990 o dell'articolo 101 TFUE; ha esteso tale procedimento all'accertamento di ulteriori ipotesi di coordinamento delle strategie commerciali fra concorrenti, suscettibili di costituire autonome violazioni dell'articolo 2 della legge n. 287/1990 o dell'articolo 101 TFUE, ulteriori rispetto a quelle contestate nel provvedimento di avvio del procedimento n. I689; ha esteso il medesimo procedimento nei confronti

della società Gescab S.r.l., dell'Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei e della società Lauro.it S.p.a.; ha fissato il termine di chiusura del procedimento al 30 maggio 2014;

VISTA la propria delibera n. 24514 dell'11 settembre 2013, con la quale l'Autorità ha esteso oggettivamente l'istruttoria all'accertamento di possibili violazioni dell'articolo 2 della legge n. 287/90 o dell'articolo 101 TFUE concernenti le attività di trasporto marittimo di passeggeri sulle rotte da e per le isole Eolie e sulle rotte da e per le isole Pontine;

VISTA la propria delibera n. 24830 del 5 marzo 2014, con la quale l'Autorità ha disposto di proseguire il procedimento nei confronti della società HC – Holding Company S.r.l., nella quale risulta essere stata fusa per incorporazione la società Medmar S.p.a. e, contestualmente, di prorogare al 31 luglio 2014 il termine di chiusura del procedimento;

VISTA la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie di cui l'Autorità ha verificato la non manifesta infondatezza nel corso della riunione del 25 giugno 2014;

VISTA la propria delibera n. 25000 del 25 giugno 2014, con la quale l'Autorità ha disposto di prorogare il termine di chiusura del procedimento al 31 ottobre 2014;

VISTA la propria delibera n. 25053 del 1° agosto 2014, con la quale l'Autorità ha disposto di prorogare il termine di chiusura del procedimento al 31 gennaio 2015;

VISTE le memorie conclusive delle Parti, pervenute in data 6 e 7 novembre 2014;

SENTITI in audizione finale, in data 13 novembre 2014, i rappresentanti delle società Alilauro S.p.a., Alilauro Gruson S.p.a., Alicost S.p.a., Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro S.r.l., Navigazione Libera del Golfo S.r.l., SNAV S.p.a., Medmar Navi S.p.a., Gescab S.r.l., del Consorzio Linee Marittime Partenopee, dell'Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei, nonché i terzi intervenienti ammessi a partecipare all'audizione Forum dei Giovani di Capri e di Anacapri e il Circolo PD dell'Isola di Capri;

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

CONSIDERATO quanto segue:

I. PREMESSA

A) IL PROCEDIMENTO N. I689

L'avvio del procedimento

1. Con delibera n. 19117 del 13 novembre 2008, l'Autorità avviava un'istruttoria per accertare una presunta intesa anticoncorrenziale nel mercato dei servizi di trasporto marittimo passeggeri nei golfi di Napoli e Salerno tra le principali imprese e consorzi privati ivi operanti – Alicost S.p.a. (“Alicost”), Alilauro S.p.a. (“Alilauro”), Alilauro Gruson S.p.a. (“Alilauro Gruson”), Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro S.r.l. (“SMLG”), SNAV S.p.a. (“SNAV”), Navigazione Libera del Golfo S.p.a. (“NLG”), Medmar Navi S.p.a. (“Medmar Navi”), Procidamar S.r.l. (“Procidamar”), Medmar International S.r.l. (“Medmar International”), Linee Lauro S.p.a. (“Linee Lauro”), Consorzio Linee Marittime Neapolis (“CLMN” o “Neapolis”), Consorzio Linee Marittime Partenopee (“CLMP”), Metrò del Mare S.c.a.r.l. (“Metrò del Mare”) e Alimar S.r.l. (“Alimar”)¹.

2. Il provvedimento di avvio prospettava l’*“esistenza di un coordinamento tra le principali imprese che offrono il servizio di trasporto passeggeri nei golfi di Napoli e di Salerno (...) [i]n particolare (...) volto a ripartire tra le Parti le diverse rotte, evitando così che sulla parte del mercato non gravata da obblighi di servizio pubblico – ove sono prestati i c.d. “servizi autorizzati” – si verificano sovrapposizioni tra gli operatori privati”*, considerando altresì che *“[i]l coordinamento dell’offerta nel mercato rilevante [potesse] essere stato agevolato dai contatti che sistematicamente le principali compagnie di navigazione hanno avuto e continuano ad avere*

¹ Nel corso del procedimento, venivano svolti accertamenti ispettivi presso le sedi di tali società e consorzi e di Campania Regionale Marittima S.p.a. (“Caremar”), in qualità di terzo; venivano richieste informazioni alla Regione Campania e all’Agenzia Campana Mobilità, ad Alilauro, Alilauro Gruson, SNAV, Medmar Navi, NLG, Marininvest, Sofida S.p.a., Apofin S.r.l., Alicost, al Comune di Ischia, all’Associazione Utenti del Trasporto Marittimo del Golfo di Napoli (“Autmare”), a Federalberghi Ischia e Federalberghi Capri. Nei mesi di marzo e aprile 2009 venivano sentiti in audizione le parti del procedimento I689 e alcuni terzi; in quella sede erano altresì richieste ulteriori informazioni, fornite a valle delle audizioni.

nell'ambito delle iniziative comuni. A quest'ultimo riguardo, si citano l'istituzione, nel 1998, del Consorzio Linee Marittime Partenopee e, più di recente, dell'ACAP [Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei, ndr] (§ 25). In tal senso, l'Autorità faceva in particolare riferimento alla costituzione del CLMP nel 1998, cui aderivano inizialmente NLG, SNAV, Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost e SMLG, e che si occupava della gestione dell'iniziativa "Biglietto Unico", ritenuto *prima facie* che potesse "svolgere attività suscettibili di ridurre ... gli spazi per l'adozione di condotte autonome da parte delle imprese" (§ 18).

La decisione con impegni

3. In data 18 febbraio 2009, Medmar Navi, NLG, CLMP e SNAV proponevano un primo *set* di impegni, specificati in data 27 febbraio 2009. Tra il 28 maggio e l'8 giugno 2009, tutte le parti del procedimento I689 presentavano un definitivo gruppo di impegni², che venivano accolti e resi obbligatori con delibera dell'Autorità del 15 ottobre 2009 n. 20378. In particolare, in primo luogo, le società Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, Medmar Navi, Medmar International, NLG e SNAV si impegnavano ad astenersi da ogni scambio e condivisione di informazioni relative a dati sensibili e decisioni commerciali, limitando l'ambito delle attività svolte in seno a iniziative comuni, ivi comprese quelle svolte nell'ambito del CLMP e di ACAP, alle sole questioni dirette al miglioramento degli *standard* di qualità del servizio. In secondo luogo, le imprese partecipanti al CLMP si impegnavano a deliberare lo scioglimento del consorzio entro il 31 luglio 2009 e a limitare la gestione dell'iniziativa "Biglietto Unico"³ alle tratte da/per Capri, nonché a predisporre e adottare un Regolamento del "Biglietto Unico" che ne disciplinasse le condizioni di utilizzo. Inoltre, le società Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, Medmar Navi, NLG, SNAV, il CLMN e Metrò del Mare si impegnavano a predisporre una "Carta dei servizi" e a rispettare standard di qualità nell'offerta del servizio di trasporto marittimo, e, insieme alle società Procidamar, Linee Lauro e Alimar, ad adottare misure a favore dei consumatori, in particolare sotto il profilo della tempestiva informazione di eventuali funzionamenti irregolari del servizio e sulle

² Cfr. docc. I689 da n. 9.463 a n. 9.466. Gli impegni presentati venivano sottoposti a *market test* con delibera dell'11 giugno 2009, ad esito del quale le parti confermavano gli impegni presentati, e svolgevano repliche sulle osservazioni pervenute apportando modifiche accessorie (docc. I689 nn. 9.483 e 9.484).

³ Con il "Biglietto Unico", gli utenti potevano utilizzare un unico biglietto, indipendentemente dalla società emittente, su tutte le tratte in cui operavano più imprese consorziate.

modalità di rimborso o utilizzo del biglietto su una corsa in data successiva. Infine, tutte le parti del procedimento si impegnavano a trasmettere all'Autorità, per due anni con cadenza semestrale, una relazione dettagliata sull'attuazione degli impegni assunti.

4. Le parti del procedimento I689 presentavano le prime relazioni di ottemperanza in data 4 febbraio e 12 agosto 2010 nelle quali, oltre a precisare che le società Alimar, Procidamar e Linee Lauro non erano più attive nel trasporto marittimo, dichiaravano di limitare le iniziative comuni a quanto necessario per assicurare la qualità del servizio, ivi compresa l'iniziativa del Biglietto Unico mantenuta solo per le corse da/per Capri, e di aver adottato il Regolamento del Biglietto Unico e una serie di misure a favore del consumatore.

Le nuove segnalazioni

5. Nel frattempo, nel periodo agosto-settembre 2010, pervenivano all'Autorità alcune segnalazioni volte a lamentare l'esistenza di aumenti dei prezzi nei collegamenti marittimi nei golfi campani; una segnalazione, in particolare, denunciava un comunicato stampa dell'ACAP e degli armatori ad essa aderenti, con il quale era stata annunciata l'abolizione della tariffa residenti a partire dall'11 agosto 2010. A fronte di tali prime segnalazioni, in data 2 settembre 2010, l'Autorità inviava un'articolata richiesta di informazioni alle parti del procedimento I689, chiedendo ulteriori chiarimenti in merito all'attuazione degli impegni e, in particolare, alle attività promosse nell'ambito di ACAP, nonché circa l'esistenza di una società comune denominata Gescab S.r.l. ("Gescab"), che non era stata menzionata nel corso del procedimento I689, né nell'ambito delle relazioni periodiche sull'attuazione degli impegni fino a quel momento presentate.

6. Le società interpellate trasmettevano una prima risposta in data 8 ottobre 2010, nella quale indicavano che ACAP si era limitata a tutelare gli armatori nelle opportune sedi istituzionali e che, in tale contesto, l'associazione aveva emanato il comunicato dell'11 agosto 2010, come strumento estremo di pressione nei confronti della Regione. Quanto all'attività di Gescab, le parti del procedimento I689 indicavano che essa si occupava della costruzione e gestione di *terminal* su banchina e dell'attività di bigliettazione per conto dei soci SNAV, Alilauro, Alilauro Gruson e Alicost e di NLG su una serie di tratte da e per Capri, caratterizzate dall'applicazione del servizio del Biglietto Unico, e che la stessa offriva altresì *"un servizio di bigliettazione"*

residuale per le linee Napoli – Sorrento e Sorrento – Ischia, con frequenza settimanale”. Con comunicazione del 26 ottobre 2010, esse rettificavano quanto precedentemente dichiarato, precisando che Gescab offriva esclusivamente servizi di bigliettazione sulle rotte da/per Capri. Le relazioni successive (del 12 agosto 2010, 25 gennaio e 4 agosto 2011, in data 3 febbraio 2012) confermavano il *set* informativo complessivamente fornito nelle precedenti relazioni e nella risposta alla richiesta di informazioni.

7. Nel corso del 2011 e del 2012, pervenivano altre segnalazioni che lamentavano incrementi coordinati dei prezzi e altre iniziative poste in essere congiuntamente dagli armatori privati in materia di tariffe dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri su diverse tratte dei golfi di Napoli e Salerno⁴. Diversi segnalanti lamentavano anche disservizi nelle corse delle compagnie di navigazione, quali la cancellazione di corse, ritardi o la modifica degli orari senza alcun preavviso.

8. In data 13 settembre 2012, venivano quindi chieste informazioni sul contesto di mercato e sulla portata degli oneri di servizio pubblico alla Regione Campania, che vi dava riscontro il 26 novembre 2012. Ulteriori segnalazioni dello stesso tenore pervenivano da ultimo a marzo 2013, nonché nel corso del presente procedimento⁵.

B) IL PROCEDIMENTO I689C

9. Sulla base delle citate segnalazioni e delle informazioni disponibili, l’Autorità, con delibera n. 24357 del 30 maggio 2013, ha:

i) avviato un procedimento, ai sensi dell’articolo 14-*ter*, comma 2, della legge n. 287/1990, nei confronti di Alilauro, Alicost, Alilauro Gruson, SMLG, Procidamar, Medmar Navi, Medmar International, Linee Lauro, NLG, Alimar, SNAV, Consorzio Linee Marittime Neapolis, CLMP e Metrò del Mare;

⁴ Cfr., in particolare, una segnalazione del 2012, con cui i Forum dei Giovani di Capri e di Anacapri richiedevano la riapertura d’ufficio del procedimento I689, evidenziando che la costituzione della nuova società Gescab fra le parti poteva costituire uno strumento per eludere l’obbligo di sciogliere il CLMP (in quanto tale società era volta a replicarne sostanzialmente l’attività), e rinviavano poi a un comunicato del 22 maggio 2012 con cui Gescab aveva annunciato alcuni aumenti tariffari in nome delle società ad essa aderenti.

⁵ Anche le segnalazioni pervenute nel corso del 2013 evidenziavano ancora aumenti tariffari e disservizi in relazione ai servizi di trasporto marittimo di passeggeri praticati dagli armatori privati operanti nei golfi di Napoli e Salerno e all’attività di Gescab e ACAP. Nella maggior parte dei casi, si trattava di segnalazioni provenienti da privati cittadini, mentre, per il resto, le denunce provenivano da associazioni di consumatori e di operatori turistici, quali, in particolare, Generazione Attiva, Federalberghi Ischia e Consulta Turismo Isola d’Ischia, nonché da enti locali, ad esempio dal Comune di Lacco Ameno, e da movimenti politici delle isole di Ischia e di Capri.

ii) riaperto nei confronti delle stesse parti il procedimento I689 ai sensi degli articoli 14 e 14-*ter*, comma 3, della legge n. 287/1990, per accertare l'esistenza di una o più violazioni dell'articolo 2 della legge n. 287/1990 o dell'articolo 101 TFUE;

iii) esteso il procedimento I689, dal punto di vista oggettivo, all'accertamento di ulteriori ipotesi di coordinamento delle strategie commerciali fra concorrenti, suscettibili di costituire autonome violazioni dell'articolo 2 della legge n. 287/1990 o dell'articolo 101 TFUE e, dal punto di vista soggettivo, alla società Gescab, ad ACAP e alla società Lauro.it (di seguito anche insieme alle società elencate *sub i*) collettivamente indicate come le "Parti").

10. In data 6 giugno 2013, sono stati svolti accertamenti ispettivi presso le sedi di Alicost, Alilauro Gruson, SNAV, NLG, Medmar Navi, SLMG, Alilauro, CLMP, Gescab, ACAP, Lauro.it, in qualità di parti del procedimento I689C, e di Marinvest, Rifim e Campania Regionale Marittima S.p.a. ("Caremar"), in qualità di terzi potenzialmente in possesso di informazioni utili a fini istruttori.

11. Sulla base degli elementi acquisiti in sede ispettiva, con delibera n. 24514 dell'11 settembre 2013, è stato ulteriormente ampliato l'oggetto dell'istruttoria al coordinamento delle attività di trasporto marittimo di passeggeri sui collegamenti da/per le isole Eolie e Pontine. In conseguenza di tale ampliamento oggettivo, in data 13 settembre 2013 sono stati svolti nuovi accertamenti ispettivi presso SNAV e NLG, nonché presso le sedi della società di consulenza informatica, in qualità di terzo potenzialmente in possesso di informazioni utili a fini istruttori.

12. Con nota del 3 dicembre 2013, le parti del procedimento I689C hanno chiesto all'Autorità di riorganizzare lo svolgimento del procedimento, stralciando e, dunque, revocando in autotutela la parte relativa all'accertamento dell'intesa. L'istanza è stata rigettata dall'Autorità con comunicazione del 23 dicembre 2013.

13. Con delibera n. 24830 del 5 marzo 2014, l'Autorità ha disposto di proseguire il procedimento nei confronti della società HC – Holding Company S.r.l., nella quale risulta essere stata fusa per incorporazione la società Medmar S.p.a. e, contestualmente, di prorogare al 31 luglio 2014 il termine di chiusura del procedimento. In data 25 giugno 2014, l'Autorità ha verificato la non manifesta infondatezza della Comunicazione delle Risultanze Istruttorie ("CRI"), autorizzandone l'invio alle Parti, e ha contestualmente disposto di prorogare il termine di chiusura del

procedimento al 31 ottobre 2014 con delibera n. 25000/2014, anche alla luce della duplicità e complessità dei profili oggetto di accertamento nell'ambito del procedimento e della necessità di consentire alle Parti un congruo periodo di tempo al fine di garantire il pieno esercizio del contraddittorio e dei diritti di difesa. Una versione non-confidenziale della CRI è stata inviata ai terzi intervenuti nel procedimento. A fronte delle richieste di ulteriore proroga del procedimento presentate da SNAV, NLG, Medmar Navi, CLMP, Gescab, ACAP, Alilauro, Alicost e Alilauro, motivate in ragione della complessità dei profili oggetto di accertamento e dell'elevato numero dei documenti agli atti, con delibera n. 25053 del 1° agosto 2014, l'Autorità ha deliberato di prorogare il termine di conclusione del procedimento al 31 gennaio 2015.

14. Tutte le parti del procedimento I689C hanno potuto esercitare il diritto di essere sentite, di presentare documenti e di accedere agli atti del procedimento⁶, nonostante frequentemente si sia presentata la necessità di inviare specifiche comunicazioni per sollecitare le stesse a una partecipazione attiva al procedimento⁷. Quasi tutte le Parti del procedimento hanno esercitato il diritto di accesso agli atti⁸. Nel corso del procedimento si sono altresì svolte numerose audizioni con i segnalanti e con i soggetti terzi potenzialmente in possesso di informazioni utili ai fini istruttori⁹.

⁶ In particolare, sono stati sentiti: *i*) nel mese di luglio 2013, la Regione Campania e le società Medmar Navi, NLG, Lauro.it e SNAV; *ii*) tra ottobre e dicembre 2013, Camed, Alicost, il consulente informatico, e nuovamente NLG; *iii*) tra gennaio e marzo 2014, nuovamente Medmar Navi e SNAV, nonché il CLMP, Gescab, il Forum dei Giovani di Capri e di Anacapri, ACAP, il Circolo PD per l'Isola di Capri, Alilauro, il Movimento 5 Stelle per l'Isola d'Ischia e la Cooperativa Sant'Andrea Scarl, cfr. i verbali di audizione, rispettivamente, contenuti nei docc. I689C nn. 413, 432, 436, 444, 445, nonché 449, contenente le precisazioni di NLG relative ad alcune dichiarazioni presenti nel verbale, 657, 675, 691, 712, 737, 741, 745, 748, 750, 756, 791, 795, 806. Cfr. anche le informazioni inviate da SNAV, doc. I689C n. 763.

⁷ In particolare, esse sono state invitate a: *i*) fornire le informazioni nei termini richiesti; *ii*) precisare le istanze di riservatezza sui documenti acquisiti in sede ispettiva; *iii*) indicare una nuova data per le audizioni o gli accessi agli atti già fissati e annullati per cause non imputabili agli uffici, cfr. docc. I689C nn. 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 429, 430, 438, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 466, 467, 483, 484, 491, 493, 622, 623, 624, 625, 626, 653, 636, 637, 640, 693, 695, 696, 705, 706, 738, 747, 760, 761, 762, 773, 780.

⁸ In data 9 ottobre 2013 (CLMP, Gescab, SNAV e Medmar Navi), 14 ottobre 2013 (Alilauro e Lauro.it), 19 dicembre 2013 (Lauro.it., Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, Gescab, SNAV, Medmar Navi e CLMP), 5 febbraio 2014 (Gescab, SNAV, CLMP e Medmar Navi). I terzi ammessi a partecipare al procedimento hanno esercitato il diritto di accesso agli atti in data 16 ottobre 2013 e 14 marzo 2014 (Camed), 5 febbraio 2014 (Movimento Consumatori).

⁹ In particolare, sono stati sentiti: *i*) nel mese di luglio 2013, la Regione Campania e le società Medmar Navi, NLG, Lauro.it e SNAV; *ii*) tra ottobre e dicembre 2013, Camed, Alicost, Mare, e nuovamente NLG; *iii*) tra gennaio e marzo 2014, nuovamente Medmar Navi e SNAV, nonché il CLMP, Gescab, il Forum dei Giovani di Capri e di Anacapri, ACAP, il Circolo PD per l'Isola di Capri, Alilauro, il Movimento 5 Stelle per l'Isola d'Ischia e la Cooperativa Sant'Andrea Scarl, cfr. i verbali di audizione, rispettivamente, contenuti nei docc. I689C nn. 413, 432, 436, 444, 445, nonché n. 449, contenente le precisazioni di NLG relative ad alcune dichiarazioni presenti nel verbale, 657, 675, 691, 712, 737, 741, 745, 748, 750, 756, 791, 795, 806. Cfr. anche le informazioni inviate da SNAV, doc. I689C n. 763.

15. Inoltre, nel corso del procedimento sono state inviate richieste di informazioni alle Parti¹⁰ e a terzi¹¹ e sono state accolte le istanze di partecipazione al procedimento presentate da Cantieri del Mediterraneo S.p.a. (“Camed”), dall’Associazione Movimento Consumatori, dal Circolo PD dell’Isola di Capri, dai Forum dei Giovani di Capri e di Anacapri e dal Movimento 5 Stelle per l’Isola d’Ischia, informandone le altre parti del procedimento I689C¹².

16. Il 13 novembre 2014, successivamente al deposito delle deduzioni e delle memorie finali delle Parti, sono stati sentiti in audizione innanzi al Collegio dell’Autorità i rappresentanti della Direzione Istruttoria, quelli delle società Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, SMLG, SNAV, NLG, Medmar Navi, Gescab, nonché i rappresentanti del CLMP e di ACAP e, infine, i rappresentanti dei Forum dei Giovani di Capri e di Anacapri e del Circolo PD dell’Isola di Capri.

C) LE PARTI E I TERZI INTERVENIENTI

Le Parti

17. ALILAURO S.P.A. opera esclusivamente nel settore del trasporto marittimo di passeggeri attraverso l’utilizzo di mezzi veloci, offrendo principalmente collegamenti da Napoli con l’isola di Ischia, Ischia porto e Forio, e sulla tratta Sorrento – Napoli, tanto in regime di servizi con obblighi di servizio pubblico (“OSP”) quanto in regime di autorizzazione. Essa ha inoltre operato alcuni collegamenti con le isole Eolie e Pontine, verso queste ultime lungo la direttrice Forio-Ventotene-Ponza-Anzio-Fiumicino¹³. Alilauro partecipa inoltre al consorzio Metrò del Mare (v. *infra*). Nel 2013, la società

¹⁰ Più precisamente: *i*) in data 27 giugno 2013, a SNAV, Lauro.it, Alilauro, SLMG, Alilauro Gruson, Alicost, Medmar, Medmar Navi, NLG, che vi hanno dato riscontro in data 31 luglio (NLG), 5 agosto (SMLG, Alicost, Alilauro Gruson, Alilauro), 19 luglio e 9 agosto (Medmar Navi), 26 settembre (SNAV) e 24 ottobre 2013 (Medmar), cfr. docc. I689C da n. 392 a n. 400, e docc. nn. 460 (NLG), 468 (SMLG), 470 (Alilauro Gruson), 472 (Alicost), 474 (Alilauro), 433 e 476 (Medmar Navi), 627 (SNAV), 668 (Medmar); *ii*) il 5 agosto al CLMP, che vi ha riposto il 23 settembre 2013, cfr., rispettivamente, docc. I689C nn. 465 e 610; *iii*) il 23 dicembre 2013 ad Alilauro, SNAV e NLG sull’attività di trasporto passeggeri da/per le Isole Eolie e Pontine, che vi hanno dato riscontro tra gennaio e aprile 2014, cfr., rispettivamente, docc. I689C da n. 717 a n. 719 e nn. 743 e 754 (Alilauro), 744 e 755 (SNAV), 821 (NLG);

¹¹ Marinvest, la redazione de Il Mattino, le Capitanerie di Porto di Capri, Salerno, Napoli, e Ischia, la società MSC Crociere S.p.a., Federalberghi Capri e la Regione Campania, cfr., rispettivamente, docc. I689C nn. 602 e 659; 727 e 735; 720, 724, 725, 800 e 779, 781, 782, 815, 827; 783 e 807; 830; 841 e 47, quest’ultimo relativo alle informazioni fornite dalla Regione in fase preistruttoria.

¹² Cfr. docc. I689C nn. 441 e 447, 613-620, 771 e 798, 808-814.

¹³ Limitatamente a un periodo nel corso del 2009, i servizi sono stati offerti da Lauro.it, in virtù di un accordo infragruppo di affitto di ramo d’azienda (cfr. doc. I689C n. 743).

ha realizzato un fatturato complessivo di 18.573.797 (specifico al netto di IVA e tasse portuali 18.350.691¹⁴) euro.

18. ALILAURO GRU.SO.N. S.P.A. è una società attualmente controllata da Alilauro e offre servizi commerciali di trasporto marittimo di passeggeri attraverso unità veloci e motonavi sulle tratte da Sorrento per Capri, Amalfi, Positano, Castellammare di Stabia e Ischia nella stagione estiva; solo la tratta Sorrento-Capri viene operata in alcuni orari anche in regime di “OSP”. Anche Alilauro Gruson partecipa al consorzio Metrò del Mare. Nel 2013, la società ha realizzato un fatturato complessivo di 9.016.602 (specifico al netto delle imposte 8.858.749¹⁵) euro.

19. ALICOST S.P.A. è una società nata dall’acquisizione della Cooperativa Amalfitana Trasporti da parte del gruppo Lauro¹⁶. Essa presta unicamente servizi commerciali di trasporto marittimo di passeggeri con unità veloci, operando collegamenti a carattere stagionale da e per la costiera amalfitana (principalmente da Salerno verso Capri e Ischia, Positano e Amalfi). Nel 2013, Alicost ha generato un fatturato complessivo di 3.736.856 (specifico al netto delle imposte 3.227.127,74¹⁷) euro e ha registrato perdite di esercizio per 312.882 euro.

20. SERVIZI MARITTIMI LIBERI GIUFFRÈ & LAURO S.R.L. è una società controllata da Alilauro Gruson, che in passato ha svolto il servizio di trasporto passeggeri unicamente sulla rotta Pozzuoli – Procida. Su questa rotta, SMLG è stata attiva dalla fine del 2006, quando ha rilevato l’attività della sua controllata **PROCIDAMAR S.R.L.**, per poi concentrare da fine 2008 la propria attività nel trasporto di merci pericolose. Nel 2013, SMLG ha generato un fatturato complessivo di 543.470 (nel 2008 il fatturato specifico per la rotta Pozzuoli – Procida è stato 18.371,62¹⁸) euro.

¹⁴ Cfr. docc. I689C nn. 904 e 913; il valore delle vendite al netto delle imposte è stato calcolato sommando il valore dei ricavi per le linee dirette, per noleggi natanti Golfo di Napoli e Isole Eolie, al netto di IVA e tasse portuali.

¹⁵ Cfr. docc. I689C nn. 904 e 913; il valore delle vendite al netto delle imposte è stato calcolato sottraendo dai ricavi per linee dirette le imposte di competenza sul reddito di esercizio indicate in bilancio.

¹⁶ Al 1° giugno 2013, il capitale sociale di Alicost risulta così ripartito: Alilauro, 51%; Coast Lines S.r.l., 49%. Fino al 2002, Alicost era invece controllata dalle famiglie Lauro e D’Abundo, prima attraverso le società Alilauro e Linee Lauro, poi attraverso la società Agostino Lauro S.p.a.

¹⁷ Cfr. docc. I689C nn. 904 e 913; il valore delle vendite al netto delle imposte è stato calcolato sommando i ricavi diretti trasporti marittimi con i noleggi Golfo di Napoli, sottraendo il valore per tasse portuali.

¹⁸ Cfr. docc. I689C nn. 904 e 913; il valore delle vendite al netto delle imposte è stato calcolato sommando i ricavi diretti trasporti marittimi con i noleggi Golfo di Napoli, sottraendo il valore per tasse portuali.

21. LAURO.IT S.P.A. è la società *holding* a capo del gruppo di navigazione Lauro¹⁹, il cui capitale sociale è detenuto nella sua totalità da Salvatore Lauro. La società detiene attualmente partecipazioni di controllo, diretto e indiretto, nelle società Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost e SMLG. Nel 2012, Lauro.it ha realizzato un fatturato complessivo di 32.390.537 euro.

22. HC HOLDING COMPANY S.P.A. è la società in cui, nel 2013, è stata fusa per incorporazione **MEDMAR S.P.A.** che a sua volta, nel 2012, aveva fuso per incorporazione le società **LINEE LAURO S.P.A.** e **MEDMAR INTERNATIONAL S.R.L.** HC Holding Company S.p.a., inoltre, controlla interamente la società Sofida S.p.a. ed è, a sua volta, interamente controllata dalla Dafim S.p.a. il cui capitale sociale è detenuto da un esponente della famiglia D'Abundo. Nel 2013, HC Holding ha realizzato un fatturato pari a zero con perdite di esercizio per oltre 3 milioni di euro, che hanno azzerato il capitale sociale²⁰.

23. MEDMAR NAVI S.P.A. è una società attualmente controllata dalla *holding* finanziaria Rifim S.r.l., a sua volta sottoposta al controllo della famiglia D'Abundo²¹.

Medmar Navi, che fino a giugno 2008 ha operato con la denominazione sociale di Traghetti Pozzuoli S.p.a, è attiva nel trasporto marittimo di passeggeri, auto al seguito e merci²² tramite traghetti, principalmente nei collegamenti da Napoli e Pozzuoli per Procida e Ischia, tanto in regime di servizi minimi non sussidiati quanto sulla base di contratti di servizio con la Regione Campania che prevedono contribuzioni per i servizi resi, sottoscritti a seguito dell'aggiudicazione di apposite procedure di gara. Nel corso della stagione estiva 2007, Medmar Navi ha altresì operato collegamenti con traghetti da Napoli per le Isole Eolie e, da giugno 2013, ha attivato, per il

¹⁹ Il gruppo Lauro, presente nel trasporto marittimo campano già a partire dalla seconda metà degli anni quaranta e operativo, nel tempo, attraverso diversi marchi, società e consorzi, era inizialmente controllato da membri delle famiglie Lauro e D'Abundo. Nel 2002, il gruppo si è scisso in due rami di azienda, uno dedicato alla navigazione con traghetti, confluito poi in Medmar Navi e controllato dalla famiglia D'Abundo, e uno relativo alla navigazione con aliscafi e navi veloci afferente alla famiglia Lauro.

²⁰ Visura camerale del 24 novembre 2014.

²¹ L'attuale assetto della società deriva dal processo di riorganizzazione del gruppo Lauro – D'Abundo avviato nel 2002 che riuniva, sotto l'unica società capogruppo Alilauro S.p.a., le attività delle due famiglie: al completamento di tale processo, l'attività di trasporto marittimo di passeggeri svolta con traghetti è stata ricondotta alla famiglia D'Abundo. Nel corso del 2008, la maggioranza del capitale sociale di Traghetti Pozzuoli S.p.a. è passata prima a Sofida S.p.a., con contestuale modifica della denominazione sociale in Medmar Navi, e poi a Rifim S.p.a., entrambe fiduciarie della famiglia D'Abundo.

²² Medmar Navi detiene una partecipazione di maggioranza (80%) nel capitale sociale della società Pozzuoli Ferries S.r.l. che svolge servizi di trasporto marittimo speciali e di merci pericolose, quali gas, carburanti e rifiuti speciali.

solo periodo estivo, due nuove linee sulla rotta Formia – Ponza e Fiumicino – Ponza con mezzi veloci. Nel 2013, la società ha realizzato un fatturato complessivo di 22.029.455 (specifico al netto delle imposte [17-22 milioni]*) euro.

24. SNAV S.P.A. è una società interamente controllata da Marininvest S.r.l., la quale risulta controllata dalla società Trading and Project Limited che a sua volta, attraverso la società The Liferio Trust, è riconducibile al controllo della persona fisica Com.te Gianluigi Aponte²³.

SNAV opera collegamenti marittimi a livello nazionale e internazionale, tanto di passeggeri quanto di merci. Nei golfi campani, SNAV è principalmente attiva mediante mezzi veloci sui collegamenti da Napoli per Capri, Ischia Casamicciola, Procida, nonché sulla tratta Castellamare di Stabia – Capri. Parte dei servizi viene operata in regime di servizi minimi. Nello stesso ambito territoriale, SNAV ha partecipato al consorzio Metrò del Mare e ha altresì offerto alcuni servizi minimi sulla tratta Napoli – Capri nell’ambito del Consorzio Linee Marittime Neapolis costituito nel 2002 con NLG²⁴. La società, infine, è attualmente attiva su base commerciale nei collegamenti da Napoli Mergellina verso le isole Eolie e viceversa, e fino al 2012, SNAV ha operato anche collegamenti da/per le isole Pontine. Nel 2013, la società ha realizzato un fatturato complessivo di 62.410.789 (specifico al netto delle imposte [20-25 milioni]) euro e perdite per 11.105.748 euro.

25. NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO S.R.L. è una società anch’essa attualmente controllata dalla persona fisica Com.te Gianluigi Aponte²⁵. Dal

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

²³ In questo senso si veda quanto dichiarato dalla stessa Marininvest S.r.l. nella propria risposta alla richiesta di informazioni del 17 settembre 2013: “[...] il sig. Gianluigi Aponte [può essere] individuato quale soggetto in grado di esercitare, in via indiretta, il controllo su Marininvest S.r.l.”. Cfr. anche docc. I689C nn. 659 e 8.442, in cui si riporta la seguente affermazione dei rappresentanti legali di SNAV: “[q]uanto poi alle operazioni straordinarie così come per le decisioni strategiche della società, l’interlocutore diretto del Com.te Raffaele Aiello [Amministratore delegato di SNAV] è il Com.te Gianluigi Aponte”. Sul punto cfr. anche doc. I689 n. 8.434 (verbale di audizione di NLG del 1° aprile 2009).

²⁴ Il consorzio è stato costituito per partecipare alla gara per l’affidamento del servizio di trasporto marittimo di passeggeri tra i porti di Napoli Beverello e Capri, indetta con delibera della Giunta regionale n. 1584 del 6 agosto 2004.

²⁵ In particolare, il Com.te Gianluigi Aponte detiene una partecipazione azionaria in NLG pari al 52,60%, mentre la restante parte del capitale sociale è detenuta da altri cinque componenti della stessa famiglia Aponte con quote variabili, mai superiori al 7,01%. Malgrado l’atto costitutivo della società preveda per la validità delle decisioni societarie un *quorum* deliberativo del [omissis] del capitale sociale (art. 11), la descritta compagine sociale di NLG appare tale da conferire all’azionista di maggioranza un c.d. controllo esclusivo negativo ai sensi della “Comunicazione consolidata della Commissione sui criteri di competenza

10 dicembre 2009, la società ha incorporato per fusione la società Navigazione Libera del Golfo S.p.a. mentre, dal 13 marzo 2013, essa ha incorporato la società **ALIMAR S.R.L.**. D'ora in poi, pertanto, le condotte poste in essere dalla società Navigazione Libera del Golfo S.p.A. devono essere imputate, alla luce dei principi della continuità funzionale ed economica, alla società Navigazione Libera del Golfo S.r.l.

NLG è attiva nel trasporto marittimo di passeggeri nei golfi di Napoli e Salerno e nelle isole Pontine (con l'unica rotta Terracina-Ponza, attiva dal 2010) e Tremiti (con collegamenti da Rodi Garganico, Termoli, Vasto e Vieste).

Nei golfi campani, NLG opera attualmente con aliscafi sui collegamenti da Napoli, Sorrento e Castellammare di Stabia per Capri, nonché sulla tratta Sorrento – Napoli e, nel golfo di Salerno, sulla direttrice Salerno – Amalfi – Positano – Capri, prestando sia servizi su base commerciale che servizi in regime di OSP non sussidiato. NLG ha inoltre operato collegamenti nell'ambito del citato servizio Metrò del Mare. Nel 2013, NLG ha realizzato un fatturato complessivo pari a 22.000.568 (specifico al netto imposte [15-20 milioni]²⁶) euro.

26. METRÒ DEL MARE SCARL in liquidazione è un consorzio costituito il 20 maggio 2002 tra le società SNAV, con una quota del 40%, e Alilauro, Alilauro Gruson e NLG con una quota del 20% ciascuna. Detto consorzio, unico partecipante, si è aggiudicato la gara per i servizi marittimi minimi e sussidiati, denominati “Metrò del mare”, relativi ad alcuni collegamenti nel Cilento e nel golfo di Napoli²⁷. Sulla base dell'ultimo bilancio disponibile relativo all'anno 2013, il Consorzio in detto anno ha generato un fatturato di 236.356 euro²⁸.

27. Il CONSORZIO LINEE MARITTIME NEAPOLIS è stato costituito il 31 agosto 2004 tra le società NLG e SNAV, con partecipazioni paritetiche, e, unico partecipante, si è aggiudicato la gara regionale per l'affidamento, in regime di OSP senza sussidi, di quattro coppie di servizi minimi di collegamento marittimo veloce sulla rotta Napoli Beverello – Capri, in

giurisdizionale a norma del Regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese”, in G.U.U.E. C95/1, del 16 aprile 2008, § 54. La descritta situazione di controllo appare vigente almeno dal gennaio 2006, cfr. doc. I689C n. 460, all. B.I.

²⁶ Cfr. I689C n. 907.

²⁷ Cfr. decreto dirigenziale n. 748 del 14 giugno 2002. Il citato servizio è stato operato dal luglio 2002 al 2009, per effetto di successivi rinnovi o nuove gare.

²⁸ Visura camerale del 24 novembre 2014.

precedenza servita da Caremar²⁹. Sulla base dell'ultimo bilancio disponibile relativo all'anno 2013, il Consorzio Neapolis non ha generato alcun fatturato.

28. Il CONSORZIO LINEE MARITTIME PARTENOPEE in liquidazione³⁰ è stato costituito in data 4 giugno 1998 per *“la gestione di una struttura comune per emissione di un unico biglietto di passaggio valido su tutti i mezzi delle imprese destinati alla parte di attività consorziate”*. Inizialmente, il CLMP è stato costituito tra le società Alilauro (20%), Alilauro Gruson (30%), Alicost (20%) e NLG (30%); nel 2008, a seguito dell'ingresso nella compagine consortile delle società SNAV e SMLG, la composizione del Consorzio è variata come segue: Alilauro, con una quota del 23,03%; Alilauro Gruson, con una quota del 12,93%; Alicost, con una quota del 4,11%; NLG, con una quota del 25,10%; SNAV, con una quota del 34,22% e SMLG, con una quota dello 0,1%. Nel 2008, il CLMP ha generato un fatturato pari a 2.001.699 euro.

29. GESCAB S.R.L. è una società costituita in data 23 luglio 2009 fra i seguenti armatori: Alicost (con una quota pari a 16,66%), Lauro.it (16,68%), Alilauro Gruson (16,66%) e SNAV (50%). L'attività statutaria di Gescab consiste, fra l'altro, nella *“gestione di tutte le attività inerenti la bigliettazione”*: in particolare, la società presta servizi di bigliettazione per conto dei soci nonché per NLG, sulla base di mandati annuali. Secondo quanto sostenuto dalle Parti, *“le rotte interessate dai servizi di [bigliettazione di] Gescab S.r.l. sono solo quelle da e per Capri e quindi caratterizzate dall'applicazione del Biglietto Unico”*. Nel 2013, Gescab ha realizzato un fatturato di 1.992.515 euro.

30. L'ASSOCIAZIONE CABOTAGGIO ARMATORI PARTENOPEI è un'associazione di categoria, con sede a Napoli, costituita nel febbraio 2007, che raggruppa le principali compagnie di navigazione private attive nel settore del trasporto marittimo di passeggeri nei golfi di Napoli e Salerno,

²⁹ Cfr. docc. I689 nn. 8.433 (verbale di audizione del 1° aprile 2009) e 1.4. Il servizio è stato aggiudicato con decreto dirigenziale n. 419 del 29 settembre 2004. Il Consorzio Neapolis è stato l'unico partecipante alla procedura selettiva. Il servizio è stato operato dal 2005 e, secondo quanto dichiarato dalle Parti, anche successivamente alla scadenza del termine fissato al 31 dicembre 2008, in attesa che la Regione procedesse a indire una nuova procedura di gara.

³⁰ Il CLMP risulta ancora in stato di liquidazione a causa dell'esistenza di un contenzioso pendente derivante da un incidente occorso a un passeggero, cfr. doc. I689C n. 776. Per la composizione del CLMP, cfr. doc. I689C n. 610.

quali SNAV, Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, NLG, Medmar Navi e SMLG. Le quote associative versate dalle società aderenti nel 2013 sono state pari, in totale, a [omissis] euro³¹.

31. Per fini meramente descrittivi, nel seguito le parti del procedimento I689C sopra individuate potranno anche essere collettivamente indicate come “Parti” o, se richiesto da specifici riferimenti al procedimento I689, come “parti del procedimento I689”.

I terzi intervenienti

32. CANTIERI DEL MEDITERRANEO S.P.A. è una società che gestisce cantieri di riparazione navale nel porto di Napoli, ivi incluse officine, bacini di carenaggio e moli per le attività di riparazione di navi.

33. L’ASSOCIAZIONE MOVIMENTO CONSUMATORI è un’associazione senza scopo di lucro, nata nel 1985 per iniziativa di un gruppo di cittadini, che si occupa di tutelare i diritti dei consumatori e di rappresentarli presso organismi pubblici e società private che erogano beni e servizi.

34. Il CIRCOLO PD DELL’ISOLA DI CAPRI e il MOVIMENTO 5 STELLE PER L’ISOLA D’ISCHIA sono uffici territoriali di movimenti politici operanti a livello nazionale, che si occupano, tra l’altro, di raccogliere e rappresentare le istanze degli aderenti e del pubblico in generale nelle opportune sedi politiche e istituzionali. Il **FORUM DEI GIOVANI DI CAPRI E DI ANACAPRI** si prefiggono analoghe finalità di rappresentanza degli interessi collettivi e delle comunità locali.

II. LE CONDOTTE DAL 1998 A OGGI

35. Il presente procedimento riguarda un periodo di tempo molto lungo, dal 1998 ad oggi. Nei paragrafi che seguono, si descrivono i fatti e le condotte nel loro ordine cronologico. Il presente provvedimento comprende anche un’Appendice, da considerarsi parte integrante del provvedimento stesso, che illustra il dettaglio delle principali evidenze istruttorie relative ad alcune modalità attuative del coordinamento realizzato dalle Parti dal 1998 ad oggi (“Appendice”).

³¹ Cfr. doc. I689C n. 774, All. 21.

A. L'ACCORDO 1998

36. Il coordinamento realizzato dalle Parti si colloca in un contesto di profondi mutamenti negli assetti di mercato e regolamentari, a seguito della liberalizzazione del cabotaggio marittimo a livello europeo e nazionale e delle rilevanti potestà regolamentari attribuite dal d.lgs. n. 422/97 alle Regioni in materia di definizione degli obblighi di servizio pubblico e di politica tariffaria. A fronte di tale nuovo scenario, l'armamento privato campano ha posto in essere una serie di azioni volte a mantenere sostanzialmente inalterati gli assetti di mercato esistenti³².

37. Il primo atto compiuto in tal senso è rappresentato da una scrittura privata stipulata e sottoscritta da NLG, Alilauro, Alilauro Gruson e Alicost in data 30 maggio 1998, reperita in sede ispettiva presso CLMP³³, con cui tali società, al fine di *“sviluppare e coordinare le loro attività”*, si erano impegnate a *“raggiungere un accordo globale (“l'Accordo”) che favorisca l'incremento dei ricavi e la riduzione dei costi ... L'Accordo avrà la forma di un consorzio d'impresa, con collegato atto di partecipazione reciproca ai ricavi (“Accordo Ricavi”)*”.

38. In particolare, con detta scrittura privata (di seguito anche “Accordo 1998”), NLG e le tre società del Gruppo Lauro sopra menzionate si sono vincolate a coordinare le proprie attività di trasporto marittimo di passeggeri nei golfi di Napoli e Salerno in cui operavano in concorrenza, **in modo da mantenere inalterate le reciproche posizioni di mercato detenute nel 1996**. Tale obiettivo è stato realizzato definendo una quota di partecipazione al Consorzio (equivalente a quella di partecipazione all'Accordo 1998) in misura proporzionale all'ammontare dei ricavi effettivamente realizzati da ciascuna impresa in detto anno, assumendo il contestuale esplicito impegno – per ottenere e mantenere detta quota di partecipazione – ad effettuare, per tutta la durata dell'accordo, lo stesso numero di corse effettuato nel 1996,

³² Si richiamano a tal fine: la comune azione di pressione politica da parte degli armatori, volta a evidenziare le difficoltà operative derivanti dalla “concorrenza sleale” di Caremar, in ragione dei sussidi pubblici ricevuti che si traducevano in tariffe particolarmente basse, cfr. Presentazione del 15 dicembre 1998 relativa ai “*Servizi marittimi pubblici e privati nel bacino di traffico del Golfo di Napoli*” (doc. I689 n. 2.96, p. 10); la presentazione “*Collegamenti marittimi nel golfo di Napoli – Rapporti fra armamento pubblico e privato*”; l'istanza per la revisione delle tariffe Caremar presentata in data 30 maggio 2000 dalle società NLG, Alilauro, Alilauro Gruson, Linee Lauro, Traghetti Pozzuoli, Alimar, Ala e Alicost (doc. I689 n. 2.95) e la lettera del 12 febbraio 1999 al Ministro dei Trasporti, doc. I689 n. 2.95; dall'altro lato, nel 1997, i principali armatori privati campani hanno ipotizzato di riunirsi in un'unica società, costituendo dapprima il Consorzio Linee Marittime Veloci, per coordinare tutte le rispettive attività nei golfi campani, che è stato immediatamente sciolto, in quanto “*impossibile da gestire e controllare*” a causa dell'oggetto troppo ampio, cfr. doc. I689C, n. 675.

³³ Cfr. rispettivamente il verbale del CdA di NLG del 10 maggio 1997, doc. I689 n. 3.150, e il verbale di audizione di Alicost, doc. I689C n. 675, nonché, per il testo dell'Accordo 1998, doc. I689 n. 5.265.

con l'impiego di mezzi analoghi nel numero e nella tipologia a quelli utilizzati in detto periodo (art. 2 dell'Accordo 1998)³⁴. Con il successivo art. 3 si stabiliva che ogni incremento, così come ogni risparmio dei costi conseguito da una delle società rispetto all'anno base 1996, avrebbe dovuto essere ripartito fra tutte le società interessate in proporzione alla loro quota di partecipazione e si stabiliva l'impegno a definire entro il 30 giugno 1998 in modo concordato un rapporto miglia percorse/costo per miglio per singola unità. Da qui la necessità di un monitoraggio costante in merito al rispetto di tale obbligo (sul punto si dirà più in dettaglio *infra*).

39. L'art. 4 dell'Accordo 1998 stabiliva altresì di costituire entro il 10 giugno 1998 il "Consorzio esterno a denominarsi Linee Marittime Partenopee". Ai fini della corretta definizione delle quote di partecipazione delle diverse società, venivano quindi definiti: **a)** l'ambito merceologico di riferimento per la definizione dei ricavi pertinenti, relativo alle tratte e alle attività di trasporto marittimo di linea e non di linea nei golfi di Napoli e Salerno in cui erano operative tanto NLG quanto le società del gruppo Lauro [tale ambito comprende l'insieme delle rotte che collegavano Sorrento con le isole di Ischia e Capri e con le due destinazioni costiere di Napoli e Castellammare (quello che in diversi documenti in atti viene identificato dalle Parti come "*settore Sorrento*"), nonché le tratte da Salerno per Capri, Ischia e Sorrento passando per le località costiere di Amalfi e Positano (cd. "*settore Salerno*"), *n.d.r.*]; e, **b)** una quota provvisoria di partecipazione dei consorziati al consorzio, nella misura del [$<40\%$] per NLG e del [$>60\%$] per il Gruppo Lauro, in attesa della determinazione delle quote "effettive" da parte di due soggetti designati "*ad effettuare la verifica dei ricavi 1996 e*

³⁴ Così il testo integrale dell'art. 2 dell'Accordo: "[l]e parti si impegnano a raggiungere un accordo globale ("l'Accordo") che favorisca l'incremento dei ricavi e la riduzione dei costi, con beneficio per tutte le società. L'Accordo avrà la forma di un consorzio d'impresa, con collegato atto di partecipazione reciproca ai ricavi ("Accordo Ricavi"). La gestione del consorzio -intendendosi per tale la scelta delle linee da effettuare, della tipologia dei mezzi da impiegare e di quant'altro possa concorrere allo sfruttamento delle sinergie comuni- verrà demandata ad un consiglio direttivo composto da n. 4 membri, 2 dei quali verranno nominati per diretta designazione da parte della NLG, 2 da parte del Gruppo Alilauro. Resta comunque inteso che sia il testo dell'accordo relativo al consorzio e sia quello dell'Accordo Ricavi dovranno essere formalizzati, entro e non oltre il 10 giugno 1998... Il consorzio così come l'Accordo Ricavi verranno stipulati da tutte le società, ed a ciascuna di esse verrà attribuita una quota di partecipazione al consorzio così come una quota di partecipazione ai ricavi conseguiti da ciascuna società (d'ora innanzi entrambe definite come "la Quota di Partecipazione") proporzionale all'ammontare dei ricavi da essa effettivamente realizzati nell'anno 1996. Atteso che la Quota di partecipazione verrà determinata con riferimento ai ricavi relativi all'anno 1996, ciascuna società, per l'ottenimento ed il mantenimento della stessa, resta vincolata ad effettuare, nel periodo di durata dell'Accordo, lo stesso numero di corse effettuato nel 1996, con l'impiego di mezzi analoghi nel numero e nella tipologia a quelli utilizzati in detto periodo. Eventuali riduzioni del numero delle corse e/o incrementi dello stesso, così come la sostituzione e lo scambio di singoli mezzi tra le società, dovranno essere decisi dal consiglio direttivo del consorzio" (enfasi aggiunta).

determinare le percentuali”³⁵. La gestione del Consorzio, ivi inclusa la scelta delle linee da effettuare nel suo ambito, veniva demandata a un Consiglio direttivo composto pariteticamente da rappresentanti di NLG e del gruppo Lauro³⁶.

40. Infine, con riguardo alle attività di trasporto marittimo svolte dalle parti dell’Accordo 1998 su tratte sulle quali non operavano congiuntamente, e che quindi non rientravano in ambito consortile, l’Accordo 1998 prevedeva un esplicito patto di non concorrenza fra NLG, Alilauro, Alicost e Alilauro Gruson, relativo in particolare alle linee Capri – Napoli (operata storicamente da NLG), Ischia – Terra ferma (tratte operate storicamente dalle società del Gruppo Lauro), e Isole Tremiti - Terra ferma. In particolare, secondo quanto stabilito dall’art. 5 dell’Accordo 1998, “[l]e parti si impegnano a non operare in concorrenza, né direttamente né indirettamente, sulle linee Isola di Capri / Napoli (Terra ferma) [frase aggiunta a mano: “ad esclusione di quelle ... autorizzate gruppo Lau”], Isola d’Ischia / Terra ferma, Isole Tremiti / Terra ferma e su tutte le altre tratte ove una soltanto di esse effettua servizio di trasporto passeggeri, direttamente e/o tramite società controllate”. L’Appendice descrive in maggior dettaglio alcune evidenze che dimostrano il concreto rispetto del patto di non concorrenza stabilito dall’Accordo 1998 (Sez. 3).

41. L’Accordo 1998 era stato inizialmente stipulato per una durata di tre

³⁵ Così i commi più rilevanti del predetto art. 4: “4.1. Onde perseguire le finalità descritte le parti si impegnano a costituire entro il 10/06/1998 un Consorzio esterno a denominarsi Linee Marittime Partenopee ... 4.3. Le quote di partecipazione di ciascuna società saranno determinate con riferimento ai ricavi percepiti da ogni singola società nell’anno 1996 relativamente ai trasporti marittimi effettuati in andata e ritorno nei seguenti settori:

Salerno Amalfi Positano / Capri

Salerno Positano Amalfi / Ischia

Salerno Amalfi Positano / Sorrento

Salerno / Capri

Sorrento / Ischia

Sorrento / Capri / Ischia

Sorrento / Napoli

Sorrento / Castellammare / Torre Annunziata

Minicrociere M/N Valentino.

4.4. Le parti per accertare in modo rapido e chiaro le rispettive quote di partecipazione demandano ai dott.ri [...] e [...] il compito di effettuare la verifica dei ricavi 1996 e determinare le percentuali. In via provvisoria, ed in attesa della determinazione delle percentuali definitiva di cui al capo precedente si indicheranno nell’atto costitutivo del Consorzio le seguenti percentuali: N.L.G. S.p.A. [<40%]. GRUPPO ALILAURO [>60%]. 4.5. Le parti fin d’ora si danno atto che la quota effettiva di partecipazione di ciascuna società ai reciproci ricavi, indipendentemente dalla quota di partecipazione al Consorzio, sarà quella determinata dai dottori [...] e [...] in base agli effettivi incassi 1996”.

³⁶ L’Accordo 1998 prevedeva anche che, nelle more della costituzione del Consorzio, i servizi di trasporto oggetto dell’accordo sarebbero stati venduti esclusivamente tramite biglietti del Gruppo Lauro, con l’impegno di riversare a NLG la parte dei ricavi a essa spettanti, rapportata alla quota di partecipazione all’accordo ricavi.

anni, a decorrere dal 31 maggio 1998 (art. 6). Esso risulta tuttavia prorogato alla scadenza, nel 2001, con una nuova scrittura privata reperita sempre presso CLMP, sottoscritta il 10 maggio 2001³⁷. Oltre a rinnovare l'accordo originario per ulteriori 5 anni fino al 30 maggio 2006, tale accordo, che ha anche parzialmente modificato l'ambito dell'Accordo 1998³⁸, ha introdotto un meccanismo di rinnovo tacito annuale della sua validità, salvo disdetta scritta (art. 6).

B. L'ATTUAZIONE DELL'ACCORDO 1998: IL CLMP DAL 1998 AL 2006

42. L'Accordo 1998 è stato pienamente attuato con la costituzione del consorzio ivi previsto, nei termini fissati dall'art. 4. Come risulta dal verbale del CdA del 29 maggio del 1998³⁹, il 4 giugno 1998 NLG, Alilauro, Alilauro Gruson e Alicost costituiscono un consorzio con attività esterna denominato "CONSORZIO LINEE MARITTIME PARTENOPEE", il cui fondo consortile, [omissis], era diviso in misura del [$<40\%$] per NLG e del [$>60\%$] per le tre società del gruppo Lauro⁴⁰. I consorziati non potevano recedere dal consorzio stesso, a meno di sciogliere la società o cessare

³⁷ Copia sottoscritta dell'accordo di proroga è contenuta nel doc. I689 n. 5.265. Si consideri anche che presso le due sedi operativa e legale di NLG sono state rinvenute due copie di una "Bozza di Accordo" datate 10 aprile 2001, entrambe scritte a mano e sottoscritte dalle Parti (cfr. doc. I689 nn. 3.120 e 3.154). Quest'ultimo, in particolare, indica che le tratte su Ischia "restano alle soc. Alilauro Gruson e Alilauro", e che "si dà facoltà alla NLG di poter eliminare l'utilizzo del traghetto Capri Express purchè non sia di danno al Consorzio".

³⁸ In particolare, l'accordo di proroga contempla: i) la soppressione dei servizi effettuati con la motonave Capri Express nel 1996 da parte di NLG, ii) l'esclusione dalla gestione consortile delle tratte da/per Ischia (su cui si dirà *infra*), nonché iii) l'aggiornamento delle quote consortili, che vengono identificate dall'art. 4 come segue: "NLG [omissis %] ALILAURO GRU.SO.N. [omissis %] ALILAURO [omissis %] ALICOST [omissis %]". Delle stesse quote consortili si dà atto nel verbale dell'assemblea dei Consorziati del 12 ottobre 2001, nella quale si dispone di modificare le quote di partecipazione al fondo consortile nella misura sopra indicata allo scopo di "rende[r]lo pari alle percentuali di lavoro effettuato", cfr. risposta alla richiesta di informazioni del CLMP, All. A, doc. I689C n. 610.

³⁹ Cfr. doc. I689 n. 3.150.

⁴⁰ Con riguardo alle quote consortili, si rileva che esse sono state definite nell'ambito del sopra citato accordo di proroga, sottoscritto in data 10 maggio 2001, il quale sancisce che "le parti intendono reciprocamente riconoscere ed accettare le quote di ripartizione del monte ricavi del Consorzio Linee Marittime Partenopee ... applicate al 31/05/2001" (art. 5), che vengono identificate dall'art. 4 come segue: "NLG [omissis %] ALILAURO GRU.SO.N. [omissis %] ALILAURO [omissis %] ALICOST [omissis %]". Delle stesse quote consortili si dà atto nel verbale dell'assemblea dei Consorziati del 12 ottobre 2001, nella quale si dispone di modificare le quote di partecipazione al fondo consortile nella misura sopra indicata allo scopo di "rende[r]lo pari alle percentuali di lavoro effettuato" (cfr. Allegato A della risposta alla richiesta di informazioni inviata dal CLMP in data 23 settembre 2013, doc. I689C n. 610). Queste percentuali di riparto dei ricavi sono state poi in seguito rimodulate. In particolare, in una tabella recante "ripartizione economie - diseconomie derivanti dal "MIGLIATICO"" che elenca, per i singoli consorziati, le "differenze in lire migliatico 30/05/98 - 30/05/00 rispetto a 1996", i conguagli vengono operati sulla base delle seguenti "percentual[i] di partecipazione consortile": Alilauro Gruson, [omissis %]; Alilauro, [omissis %]; Alicost, [omissis %]; NLG, [omissis %], cfr. verbale del Consiglio direttivo del 30 aprile 2002, doc. I689 n. 4.243.

l'attività armatoriale svolta (art. 8)⁴¹.

43. Con riguardo all'ambito geografico di attività, la gestione coordinata delle rotte affidata dall'Accordo 1998 al CLMP riguardava due aree, il cd. "settore Salerno" (gestito dal 1999 al 2005 attraverso il Consorzio Linee Marittime Salernitane ("CLMS")), fuso nel 2006 nel CLMP) e il cd. "settore Sorrento"⁴², meglio illustrate nella tabella che segue, la quale dà anche conto del fatto che, in attuazione della proroga dell'Accordo nel 2001, le Parti hanno convenuto di escludere dalla gestione consortile le rotte Sorrento – Ischia e Capri – Ischia, lasciate ad Alilauro Gruson e Alilauro⁴³.

Tab. 1. Evoluzione della gestione consortile CLMP in base all'Accordo 1998

1998-1999	1999-2005	Dal 2006
Sorrento-Capri	Sorrento-Capri	Sorrento-Capri
C.Mare-Capri	C.Mare-Capri	C.Mare-Capri
C.Mare-Sorrento	C.Mare-Sorrento	C.Mare-Sorrento
Napoli-Sorrento	Napoli-Sorrento	Napoli-Sorrento
Sorrento-Positano	Sorrento-Positano	Sorrento-Positano
Sorrento-Amalfi	Sorrento-Amalfi	Sorrento-Amalfi
Sorrento-Ischia	Seiano-Sorrento	Seiano-Sorrento
Ischia-Capri	Seiano-Capri	Seiano-Capri
Minicrociere	Minicrociere	Minicrociere
Salerno-Capri	<u>(attraverso il CLMS)</u>	Salerno-Capri
Salerno-Ischia	Salerno-Capri	Salerno-Ischia
Amalfi-Capri	Salerno-Ischia	Capri-Ischia
Amalfi-Ischia	Capri-Ischia	Amalfi-Capri
Positano-Capri	Amalfi-Capri	Amalfi-Ischia
Positano-Ischia	Amalfi-Ischia	Positano-Capri
	Positano-Capri	Positano-Ischia
	Positano-Ischia	

Fonti: docc. I689 nn. 3.154, 5.265, 5.283 e 5.297

44. Con riguardo alla tipologia di servizi rientranti nella gestione consortile, il testo dell'Accordo 1998 cita, oltre ai servizi di trasporto di linea, solo le corse *charter* effettuate con la motonave Valentino; tuttavia, da numerosi

⁴¹ Cfr. lo Statuto del consorzio, doc. I689C n. 610, All. A.

⁴² Cfr. doc. I689 n. 5.274. Con riguardo alle attività svolte nel settore Salerno, le società Alilauro, NLG, Alicost, e Alilauro Gruson risultano a tutt'oggi socie della società Tra.Vel.Mar. S.r.l. (di seguito anche Travelmar), attiva nel settore del trasporto di passeggeri nell'area salernitana. Della società Travelmar fa parte anche un altro operatore indipendente, che originariamente gestiva autonomamente i collegamenti intercostieri tra Salerno e Positano. La *ratio* della partecipazione delle parti dell'Accordo 1998 nella predetta società risulta quella di svolgere una funzione di "controllo" e di affievolimento della eventuale pressione concorrenziale degli operatori indipendenti nel settore di Salerno. In tal senso, cfr. verbale del CdA di NLG del maggio 2003 in cui, a fronte della proposta di alcuni di sciogliere la Travelmar, un rappresentante di NLG "esprime il suo disaccordo a sciogliere la TRA.VEL.MAR preferendo tenere imbrigliati potenziali concorrenti" (doc. I689 n. 3.150, enfasi aggiunta). A ciò si aggiunga quanto dichiarato da tale operatore indipendente nel corso dell'audizione, ovvero che l'attività di Travelmar si è interamente sostituita a quella originariamente da esso svolta in maniera autonoma nei collegamenti intercostieri, cfr. verbale di audizione contenuto nel doc. I689C n. 806.

⁴³ Sul punto, cfr. docc. I689 nn. 3.154, 5.265, 5.283 e 5.297.

documenti agli atti risulta che si è proceduto a considerare nel monte ricavi del CLMP anche i proventi generati dalle attività di trasporto di passeggeri non di linea espletate dalle Parti, cui esse si riferiscono utilizzando la terminologia “noleggi”⁴⁴. In questo senso, si veda il verbale del Consiglio direttivo del CLMP del 15 luglio 1998, il quale illustra l’ampliamento dell’accordo originario alla ripartizione anche dei proventi delle attività di noleggio: “3 – NOLEGGI Si decide che i “noleggi” (=corse charterizzate) effettuate dai mezzi consortili, saranno di competenza del Consorzio Linee Marittime Partenopee, con ripartizione dei relativi introiti in linea con i parametri generali di ripartizione in vigore presso il Consorzio. Ciò per tutte le tratte e tutte le percorrenze, con la sola esclusione dei charters effettuati sulle relazioni fra Napoli e l’Isola d’Ischia. Restano comunque da definire in maniera chiara e inequivocabile le modalità di effettuazione e contabilizzazione dei noleggi”⁴⁵.

45. Oltre ad essere stato effettivamente costituito in attuazione dell’Accordo 1998, il CLMP risulta aver concretamente operato secondo le modalità e gli obiettivi previsti nell’Accordo stesso, svolgendo **attività di bigliettazione, ripartizione dei ricavi in quote storiche e compensazioni in migliatico**.

46. La documentazione agli atti fornisce chiare evidenze dell’utilizzo del CLMP quale strumento di attuazione dell’Accordo 1998 e di verifica del rispetto delle obbligazioni in esso previste da parte dei singoli consorziati⁴⁶.

47. L’analisi dei verbali delle riunioni del CLMP e/o del suo Consiglio Direttivo svoltesi dal 1998 al 2008, nonché, più in generale, la documentazione in atti, evidenzia in effetti che il CLMP operava di fatto simulando una società unica sul mercato, con una pianificazione comune

⁴⁴ Cfr. doc. I689 n. 4.210. Anche nel Consiglio direttivo del CLMP del 15 gennaio 2001 si parla espressamente di un “accordo sui noleggi” (doc. I689 n. 4.246).

⁴⁵ Cfr. doc. I689 n. 4.210. Nello stesso senso, il verbale della riunione del Consiglio direttivo del CLMP del 29 luglio 1999 definisce l’“ambito consortile dei noleggi” confermando che vi rientrano “i noleggi svolti sulle rotte Napoli-Capri o vv., Sorrento-Capri o vv., Porti della Costiera Amalfitana o vv.”, restandone invece “escluse le gite e minicrociere nel Golfo e i noleggi che toccano l’Isola di Ischia”, cfr. doc. I689 n. 4.222, che rinvia a una prossima riunione la definizione comune dell’organizzazione delle biglietterie, fra l’altro in termini di “ripartizione dei settori di traffico e abilitazione di ciascuna biglietteria per tutte le tratte”. Il doc. I689 n. 4.246, contenente un verbale del Consiglio direttivo del CLMP del 15 gennaio 2001, tratta della corretta interpretazione di un “accordo noleggi” ai fini della determinazione della quota di NLG e del gruppo Lauro; cfr. anche docc. I689 nn. 4.212 e 4.219, nonché il verbale del Consiglio direttivo del 30 aprile 2002, che reca tra l’altro all’ordine del giorno la definizione dei ricavi e dei costi dell’attività di noleggio per il periodo giugno 2000 – dicembre 2001 e le modalità di esercizio per il 2002, con una serie di ipotesi alternative di definizione delle rispettive quote di riparto elaborate da NLG e dal gruppo Lauro, più favorevoli all’uno o all’altro, cfr. doc. I689 n. 4.243: “[a]ttività di noleggio; definizione dei ricavi e dei costi per il periodo giugno 2000 – dicembre 2001; definizione delle modalità di esercizio per l’anno in corso. Il Consiglio delibera di procedere in maniera extra-consorzio alla ripartizione dei costi e ricavi relativi ai noleggi per il periodo giugno 2000 – dicembre 2001 secondo gli accordi intervenuti. (...)”.

⁴⁶ Cfr. risposta alla richiesta di informazioni del CLMP, doc. I689C n. 610.

dell'attività nautica in quote storiche 1996 e una ripartizione dei costi, dei risparmi e dei proventi consortili fra i soci rispettosa delle quote storiche prestabilite. Da uno dei primi verbali del Consiglio direttivo del CLMP (riunione del 15 luglio 1998) emerge chiaramente la natura dello stesso come sede di attuazione dell'Accordo 1998 con particolare riguardo all'impegno a **mantenere inalterate nel tempo le posizioni storiche detenute dagli operatori nel 1996** e a definire dei costi unitari comuni per valorizzare il c.d. migliatico: *"1 – PIANO DEI SERVIZI CONSORTILI E DELL'ATTIVITA' NAUTICA. Viene presentato - per le linee di competenza del Consorzio – il "Piano dei servizi 1996", redatto in base alle autorizzazioni di approdo dell'anno medesimo. Detto piano costituirà riferimento, per ciascuna azienda consorziata, circa l'attività da svolgere nel corso dell'anno. (...). 2 – COSTO MIGLIO. Viene presentato uno studio per la determinazione del costo/miglio per le varie tipologie di mezzi (...)"*⁴⁷.

48. Stabilita in quota storica l'attività nautica, come più ampiamente descritto in Appendice (Sez. 5), il CLMP era il soggetto che incassava materialmente i proventi dell'attività dei consorziati, in quanto svolgeva l'attività di bigliettazione per le tratte consortili.

49. Diversi documenti comprovano che fin da subito, sulla base dei dati trasmessi dalle biglietterie, i ricavi derivanti dalle rotte consortili venivano ripartiti giornalmente in conformità alle quote consortili, ossia che *"[c]iascun consorziato riceve[va] in quota, secondo il patto consortile, i corrispettivi incassati dal Consorzio"*⁴⁸.

50. Il permanere nel tempo di questo meccanismo è ampiamente provato da ulteriori documenti. Emblematico, con riguardo all'utilizzo delle quote storiche quale criterio del riparto dei ricavi, risulta il documento illustrato nella seguente **Figura 1**, ancora al 31 marzo 2007⁴⁹ e acquisito presso NLG, che ha ad oggetto la *"comunicazione corrispettivi realizzati nel mese di Marzo 2007"* dal CLMP a NLG e al Consorzio Volaviamare⁵⁰: esso riporta,

⁴⁷ Cfr. doc. I689 n. 4.210. La documentazione agli atti comprova la continuazione nel tempo della pratica di determinazione in comune dell'attività nautica da parte dei consorziati: in tal senso si veda, ad esempio, il verbale del Consiglio direttivo CLMP del 17 febbraio 2005, dal quale si evince che spettava ai consorziati definire l'attività nautica di ciascuno di essi, al fine di stabilire i rispettivi impegni per la stagione 2005, demandando a un nuovo regolamento la definizione delle modalità di monitoraggio dell'attività di ciascun consorziato, attraverso il confronto tra l'attività prevista e quella effettivamente svolta (cfr. doc. I689 n. 5.261). Dalla documentazione raccolta emerge infatti che, in caso di costi o risparmi maggiori rispetto all'anno base, si faceva ricorso a un meccanismo di "aggiustamento" dei ricavi, in modo da rispettare il peso detenuto da ciascun operatore nell'anno 1996.

⁴⁸ Cfr. doc. I689 nn. 3.154, 4.249, 5.270.


⁴⁹ Cfr. doc. I689C n. 257.

⁵⁰ Volaviamare è un consorzio costituito tra varie società del gruppo per espletare l'attività sotto un unico marchio, cfr. verbale di audizione di Lauro.it, doc. I689C n. 444.

per ciascun consorziato, l'ammontare totale dei corrispettivi per il periodo in esame, pari a [700.000-900.000] euro ed evidenza, per ogni operatore, il numero dei "passeggeri trasportati dai mezzi navali dei consorziati" e i relativi ricavi. Benché nel periodo considerato NLG abbia trasportato [omissis] passeggeri (incassando [100.000-200.000] euro) e Volaviamare abbia trasportato [omissis] passeggeri (incassando [600.000-700.000] euro), il documento contabile indica che i "corrispettivi vanno ripartiti ai consorziati nel modo seguente: Navigazione Libera [<40%] Volaviamare [>60%]" e attribuisce in effetti a NLG [200.000-300.000] euro e a Volaviamare [500.000-600.000] euro. Per effetto della ripartizione così realizzata, che rispecchia le stesse percentuali definite nell'Accordo 1998, risulta quindi che NLG riceve più degli incassi effettivamente riconducibili al proprio trasportato, a discapito del gruppo Lauro.

Figura 1, doc. I689C n. 257, pag. 8: la ripartizione dei ricavi in quote storiche

Duff.


CONSORZIO LINEE MARITTIME PARTENOPEE
NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO
 Collegamenti Marittimi per le Isole Partenopee, la Costiera Sorrentina e la Costiera Amalfitana

Spett.le Consorzio Vola Via Mare
Navigazione Libera del Golfo s.p.a.
 Loro Sedi

Oggetto: comunicazione corrispettivi realizzati nel mese di Marzo 2007

I corrispettivi complessivi ammontano a: € 700-900

costi suddivisi:

	netto	iva	lordo
- Corrispettivi contanti	€		
- Corrispettivi voucher	€		
	Omissis		

I passeggeri trasportati dai mezzi navali dei consorziati sono così ripartiti:

	passeggeri	netto	iva	lordo
- Navigazione Libera			€	100-200
- Vola Viamare			€	600-700
totali			€	700-900

I corrispettivi vanno ripartiti ai consorziati nel modo seguente:

	% ripartizione	lordo
- Navigazione Libera	<40%	€ 200-300
- Vola Viamare	>60%	€ 500-600

NAPOLI 31 Marzo 2007

l'Ufficio Amministrativo

A/M

51. Dalla documentazione in atti emerge anche una continua attività di monitoraggio e controllo reciproco fra i vari consorziati e il CLMP, con

riguardo al trasportato effettivo di ogni armatore, che era diretta alla corretta identificazione del montante complessivo da ripartire (dato l'evidente rischio di comportamenti opportunistici da parte dei singoli consorziati, soprattutto in un contesto iniziale di scarsa informatizzazione e ridotto accentramento dell'attività di bigliettazione)⁵¹.

52. Le parti dell'accordo hanno quindi ricercato **soluzioni informatiche** per garantire la massima trasparenza reciproca sui dati di bigliettazione/vendita. A tale riguardo, si osserva che il *software* applicativo per la bigliettazione centralizzata è stato fornito al CLMP, fin dalla sua costituzione, dalla medesima società di consulenza informatica che forniva in precedenza il *software* di bigliettazione alle singole società consorziate. Il contratto tra tale consulente e il CLMP è stato sottoscritto nel gennaio 2003⁵², ma già prima le specifiche dei *software* delle varie compagnie consentivano *“tecnicamente a ciascun consorziato nonché a tutti i soggetti che dividevano tale software, l'accesso ai dati di bigliettazione e di vendita degli altri”*⁵³. In audizione, il consulente informatico delle parti ha chiarito che detto *software*

⁵¹ Cfr. verbale del Consiglio direttivo del CLMP del 15 gennaio 2001 (doc. I689 n. 4.246) in cui si conviene di operare, a partire dal 1° gennaio 2001, un *“allineamento [...] dei proventi effettivi prodotti da ciascun consorziato con la ripartizione pro quota degli incassi consortili attuando una procedura amministrativa in base alla quale: Ciascun Consorziato continua a ricevere giornalmente quota dei corrispettivi incassati dal Consorzio. I corrispettivi prodotti da ciascun mezzo navale dei Consorziati vengono contabilizzati e successivamente con cadenza periodica da concordare si procederà ad allineare i corrispettivi prodotti agli incassi ricevuti mediante compensazione diretta tra Consorziati”*; cfr. verbale del 23 marzo 2001 (doc. I689 n. 5.287), in cui se da un lato si tiene ferma *“la ripartizione degli incassi ai Soci nei modi stabiliti ed abituali che assicura a ciascun Socio la quota derivante dal peso di partecipazione al Consorzio”*, dall'altro si dà conto delle difficoltà *“nel comunicare l'ammontare dei corrispettivi effettivamente conseguiti dai singoli Soci”* in quanto la modalità allora utilizzata per l'*“acquisizione dei dati attraverso le biglietterie non consente di aver certezza di corretta attribuzione dei dati raccolti”*. Viene dunque prospettata la necessità di organizzare le biglietterie secondo soluzioni inserite nel progetto di automazione integrale dell'attività del CLMP, nonché di dotare il consorzio di un *software* applicativo per una più puntuale e tempestiva gestione del flusso dati, che potessero al contempo interagire con i dati registrati da ciascun armatore in contabilità. Nello stesso verbale, viene riportata una possibile soluzione al problema: *“[i]l dott. D'Abundo per uscire dall'impasse suggerisce di confrontare quotidianamente le informazioni trasmesse dalle biglietterie attraverso il floppy disk con i movimenti giornalieri dei mezzi navali impiegati sulle varie linee in modo da attribuire per ciascun turno di biglietteria i proventi al mezzo navale che ha effettivamente effettuato la corsa”*; Cfr. sulla stessa linea, da un successivo verbale del Consiglio direttivo del 3 luglio 2001, risulta che i consorziati avevano chiesto al CLMP di adottare un procedimento che consentisse l'allineamento dei dati in modo da attribuire a ciascun consorziato i corrispettivi di propria competenza, *“preso atto che l'attuale sistema di bigliettazione e organizzazione degli imbarchi non consente il riscontro puntuale tra i biglietti emessi [dal CLMP, n.d.r.] a fronte di una linea – tratta – nave e i passeggeri effettivamente trasportati”*. Si decide dunque che il Consorzio riceverà da ciascun consorziato il dato sui trasportati effettivi per riallineare i dati dall'inizio del 2001. Per le *“linee in coincidenza”*, cioè per quelle composte da più tratte servite da operatori diversi, *“si decide di sdoppiare le tratte in maniera che ciascun consorziato provveda ad emettere i biglietti per la tratta di propria competenza”* doc. I689 n. 5.260.

⁵² Cfr. docc. I689C nn. 519 e 520.

⁵³ Cfr. verbale del Consiglio direttivo del CLMP del 30 aprile 2002 (doc. I689 n. 4.243) e il verbale di ispezione presso il consulente informatico (doc. I689C n. 498).

consisteva in una procedura automatizzata di bigliettazione con flusso di dati tra biglietterie e consorzio e viceversa, e che quando fu creato il CLMP le imprese consorziate, con le quali esso aveva originariamente rapporti distinti, le chiesero “di adattare il software in uso presso di esse al Consorzio in quanto tale. In questo contesto, le informazioni contenute nei database del Consorzio erano accessibili anche ai consorziati”⁵⁴.

53. L’attività del CLMP consisteva anche nel calcolare la “corretta” attribuzione dei corrispettivi, valutando la necessità di eventuali “**aggiustamenti**” rispetto alla ripartizione in quote storiche che potessero derivare da variazioni dei costi sostenuti da ciascun consorziato rispetto a quelli sottostanti dette quote, ad esempio misurate da variazioni del “migliatico” effettivamente svolto e poi valorizzato in base a parametri di costo/miglia predefiniti e condivisi in ambito consortile⁵⁵. L’Appendice illustra nel dettaglio alcuni esempi più significativi dell’attività di rendicontazione, verifica e ripartizione svolta dal CLMP, in attuazione dell’Accordo 1998 (Cfr. Appendice, Sez. 1)⁵⁶.

54. Infine, risulta che il CLMP ha assunto numerose iniziative di coordinamento delle politiche commerciali e relative all’operatività dei consorziati, attraverso comunicati stampa, verbali del Consiglio Direttivo, studi e griglia prezzi al pubblico, meglio descritti in Appendice (Sez. 2).

C. LA COSTITUZIONE E L’ATTIVITÀ DI ACAP NEL 2007

55. Il 10 febbraio 2007 viene costituita l’Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei, al fine di promuovere lo sviluppo del sistema di trasporti marittimi, di rappresentare le imprese armatoriali garantendo i collegamenti

⁵⁴ Più precisamente, a novembre 2001, è stato raggiunto un accordo di massima tra il consulente informatico e il CLMP per la “realizzazione di un nuovo prodotto informatico per la gestione delle biglietterie”, che prevedeva un progetto di informatizzazione da realizzarsi in due fasi: in una prima fase, a partire dal 1° gennaio 2002, le informazioni relative ai dati di vendita dovevano essere memorizzate su un supporto magnetico (*floppy disk*) da consegnare al CLMP; nella seconda fase, entro il 31 marzo 2002, le parti dovevano pervenire a una perfetta interoperabilità fra gli armatori tra loro e con il CLMP, in termini di trasparenza, aggiornamento e comunicazione dei dati, sia in locale che da remoto. Cfr. verbale audizione del consulente informatico del 28 novembre 2013 (doc. I689C n. 691).

⁵⁵ Sulla discrasia fra incassi effettivamente imputabili a ciascun consorziato e quelli da attribuirsi in ragione della quota di partecipazione al consorzio, nonché sulle relative compensazioni finanziarie fra le società, per il periodo luglio-dicembre 1998 cfr. il verbale del Consiglio direttivo del CLMP del 13 gennaio 1999 e relativi allegati con i conteggi, docc. I689 nn. 4.219. Il doc. I689, n.4.246 (verbale del Consiglio Direttivo CLMP del 15 gennaio 2001) evidenzia che ancora dopo due anni vi erano dispute fra i consorziati sui risultati contabili relativi al periodo maggio 1998-maggio 2000, in ragione delle diverse modalità di ripartire i proventi dei noleggi fra le società del Gruppo Lauro e NGL. L’argomento viene riaffrontato nel marzo del 2001 e ancora nell’aprile del 2002, vedi *infra* nel testo.

⁵⁶ Cfr., ad esempio, docc. I689 nn. 4.423 e 5.287.

marittimi “*da e per i porti della regione Campania*”, di tutelarne gli interessi in relazione a problemi di carattere generale e a questioni sindacali. Il successivo 21 febbraio, essendo fra i soci fondatori SNAV, Medmar Navi e SMLG, unitamente a Medmar (ora HC Holding Company) sono state ammesse a partecipare all’Associazione le società Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost e NLG⁵⁷. Secondo quanto riferito dalle Parti, l’Associazione rispondeva all’obiettivo di tutelare al meglio gli interessi di questi ultimi nei rapporti con la Regione Campania e gli altri interlocutori pubblici a livello locale e nazionale, nonché nei confronti della società Caremar⁵⁸.

56. ACAP non dispone di una propria struttura operativa né di personale dipendente proprio, non ha una propria sede e si avvale esclusivamente dell’apporto del suo Direttore Generale oltre che del supporto delle strutture degli associati, presso i quali si svolgono anche le riunioni del Consiglio direttivo⁵⁹. L’Associazione risulta finanziata dagli associati, che, secondo le informazioni fornite dalla stessa ACAP, hanno sempre versato contributi in misura fissa e uguali fra loro nel tempo, stabiliti fin dall’atto costitutivo in *[omissis]* ciascuno (art. 6)⁶⁰.

57. L’analisi istruttoria ha evidenziato che, a partire dalla sua costituzione e per tutto il periodo esaminato nel presente procedimento, ACAP ha svolto un ruolo di sicuro rilievo nel coordinamento delle strategie operative e delle politiche commerciali e tariffarie degli associati. Infatti, se già prima della

⁵⁷ Cfr., rispettivamente, l’atto costitutivo e lo statuto di ACAP, docc. I689 nn. 7.394-7.396 e doc. I689C n. 85.

⁵⁸ In un comunicato stampa ACAP del 17 febbraio 2007 si legge: “[i]l consiglio d’amministrazione presieduto da Nicola D’Abundo, raggruppa i big dell’armatoria privata e vede la presenza di Gianluigi Aponte, Salvatore Lauro, Raffaele Aiello, Salvatore Di Leva, Aniello Aponte, Bruno Aponte, e Emanuele D’Abundo. L’ACAP si affaccia oggi in maniera unitaria sul panorama delle società armatrici associate, forte di una flotta che conta 82 unità navali, tra mezzi veloci, navi tradizionali, navi traghetto oltre a catamarani monocarena adibiti a trasporto passeggeri ed autoveicoli. 1600 addetti tra personale navigante e amministrativo prestano servizio in questo delicato settore che riesce a movimentare milioni di passeggeri l’anno, non solo nel golfo di Napoli e Salerno ma anche verso importanti rotte sia italiane che straniere.... Nelle sue finalità l’associazione si propone concreti obiettivi come quello di promuovere lo sviluppo delle vie del mare ed in particolare quello del sistema dei trasporti marittimi (...) ma anche di costituire una sinergia importante nella categoria delle aziende amatoriali private che effettuano i servizi di collegamenti e trasporti non solo tra i porti e le località della nostra regione come Capri, Sorrento, Ischia Procida nel golfo di Napoli o Salerno Positano e Amalfi nel Golfo di Salerno, ma anche in altri luoghi fascinosi come le isole minori, Pontine, Eolie e Tremiti.... Lo scopo più importante dell’Acap però è quello di tutelare gli interessi delle aziende e delle singole imprese che esercitano cabotaggio, per quanto riguarda i problemi di carattere generale” (cfr. doc. I689C n. 840, enfasi aggiunta). Secondo le Parti, la costituzione di ACAP si colloca in un momento storico ben preciso, ossia quando, tra il 2006 e 2007, si discuteva dell’abolizione della normativa nazionale che garantiva gli sgravi fiscali per la categoria, i quali furono poi in effetti mantenuti soltanto per le navi con percorrenza oltre le 100 miglia. Cfr. audizione di Lauro.it in data 24 luglio 2013, doc. I689C n. 444, nonché verbale di audizione di ACAP in data 3 febbraio 2014, doc. I689C n. 750.

⁵⁹ Cfr. verbale di audizione di ACAP, doc. I689C n. 750, e docc. I689 n. 2.97 e I689C n. 459, allegato 37, relativi alla convocazione di riunioni presso la sede di SNAV.

⁶⁰ Cfr. doc. I689C n. 774, All. 21.

costituzione di ACAP, alcune tra le principali società armatrici avevano intrapreso diverse iniziative di pressione congiunta verso gli organi politici e i regolatori⁶¹, con la costituzione di ACAP, questo *modus operandi* viene incardinato in seno all'associazione stessa, la cui attività viene ad essere quella privilegiata dalle aziende associate per una **interlocuzione congiunta con le autorità pubbliche**, in relazione a tutte le tematiche riguardanti l'offerta dei servizi di trasporto marittimo campano, fra le quali la **definizione dei quadri accosti**, come pure dei **livelli tariffari** dei servizi, ovvero degli incrementi di detti livelli.

58. In primo luogo, risulta dagli atti che ACAP si è adoperata in occasione della **ridefinizione dei servizi minimi** e dei quadri accosti nel 2007, per far confermare l'attività già in corso di ciascun armatore associato: ciò risulta, ad esempio, dal Consiglio direttivo ACAP del 21 febbraio 2007, che *“invita il Presidente a sollecitare l'Assessorato affinché questi in luogo di convocare singolarmente le società Associate per discutere il quadro orari 2007”* si rivolga direttamente all'Associazione⁶².

59. ACAP risulta aver altresì esercitato una politica di **comune pressione in materia tariffaria**, mediante lettere a firma congiunta alla Regione e comunicati all'utenza, per l'adozione delle soluzioni più favorevoli agli armatori stessi, con minaccia di sospensione del servizio o di aumenti tariffari decisi e applicati unilateralmente anche nei confronti delle categorie di utenti “protette”, quali residenti e pendolari⁶³.

⁶¹ Si ricordano, ad esempio, l'aumento delle tariffe dei servizi residuali e minimi, ivi comprese quelle applicate ai residenti e pendolari, dell'agosto 2005, nonché l'invio nel gennaio 2006, da parte di SNAV, NLG, Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, Procidamar, SMLG, Medmar Navi, Linee Lauro e Pozzuoli Ferries, di una lettera al Ministro dei Trasporti e all'assessore regionale con la quale gli armatori privati minacciavano la sospensione a tempo indeterminato a decorrere dal 1° febbraio 2006 di tutti i collegamenti marittimi nel Golfo di Napoli, *“in mancanza di un tavolo di confronto indetto prima di tale data”*, e ciò *“con il dichiarato scopo di verificare: • tempi e modalità di ripristino degli sgravi contributivi; • adeguamento delle tariffe ai maggiori costi di esercizio delle flotte; • razionalizzazione dei servizi minimi in conformità alla reale domanda di mobilità; • rispetto delle regole del mercato e delle decisioni della Commissione Europea da parte del Gruppo Tirrenia”* (cfr. doc. I689 n. 3.117).

⁶² Cfr. doc. I689C n. 85, in cui si legge *“(…), vista la poliedricità delle problematiche connesse all'approvazione di tale piano orario, convochi una riunione con i rappresentanti delle aziende associate e con i rappresentanti dell'Associazione. In tale sede l'Associazione farà rilevare all'Assessorato che anche in virtù dell'imminente stagione turistica non è possibile apportare modifiche al quadro 2006, e che pertanto è opportuno procedere all'approvazione del quadro orario 2007 sulla base delle corse effettuate nell'anno 2006. In tale sede dovranno essere anche discusse le problematiche attinenti alle tariffe ed alle componenti delle stesse riferibili a tasse portuali e/o addizionali”*. Le aziende associate ACAP chiedono dunque alla Regione di interpellare la stessa ACAP *“in luogo di convocare singolarmente le società Associate”* e stabiliscono preventivamente, in seno alla stessa associazione, la posizione unitaria da assumere che, nel caso di specie, consiste nel chiedere alla Regione di *“procedere all'approvazione del quadro orario 2007 sulla base delle corse effettuate nell'anno 2006”*. In effetti, nella successiva riunione del Consiglio direttivo ACAP del 14 aprile, *“il Consiglio prende atto del piano orari approvato dalla Regione e si complimenta con il Presidente e con il Direttore per il risultato raggiunto”* (enfasi aggiunta).

⁶³ Cfr. doc. I689C n. 87, consistente in una lettera del 12 novembre 2007, indirizzata, fra gli altri, alla Regione, con cui ACAP *“COMUNICA che in assenza di mancato accoglimento dell'istanza che precede le*

60. Nello stesso senso, in materia di politiche tariffarie, rilevano le lettere ACAP del 12 e 20 novembre 2007 che prospettano l'aumento di 1 euro per i passeggeri ordinari, sulla base della allegata "*relazione illustrativa della determinazione / quantificazione dell'aumento previsto di € 1,00 per pax / autoveicolo trasportato*"⁶⁴, accompagnate da una simulazione della "*Corsa del prezzo del gasolio e l'impatto sui trasporti marittimi*" che, sulla base di un'incidenza media del costo del *bunker* su quello complessivo di ogni singola corsa calcolata in misura del [30-35%] e dell'applicazione di una formula *standard*, proponeva l'aumento di € 1,00 a biglietto. A sua volta, tale simulazione va ricondotta a uno studio elaborato da ACAP "*al 19 novembre 2007*", sempre relativo all'incidenza media del costo del carburante sul costo complessivo del servizio. Tale incidenza, stimata in misura del [30-35%], viene ritenuta un "*valore congruente con stime elaborate da Compagnie di Navigazione Medmar [40-45%] - SNAV UV piccola [15-20%] - SNAV UV media [20-25%]*" sui collegamenti per Ischia, Capri e Procida, serviti da NLG, SNAV, Lauro e Medmar Navi (quest'ultima mediante traghetti)⁶⁵.

61. Nello stesso senso, ancora, la lettera ACAP del 24 aprile 2008 alla Regione, sottoscritta direttamente anche da Medmar Navi, NLG, Alilauro, SNAV e Alilauro Gruson, prospetta l'applicazione di un ulteriore aumento, sempre di 1 euro⁶⁶.

D. L'ACCORDO 2008

62. Le evidenze raccolte dimostrano che nel 2008 (successivamente alla richiamata riunificazione in ACAP di tutte le società facenti capo alle famiglie Lauro e Aponte, compresa anche SNAV, e di Medmar Navi) si allarga il coordinamento, iniziato nel 1998, a tutti gli armatori privati⁶⁷. In

compagnie che operano nei collegamenti Marittimi Regionali per contenere gli extracosti derivanti dalla mancata proroga degli sgravi contributivi, saranno costrette a ridurre/cessare le attività nei periodo invernale (...) AVVISA che in assenza di riscontro (...) le compagnie interessate (...) in data 18/11/2007 sospendranno tutti i servizi di trasporto dai porti della Regione Campania alle Isole di Capri, Ischia e Procida" (enfasi aggiunta).

⁶⁴ Cfr. docc. I689 n. 7.418, all. 10, e I689C n. 84.

⁶⁵ Cfr. doc. I689 n. 2.71. Lo studio, che espressamente coinvolge SNAV e Medmar Navi, e dunque realtà operative molto differenti tra loro (si pensi alla differenza esistente fra i servizi con unità veloci, offerti da SNAV e a quelli con traghetti, offerti da MedMar Navi) propone in maniera concordata al regolatore una soluzione che, lungi dal rispecchiare la situazione individuale di costo di ciascun armatore, definisce un valore medio dell'incidenza del costo del carburante, utilizzato poi dal regolatore come base per introdurre in modo uniforme il predeterminato incremento di *bunker surcharge*.

⁶⁶ Cfr. docc. I689 nn. 2.100 e 7.418, all. 10.

⁶⁷ La relazione sulla gestione al bilancio 2007 di NLG indica, tra i fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio, che "al fine di razionalizzare le risorse impiegate nell'area campana è allo studio la

particolare, risulta in atti copia di un accordo predisposta per la sottoscrizione con in calce i nomi dei rappresentanti legali di SNAV, NLG, Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, Medmar Navi, SMLG, datata 21 aprile 2008 (di seguito anche “Accordo 2008”)⁶⁸, attestante la prosecuzione dell’intesa iniziata con l’Accordo 1998.

63. Ricalcando testualmente le clausole contenute nel primo accordo, l’Accordo 2008 indica che le Parti intendono cooperare per coordinare le rispettive attività e che sottoscrivono un “*accordo globale*” che “*favorisca l’incremento dei ricavi e la riduzione dei costi, con beneficio per tutte le società*”. A tal fine, similmente a quanto avvenuto nel 1998, a ciascuna società viene attribuita “*una quota di partecipazione ai ricavi proporzionale all’ammontare dei ricavi da essa effettivamente realizzati nell’anno 2007*” e ciascuna società, per ottenere e mantenere detta quota, resta vincolata ad effettuare, nel periodo di durata dell’accordo, lo stesso numero di corse effettuate nel 2007, con l’impiego di mezzi analoghi nel numero e nella tipologia a quelli utilizzati in detto periodo. Eventuali incrementi o risparmi di costi connessi alla modifica nell’effettuazione delle corse o nell’uso di mezzi vanno ripartiti *pro quota* tra i consorziati, secondo lo stesso meccanismo del *migliatico* già in uso in base all’Accordo 1998⁶⁹. Sono stati

costituzione con alcuni operatori del settore di un nuovo consorzio che sostituisce quello già esistente con funzioni e modalità operative similari”, cfr. doc I689 n. 3.134.

⁶⁸ Cfr. doc. I689 n. 2.66, nonché acquisito presso la sede di Alilauro, che indica anche Medmar Navi fra le società firmatarie, non contiene spazi vuoti e riporta anche la data di presunta sottoscrizione identificando nominativamente i rappresentanti delle varie società per la sottoscrizione. Tali elementi inducono a ritenere che tale versione sia quella definitiva dell’accordo rispetto alle altre tre versioni analoghe del documento in atti, acquisite due presso Alilauro (docc. I689 nn. 2.65 e 2.67) e una presso Medmar Navi (doc. I689 n. 2.82). Peraltro, le società del Gruppo Lauro si erano impegnate a produrre il testo della “*scrittura privata*” di aprile 2008, già dal 2009 (cfr. verbale audizione Alilauro, doc. I689 n. 8.447), ancora il 6 novembre 2013 (cfr. verbale di audizione Alicost, doc. I689C n. 675 e ulteriori comunicazioni in doc. I689C nn. 679 e 722) e da ultimo il 12 marzo 2014 (cfr. audizione Alilauro, doc. I689C n. 791), senza tuttavia procedervi materialmente.

⁶⁹ Così testualmente gli artt. 2 e 3 dell’Accordo 2008: “**Art. 2** “[l]e parti con la presente sottoscrivono, un **accordo globale**, (“l’Accordo”) che favorisca l’**incremento dei ricavi e la riduzione dei costi**, con beneficio per tutte le società. A ciascuna società verrà attribuita una **QUOTA DI PARTECIPAZIONE** ai ricavi conseguiti da ciascuna società (d’ora innanzi definita come “la **QUOTA DI PARTECIPAZIONE**”) proporzionale all’ammontare dei ricavi da essa effettivamente realizzati nell’anno 2007. Le parti si danno reciprocamente atto che ai fini della determinazione della “**QUOTA DI PARTECIPAZIONE**” della Snav, i ricavi Snav anno 2007 saranno incrementati della somma d[i] € [omissis] in ragione della nuova linea Sorrento / Castellammare / Capri / Napoli attivata dalla Snav il 2 Aprile 2008 con la M/N “Don Francesco”. Ciascuna società, per l’ottenimento ed il mantenimento della **QUOTA DI PARTECIPAZIONE**, resta **vincolata ad effettuare**, nel periodo di durata dell’accordo, lo **stesso numero di corse effettuate nel 2007**, con l’impiego di mezzi analoghi nel numero e nella tipologia a quelli utilizzati in detto periodo. Eventuali riduzioni del numero delle corse e/o incrementi dello stesso, così come la sostituzione e lo scambio di singoli mezzi tra le società, dovranno essere decisi dal consiglio direttivo del Consorzio Linee Marittime Partenopee ovvero da una Commissione operativa appositamente costituita”.
Art. 3 “[i]l risparmio dei costi conseguito da ogni singola società, per effetto della riduzione del numero delle corse effettuate e/o del tipo di unità impiegate in relazione all’anno 2007, dovrà andare a beneficio di tutte le sottoscritte società, in proporzione alla loro **QUOTA DI PARTECIPAZIONE**. Analogamente, l’incremento dei costi gravanti su ogni singola società per effetto dell’esercizio di nuove corse e/o per

acquisiti documenti che riportano i dati di attività nautica svolta nel 2007 da SNAV, NLG, SMLG, da altre società del Gruppo Lauro e da Medmar Navi, dati necessari a quantificare le variabili economiche di riferimento dell'Accordo⁷⁰.

64. L'Accordo 2008 prevede altresì un meccanismo di bigliettazione comune attraverso il CLMP, per “*favorire i controlli dei reciproci ricavi*”, e un meccanismo di contabilizzazione mensile del monte ricavi e delle economie conseguite “*onde favorire i conguagli dare avere tra le società*” e precisa le modalità di redistribuzione dei ricavi tramite il CLMP alle aziende associate in ragione delle rispettive quote di partecipazione allo stesso CLMP, laddove i ricavi relativi ai servizi Medmar Navi sarebbero stati “*incassati direttamente dalla MedMar Navi*”⁷¹.

65. L'Accordo 2008 presenta un oggetto molto più ampio dell'Accordo 1998, riguardando i ricavi da ripartire su un numero di rotte e ambiti di attività più vasti che in precedenza, in quanto l'accordo *de qua* comprende l'intera attività delle Parti nei golfi di Napoli e Salerno e anche qualche direttrice esterna ai golfi⁷², nonché i sussidi pubblici erogati dalla Regione

l'impiego di unità navali aventi costi maggiori, in relazione all'anno 2007, dovrà essere tra di loro ripartito proporzionalmente alla loro QUOTA DI PARTECIPAZIONE. Le parti si danno atto che il risparmio e/o l'incremento dei costi derivanti dall'incremento e/o dalla riduzione delle linee e/o dalla sostituzione delle singole unità, verrà determinato sulla base del rapporto “miglia percorse / costo per miglio” per singola unità. Il costo per miglia verrà stabilito dal Consiglio Direttivo del Consorzio Linee Marittime Partenopee entro il 30 maggio 2008” (enfasi aggiunta).

⁷⁰ Cfr. docc. I689 nn. 2.62 e 2.64, acquisiti presso il gruppo Lauro.

⁷¹ Così l'**art. 8 dell'Accordo**: “*Le parti si danno atto che per favorire i controlli dei reciproci ricavi verranno venduti biglietti di passaggio del Consorzio Partenopeo per i servizi delle compagnie Snav, NLG, Alilauro, Alilauro gruson, Giuffrè, Alicost e biglietti Medmar Navi per i servizi della MedMar navi. Tutti i biglietti/polizze saranno venduti tramite il sistema di vendita centralizzato del Consorzio Linee Marittime Partenopee che sarà accessibile in tempo reale a ciascuna società per la verifica e il controllo del trasportato e dei relativi ricavi...*” In relazione al meccanismo di contabilizzazione e riparto dei ricavi, l'**Art. 9** stabiliva che “*Le parti concordano che mensilmente sarà contabilizzato il “monte ricavi” e l'ammontare delle economie conseguite per effetto dell'accordo onde favorire i conguagli dare avere tra le società con cadenza trimestrale. Resta inteso che i ricavi quotidianamente conseguiti dalle società Snav, NLG, Alilauro, Alilauro Gruson, Giuffrè e Alicost tramite il Consorzio Linee Marittime Partenopee saranno redistribuiti dal Consorzio alle citate società in ragione delle rispettive quote di partecipazione al CLMP, mentre i ricavi relativi ai servizi Medmar saranno incassati direttamente dalla Medmar Navi.*”, cfr. doc. I689, n. 2.66.

⁷² Cfr. docc. I689 n. 4.239 e I689C n. 110. In particolare, ai fini della valutazione delle reciproche posizioni di mercato, vengono considerate non solo le attività delle Parti sulle direttrici Napoli – Capri e Napoli – Ischia, in precedenza oggetto del patto di non concorrenza fra NLG e Lauro, ma anche l'attività di trasporto con traghetti di Medmar Navi nel settore Ischia, nonché quella delle corse di SNAV e NLG rispettivamente da e per le isole Eolie e Pontine; sempre per SNAV inoltre, in base all'art. 2 dell'Accordo 2008, la quota di mercato al 2007 viene incrementata dell'ammontare del sussidio incassato nell'espletamento, con la nave Don Francesco, di servizi sulla tratta Sorrento – Napoli a partire dal 2008 a seguito di gara regionale. Sul punto, si osserva tuttavia che l'Accordo prevedeva esplicitamente un accordo finalizzato a ridurre il servizio aggiudicato, con l'attribuzione pro quota fra i consorziati dei relativi risparmi di costo “*con particolare riferimento all'attività delle M/N “Don Francesco”, fermo restando il principio che il Consiglio Direttivo del Consorzio decide l'attività più utile al Consorzio, fin d'ora le parti si danno reciprocamente atto della volontà di sospendere, ove possibile, le corse dal 1 novembre al 30 marzo onde massimizzare le economie, la Snav in caso di fermo nel periodo invernale e/o di riduzione dell'attività, conferirà i relativi risparmi, in*

Campania ad alcuni armatori o a consorzi di essi per l'esercizio di alcuni servizi offerti in regime di OSP a seguito di affidamento con gara regionale⁷³.

66. Il perimetro oggettivo dell'intesa in questa fase è ben illustrato da un documento intitolato "Ricavi per la costituzione nuovo consorzio 2007" che individua i "ricavi a base quota consortile" per ciascuna società, indicando per le rispettive attività i ricavi realizzati: *i)* per tratta; *ii)* nell'ambito dei consorzi Neapolis e/o CLMP e/o Metrò del Mare; *iii)* derivanti dalle gare regionali vinte da Medmar Navi; *iv)* realizzati nei "settore Eolie" e "settore Isole Pontine" per SNAV⁷⁴.

67. L'art. 4, comma 4, dell'Accordo 2008, fissando una quota di partecipazione ai ricavi "in via provvisoria, ed in attesa della determinazione delle percentuali definitive" da parte di soggetti appositamente designati nell'Accordo stesso, definiva le seguenti quote provvisorie: NLG [omissis %]; ALILAURO [omissis %]; ALILAURO GRU.SO.N. [omissis %]; ALICOST [omissis %]; SMLG [omissis %]; SNAV [omissis %]; MEDMAR NAVI [omissis %]. Effettuata la "certificazione" dei ricavi 2007, le parti hanno poi determinato le percentuali definitive, come risulta da un allegato all'e-mail del 25 settembre 2008 avente ad oggetto "NUOVE QUOTE", inviata da Alilauro al soggetto

termini di costo miglia non percorso, al Consorzio", Art. 2 dell'Accordo 2008, doc. I689, n. 2.66, enfasi aggiunta.

⁷³ L'art. 4.3 dell'Accordo 2008 stabilisce che: "4.3. Le QUOTE DI PARTECIPAZIONE di ciascuna società saranno determinate con riferimento ai ricavi percepiti da ogni singola società nell'anno 2007 relativamente ai trasporti marittimi effettuati in andata e ritorno nei seguenti settori:

Salerno /Amalfi / Positano / Capri

Salerno / Amalfi / Positano / Ischia

Salerno / Amalfi / Positano / Sorrento

Sorrento / Capri

Sorrento / Ischia

Sorrento / Napoli

Sorrento / Castellammare / Torre Annunziata

Castellammare / Sorrento / Capri

Napoli / Capri

Napoli / Ischia

Napoli / Procida

Napoli / Ischia / Ventotene / Ponza

Fiumicino / Ponza / Ventotene

Ischia / Formia / Ventotene / Ponza

Napoli / Isole Eolie

Attività Metrò del Mare

Procida / Pozzuoli

Napoli / Ischia – nave

Pozzuoli / Ischia – nave

Pozzuoli / Procida – nave

Attività Gara Regionale – nave – Ischia / Napoli – Pozzuoli / Ischia".

⁷⁴ Cfr. doc. I689 n. 2.72.

designato dall'Accordo 2008, con la tabella intitolata "RICAVI PER LA COSTITUZIONE NUOVO CONSORZIO 2007" e "ARMATORI GOLFO DI NAPOLI (dati con rettifiche)"⁷⁵:

Figura 2, doc. I689C n. 360: la definizione del monte ricavi

SOCIETA'	RICAVI 2007	QUOTA %
ALICOST S.p.A.	€ []	[]%
ALILAURO S.p.A.	€ []	[]%
ALILAURO GRU, SO. N. S.p.A.	€ []	[]%
[]	€ []	[]%
SERVIZI MARITTIMI LIBERI GIUFFRÈ & LAURO S.r.L.	€ -	0,00000%
SNAV S.p.A.	€ []	[]%
MEDMAR NAVI S.p.A.	€ []	[]%
POZZUOLI FERRIES S.r.L.	€ -	0,00000%
NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO S.p.A.	€ []	[]%
TOTALE GENERALE	€ []	100,00000%

68. La colonna della tabella denominata "ricavi 2007" certifica, sulla base di calcoli contenuti in altre parti dello stesso documento, i "ricavi a base quota consortile" per ciascuna società parte dell'Accordo 2008. Tali ricavi (il cui ammontare complessivo di circa [omissis] milioni di euro misura il valore pressoché totale del mercato dei servizi di trasporto marittimo offerti dai principali operatori privati nei golfi di Napoli e Salerno nel 2007,

⁷⁵ Cfr. doc. I689C n. 360, nel quale la ripartizione dei ricavi tiene conto dell'avvenuta esclusione di SMLG. [Omissis]. Il documento riferisce dell'esistenza di altri allegati, denominati "Rideterminazione", "Sventagliamento Cash.pdf", "Accordo Ricavi 2007.pdf", "Accordo Ricavi 2007.xls", "Rideterminazione Quote.xls", che tuttavia non sono stati rinvenuti. Cfr. anche doc. I689C n. 360, cit., con il calcolo delle "nuove quote consortili", compresa Medmar Navi, per effetto dell'esclusione di SMLG, in cui si dice che il "File Accordo generale, deve essere inviato anche alla Med Mar al fine di recepire tale modifica". Le quote riportate nella Figura 2 corrispondono a quelle presenti in altri documenti successivi al 2009, che attestano la ripartizione dei ricavi in base alle quote riproporzionate, quali ad esempio il doc. I689C n. 107.

comprensivi dei contributi regionali, al netto della sola posizione di Caremar) sono definiti per ogni società sommando quelli derivanti dalle singole rotte operate individualmente con la rispettiva quota parte dei ricavi ottenuti mediante la partecipazione a consorzi (“*gestione Linee Marittime Partenopee*”, “*Servizio Metrò del Mare*”, “*Noleggi Metrò*” e “*noleggi diversi*”). Altre voci di ricavo, invece, sono espressamente escluse, come, per Alicost, Alilauro e Alilauro Gruson, la “*Gestione Travelmar*”. Si conferma quindi che tra le rotte i cui proventi concorrono a formare il monte ricavi individuale, compaiono le Isole Eolie (servite da SNAV e Medmar Navi⁷⁶), le Isole Pontine (servite da SNAV), nonché le rotte esercite da Medmar Navi (i cui relativi proventi includono tanto i ricavi da biglietti, quanto le compensazioni regionali) a seguito della già richiamata aggiudicazione della “*Gara Regionale*” per la tratta Pozzuoli – Ischia e Napoli – Ischia.

E. L'ATTUAZIONE DELL'ACCORDO 2008 FINO ALLO SCIoglIMENTO DEL CLMP

69. Parallelamente all'ampliamento oggettivo e soggettivo dell'Accordo 1998 avvenuto con l'Accordo 2008, anche il CLMP assume una “nuova dimensione”, inglobando altri armatori, quali, in particolare, SNAV e SMLG e andando a svolgere attività di bigliettazione anche per rotte ulteriori rispetto a quelle precedenti. Con riguardo all'aspetto soggettivo, si deve osservare che, da un lato, Medmar Navi -la quale si ricorda ai sensi dell'art. 4, punto 1, dell'Accordo 2008 “*formalmente non parteciperà al Consorzio, ma sostanzialmente sarà membra dello stesso, partecipando all'amministrazione e alle commissioni*”⁷⁷-, non entra nel fondo consortile del CLMP; dall'altro, a partire dalla nuova composizione del maggio 2008, la società SMLG, pur entrata nell'Accordo 2008, ne esce definitivamente alla fine dello stesso anno e la quota di tale società si è riproporzionata tra gli altri contraenti. La Tab. 2 dell'“Appendice” illustra il conseguente

⁷⁶ Si ricorda che Medmar Navi ha operato la rotta Napoli-Lipari nel 2007.

⁷⁷ Come previsto esplicitamente dall'Accordo 2008, art. 4.1, “*Onde perseguire le finalità descritte le parti si danno atto che le società Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, Giuffrè, Snav e NLG opereranno tramite il Consorzio Linee Marittime Partenopee di cui sono socie. La Medmar Navi formalmente non parteciperà al Consorzio ma sostanzialmente sarà membra dello stesso partecipando all'amministrazione e alle Commissioni istituite di cui ai successivi art. 4.3 [ndr: così la numerazione nel testo], in particolare le parti [s]i danno atto che due dei quattro componenti nominati dal Gruppo Alilauro nel Consiglio Direttivo del Consorzio saranno vincolati a votare in conformità alle istruzioni della Medmar Navi. Inoltre il Presidente della Medmar Navi o suo delegato sarà ammesso a partecipare, informalmente, alle riunioni del Consiglio Direttivo del Consorzio*”, cfr. anche docc. I689 nn. 2.82 e 2.94, relativi alla quantificazione della quota di partecipazione di Medmar Navi all'accordo sui ricavi, reperiti nel corso delle ispezioni presso la stessa sede di Medmar Navi.

disallineamento fra quote del CLMP e quote dell'Accordo 2008.

70. L'Accordo 2008 ha avuto piena e concreta attuazione, come risulta, in primo luogo, da una serie di documenti sull'attività di ripartizione dei ricavi, che identificano, ad esempio, proprio a luglio/novembre 2008 (subito dopo la sottoscrizione di esso) il CLMP come “Consorzio Linee Marittime Partenopee «Allargato»”, facendo evidentemente riferimento alla presenza dei nuovi soggetti, quali SNAV, Medmar Navi e SMLG. Si riporta un estratto del documento con il dettaglio dei ricavi per società dalla vendita *on-line* in “*Golfo – Eolie – Pontine*”, nell'ambito dell'attività di monitoraggio e controllo necessaria ai fini della ripartizione pro-quota storica⁷⁸.

Figura 3, doc. I689 n. 4.239: *Corrispettivi prodotti*

Corrispettivi Prodotti

Periodo dal: 01 al: 31 ottobre 2008

	Contanti	Vouchers	Subtotale	Vendita Online			Totale
				Golfo	Eolie	Pontine	
AliGruson	omissis	omissis	omissis	omissis	-	-	omissis
ALILAuro					-	omissis	
NLG				-	-	-	
Snav				omissis	omissis	-	
SubTotale				-	-	omissis	
ConsLMP				-	-	-	
SubTotale				omissis	omissis	omissis	
MedMar						-	
Totale				-	omissis	omissis	

71. A ciò si aggiungano, poi, le ampie evidenze di **scambi informativi** fra le Parti, finalizzati dapprima alla corretta definizione delle quote 2007 sulle rotte oggetto dell'Accordo 2008, poi alla definizione del monte ricavi 2008 a fini ripartitori e dell'attività nautica svolta dalle Parti in detto anno, al fine di introdurre gli eventuali, necessari correttivi alla ripartizione in termini di migliatico (attività di verifica in cui, oltre al CLMP e alle singole società, risulta esplicitamente coinvolta anche l'Associazione ACAP)⁷⁹.

72. Inoltre, a fronte dell'ampliamento delle rotte bigliettate in ambito CLMP nonché di quelle che vanno a comporre il monte ricavi complessivo oggetto dell'Accordo 2008, risultano evidenze di un importante processo di **aggiornamento del sistema informatico** di bigliettazione e contabilità del CLMP, definito quale “*procedura unificata*” o Database Unico, per garantire la **trasparenza informativa** necessaria all'attuazione dell'Accordo 2008.

⁷⁸ Cfr. docc. I689 nn. 3.159 e 4.239, acquisiti, rispettivamente, presso NLG e CLMP.

⁷⁹ V. Sez. 5 dell'Allegato “A”, §§ 21-25. Cfr., ad esempio, docc. I689 nn. 2.69, 2.72, 2.94, da 3.144 a 3.146, 3.151, 3.159, 4.258, 5.302 e I689C nn. 71, 130, 269 (comprendente anche il dettaglio della situazione di Medmar Navi).

Questo si sviluppa in parallelo all'interlocuzione di ACAP con la regione Campania relativa alla c.d. iniziativa del **"Biglietto Unico"**⁸⁰.

73. Tale iniziativa consisteva nell'applicazione, per ciascuna tratta operata, di un unico prezzo per il biglietto al pubblico indipendentemente dall'orario, dalla compagnia e dal mezzo utilizzato⁸¹ e riguardava *"tutte le rotte dei Golfi di Napoli e Salerno operate dai singoli consorziati"*⁸², esclusivamente in relazione al servizio tramite unità veloci o motonavi, ad esclusione dunque dei servizi mediante traghetto di Medmar Navi, anche qui coerentemente con il richiamato art. 8 dell'Accordo 2008, che escludeva l'utilizzo del CLMP per la vendita dei biglietti Medmar Navi. Secondo le dichiarazioni delle Parti, il sistema consente *"un più agevole e pratico utilizzo del titolo di viaggio e la possibilità di poter usufruire del servizio che si considera, al momento dell'imbarco, più conveniente (dal punto di vista dell'orario, del mezzo o della facilità di accesso allo stesso sulla banchina), a prescindere dall'operatore che ha emesso il biglietto per la tratta in questione"*⁸³.

74. Tale iniziativa si inserisce in questo contesto di evoluzione informatica dei sistemi di bigliettazione e di coordinamento in materia tariffaria, al fine di agevolare il meccanismo di ripartizione in quote storiche, eliminando l'incidenza di una variabile concorrenziale importante, quale il prezzo. In questo senso e in base alle risultanze istruttorie, il **"Biglietto Unico"** deve essere interpretato quale **semplice evoluzione del coordinamento** dei

⁸⁰ Cfr., *inter alia*, docc. I689 nn. 4.173, 4.239, 4.242, 5.305, 7.421, e I689C nn. 498, 592, 593, da 612 a 616, 691; con riferimento al **"Biglietto Unico"**, cfr. sez. 6 dell'Allegato "A", §§ 31 ss.e docc. I689 nn. 1.27, 5.305, 5.320, 6.378, 7.412, 7.413, 7.420, 7.422, 8.432, All. I, I689C n. 413, 817, 822.

⁸¹ Cfr. verbale audizione CLMP doc. I689C n. 745.

⁸² Cfr. verbale di audizione del CLMP in data 30 marzo 2009, doc. I689 n. 8.432. Cfr. anche risposta alla richiesta di informazioni di NLG del 20 marzo 2009, doc. I689 n. 7.421, di Alicost del 20 marzo 2009, doc. I689 n. 7.420, di SNAV del 20 marzo 2009, doc. I689 n. 7.422, che confermano che tutte le corse al tempo operate dalla società erano gestite in regime di Biglietto Unico; risposta alla richiesta di informazioni di Alilauro Gruson del 20 marzo 2009, doc. I689 n. 7.418 e di Alilauro del 20 marzo 2009, doc. I689 n. 7.419.

⁸³ Cfr. risposta alla richiesta di informazioni di NLG, doc. I689 n. 7.421 e di SNAV, doc. I689 n. 7.422. Secondo la descrizione fornita dalle Parti, il **"Biglietto Unico"** emesso per la corsa operata da uno dei consorziati può essere impiegato, *"in alternativa e previa verifica della disponibilità dei posti, per corse offerte, sulla medesima tratta, dagli altri operatori che aderiscono all'iniziativa"*, senza necessità di cambiare il biglietto e senza il pagamento di una penale. NLG illustra anche che *"[n]el caso in cui l'utente dovesse decidere di utilizzare il "Biglietto Unico" per tratte operate dai soggetti aderenti all'iniziativa ma diverse rispetto a quella per la quale è stato emesso inizialmente il biglietto, sarà necessario procedere alla "conversione" del biglietti per la corsa prescelta; tale conversione è gratuita, salvo eventuale conguaglio del prezzo in caso di tariffa diversa. In una prima fase, le Parti operavano senza un regolamento comune che disciplinasse l'iniziativa del "Biglietto Unico" (cfr. risposta alla richiesta di informazioni del CLMP, doc. I689 n. 8.440). In particolare, "basta che l'utente si rechi all'imbarco e attenda di essere autorizzato (...) dal personale di bordo ad imbarcarsi sullo stesso mezzo" (Cfr. risposta alla richiesta di informazioni di Alicost, doc. I689 n. 7.420) "senza un formale passaggio in biglietteria che sia formalmente registrato dal CLMP"...* Secondo il CLMP, *"[l]'effettivo utilizzo, da parte dell'utenza, del principale beneficio attualmente concesso all'emissione del Biglietto Unico (e quindi la possibilità di imbarcarsi su un mezzo di un altro operatore aderente all'iniziativa), incide sul 20% circa dei biglietti emessi dal Consorzio"* (cfr. altra risposta alla richiesta di informazioni del CLMP, doc. I689 n. 8.440).

comportamenti commerciali delle Parti, a seguito dell'ampliamento della gestione CLMP anche a rotte ulteriori rispetto a quelle gestite in base all'Accordo 1998. In proposito, si richiama l'art. 8 dell'Accordo 2008, che finalizzava l'attività di bigliettazione comune tramite il CLMP al controllo dei reciproci ricavi.

75. Sul punto, le Parti hanno sostenuto che l'introduzione del "Biglietto Unico" sarebbe derivata non già da un'autonoma scelta imprenditoriale, bensì da richieste della Regione agli operatori privati, quali quelle espresse nelle delibere della Giunta regionale n. 281 del 4 marzo 2006 e n. 488 del 19 aprile 2006, relative ad un "*progetto Tariffa integrata terra-mare*", nonché in una lettera del 21 marzo 2007 inviata dall'assessore regionale al rappresentante ACAP in merito ad alcune "*proposte*" relative a talune modalità di organizzazione dei servizi marittimi.

76. In questa sede, ci si limita a precisare che, in base alle risultanze istruttorie, quanto auspicato dalla Regione era l'introduzione del biglietto integrato terra-mare fra tutte le modalità di trasporto (terrestre e marittimo), riservato ad alcune categorie di utenti e gestito da un apposito consorzio pubblico, non certo dal CLMP. Tale **diversa iniziativa** non si è mai realizzata, come più in dettaglio illustrato nell'Appendice (Sez. 6).

F. IL PROCEDIMENTO I689 E GLI IMPEGNI RESI OBBLIGATORI

77. Il procedimento I689 si è chiuso senza accertare l'illecito, con delibera del 15 ottobre 2009, n. 20378, che ha reso obbligatori una serie di impegni, non soggetti a limiti temporali. In particolare, per quanto qui rileva, le società erano tenute:

i) Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, Medmar Navi, Medmar International, NLG e SNAV, ad astenersi da ogni scambio e condivisione di informazioni relative a dati sensibili e decisioni commerciali, limitando l'ambito delle attività svolte in seno a iniziative comuni, ivi comprese quelle svolte nell'ambito del CLMP e di ACAP, alle sole questioni dirette al miglioramento degli *standard* di qualità del servizio (impegno n. 1.a); *ii)* le imprese partecipanti al CLMP (Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, NLG e SNAV) ad adottare una delibera di scioglimento e messa in liquidazione del Consorzio entro il 31 luglio 2009 (impegno n. 1.b); *iii)* queste stesse società a interrompere la gestione del "Biglietto Unico" (emissione biglietto, gestione in comune della biglietteria e ripartizione dei ricavi sulla base dell'effettivo trasportato) per tutte le tratte, ad eccezione di quelle da/per

Capri (impegno n. 1.c), *iv*) nonché a predisporre e ad adottare un Regolamento del “Biglietto Unico” che disciplinasse le condizioni di utilizzo di detto titolo di trasporto (impegno n. 2)⁸⁴. Inoltre, le Parti erano tenute a presentare all’Autorità entro novanta giorni dalla notifica dello stesso provvedimento, e con cadenza semestrale, per i successivi due anni, una relazione dettagliata sull’attuazione degli impegni assunti.

Le relazioni sull’attuazione degli impegni

78. Le parti del procedimento n. I689 hanno presentato una prima relazione sull’attuazione degli impegni in data 4 febbraio 2010, entro novanta giorni dalla notifica della delibera di chiusura dell’istruttoria I689 del 15 ottobre 2009, e poi relazioni semestrali in data 12 agosto 2010, 25 gennaio e 4 agosto 2011 e in data 3 febbraio 2012⁸⁵. La prima relazione semestrale del 4 febbraio 2010, oltre a precisare che le società Alimar, Procidamar e Linee Lauro non erano più attive nel trasporto marittimo, dava conto delle seguenti modalità di attuazione:

Tab. 2: Le misure adottate in relazione agli impegni del procedimento I689

<i>Parti obbligate dagli impegni</i>	<i>Impegno</i>	<i>Misure adottate</i>
<i>Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, Medmar Navi, Medmar International (ora HC Holding Company), NLG, SNAV</i>	<i>n. 1.a) Limitare le iniziative comuni alla qualità del servizio</i>	<i>Continuano a limitare il coordinamento a tali questioni</i>
<i>SMLG, Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, NLG, SNAV</i>	<i>n. 1.b) Sciogliere il CLMP entro il 31 luglio 2009</i>	<i>Delibera di scioglimento del 14 luglio 2009</i>
<i>Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, NLG, SNAV</i>	<i>n. 1.c) Limitare l’iniziativa del B.U. alle rotte da/per Capri e n. 2) predisporre il relativo Regolamento</i>	<i>Interrotta attività diversa da quella da/per Capri; pubblicato sui siti internet di Alicost, Alilauro, Alilauro Gruson, SNAV e NLG il Regolamento per il B.U.⁸⁶.</i>

⁸⁴ In base alla delibera del 2009, inoltre, Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, Medmar Navi, NLG, SNAV, il CLMN e Metrò del Mare erano tenute a predisporre una “Carta dei servizi” e a rispettare standard di qualità nell’offerta del servizio di trasporto marittimo, nonché, insieme anche alle società Procidamar, Linee Lauro e Alimar, ad adottare misure a favore dei consumatori, in particolare sotto il profilo della tempestiva informazione in relazione a eventuali funzionamenti irregolari del servizio e alle modalità di rimborso o utilizzo su una corsa in data successiva (impegni nn. 3 e 4).

⁸⁵ Cfr., rispettivamente, docc. I689 nn. 2, 8, 18, 30 e doc. I689C n. 689. Tale ultimo documento è stato ritrasmesso e dalle Parti e protocollato in data 28 novembre 2013.

⁸⁶ La versione del Regolamento per il Biglietto Unico presente sul sito internet <http://www.navlib.it/ita/carta-servizi.asp> indica: “Il presente Regolamento definisce i criteri e le modalità di utilizzo del Biglietto Unico per il servizio di trasporto marittimo per tutte le tratte da e per Capri. 1. Le compagnie aderenti all’iniziativa sono SNAV, NLG - Navigazione Libera del Golfo, Alicost, Alilauro Gruson, Alilauro; 2. Il Biglietto Unico è utilizzabile per le sole tratte da e per Capri e può essere acquistato presso uno qualsiasi dei punti vendita delle compagnie aderenti all’iniziativa. 3. Il Biglietto Unico può essere utilizzato per la corsa effettuata dalla compagnia di navigazione indicata sul biglietto o in

<i>Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, Medmar Navi, NLG, SNAV, CLMN, Metrò del Mare</i>	<i>n. 3) Predisporre e adottare una Carta dei Servizi</i>	<i>Pubblicazione sul proprio sito internet e/o nelle biglietterie; coinvolgimento nelle azioni di monitoraggio della qualità del servizio reso anche ACAP “con l’eventuale collaborazione delle associazioni di categoria e se ritenuto necessario anche i rappresentanti degli enti locali”⁸⁷.</i>
<i>Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, Procidamar (ora SMLG), Linee Lauro (ora HC Holding Company), Medmar Navi, Alimar (ora NLG), NLG, SNAV, CLMN, Metrò del Mare</i>	<i>n. 4) Misure a favore del consumatore</i>	<i>Pubblicazione in caso di necessità di opportune misure informative per irregolare funzionamento o interruzione dei servizi e sul proprio sito le modalità di rimborso o recupero del biglietto mediante utilizzo su una corsa in data successiva, in caso di mancata prestazione del servizio di trasporto per cause imputabili alle compagnie.</i>

79. La relazione semestrale del 12 agosto 2010⁸⁸ confermava le iniziative precedentemente descritte, continuava a includere Medmar Navi nell’elenco delle parti soggette all’impegno a limitare le iniziative comuni e a sciogliere il consorzio, aggiungendo l’impossibilità riscontrata da ACAP a incontrare gli altri soggetti coinvolti nell’azione di monitoraggio e l’informazione circa il fatto che “*le attività di liquidazione delle pendenze [del CLMP sciolto] da parte dei liquidatori sono giunte alla loro fase finale e saranno concluse a breve*”.

80. Nel frattempo, nel periodo agosto-settembre 2010, pervenivano all’Autorità numerose segnalazioni, volte a lamentare l’esistenza di aumenti dei prezzi nei collegamenti del golfo; una segnalazione, in particolare, denunciava un comunicato stampa di ACAP e degli armatori operanti nei golfi di Napoli e Salerno, con il quale era stata annunciata l’abolizione della tariffa residenti a partire dall’11 agosto 2010 (cfr. § 20 del provvedimento di avvio del procedimento I689C).

81. In data 2 settembre 2010, l’Autorità inviava una richiesta di informazioni alle parti del procedimento I689 in merito all’attuazione degli impegni e, in particolare, alle attività promosse nell’ambito di ACAP e circa l’esistenza

alternativa per altre corse (precedenti o successive e nell’intera giornata di validità del biglietto) effettuate dalla stessa compagnia o dalle altre compagnie di navigazione aderenti all’iniziativa (...)”. Cfr. anche doc. I689B n. 2, che indica i siti internet di tutte le società interessate dall’impegno in questione nei quali è pubblicato il citato Regolamento.

⁸⁷ Cfr. la relazione presentata autonomamente dalle Parti il 6 agosto 2009, doc. I689C n. 9.482, in cui compare già il coinvolgimento di ACAP e di altri soggetti nell’azione di monitoraggio.

⁸⁸ Cfr. doc. I689B n. 8.

della società denominata Gescab, **non menzionata nel corso del procedimento I689, né nell'ambito delle relazioni periodiche sull'attuazione degli impegni fino a quel momento presentate.**

82. Le società interpellate trasmettevano una prima risposta in data 8 ottobre 2010, con la quale indicavano che ACAP aveva tutelato gli armatori nelle sedi istituzionali⁸⁹ e che, in tale contesto, l'associazione aveva emanato il comunicato dell'11 agosto 2010, come strumento estremo di pressione nei confronti della Regione. Quanto all'attività di Gescab, le parti del procedimento n. I689 indicavano che essa consisteva nella costruzione e gestione di *terminal* su banchina e nell'attività di bigliettazione per conto dei soci e di NLG su una serie di tratte da e per Capri, caratterizzate dall'applicazione del servizio del Biglietto Unico, nonché "un servizio di bigliettazione residuale per le linee Napoli – Sorrento e Sorrento – Ischia, con frequenza settimanale" (enfasi aggiunta), depositando copia dell'atto costitutivo e dello statuto di Gescab.

83. Con comunicazione del 26 ottobre 2010, esse rettificavano quanto precedentemente dichiarato, precisando che Gescab offriva esclusivamente servizi di bigliettazione sulle rotte da/per Capri⁹⁰.

84. La relazione del 25 gennaio 2011, nel confermare il *set* informativo complessivamente fornito nelle precedenti relazioni e nella risposta alla richiesta di informazioni, aggiungeva poi i seguenti elementi: *i)* alla fine del 2009, la riunione svolta da ACAP presso la sede del Comune di Capri con il citato Comune, il Comune di Anacapri, Federalberghi Capri, gli armatori e altri soggetti locali avrebbe evidenziato difficoltà di dialogo, per cui ACAP aveva proseguito l'azione di monitoraggio attraverso l'esame dei reclami ricevuti da agenzie di viaggio o dagli armatori; *ii)* nell'ambito dell'attività statutaria di Gescab, questa avrebbe finanziato e sviluppato il progetto di riqualificazione del Porto di Sorrento; sviluppato il progetto di ristrutturazione del porto Beverello a Napoli e avviato il relativo iter autorizzativo (investimento previsto di circa 9 milioni di euro); promosso e realizzato la ristrutturazione dei locali igienici pubblici presenti al porto di Marina Piccola di Sorrento. La relazione circa l'impegno volto a limitare le iniziative comuni è stata presentata anche da Medmar International (ora HC Holding Company) e da Medmar Navi⁹¹.

⁸⁹ In particolare, in relazione alle "autorità pubbliche nazionali (Il Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, Ministero dello Sviluppo Economico, ecc.); autorità amministrative locali (Regione, Province, Comuni); autorità marittime e organizzazioni sindacali", cfr. doc. I/689B n. 17.

⁹⁰ Cfr. doc. I689B n. 17.

⁹¹ Cfr. doc. I689B n. 18.

85. In proposito, Federalberghi Capri, che secondo ACAP sarebbe stata coinvolta senza successo in questa azione di monitoraggio, ha dichiarato di non aver ricevuto alcun invito in tal senso e che nessun incontro con i Comuni di Capri, Anacapri, gli armatori e altri soggetti locali è mai avvenuto⁹².

86. Le relazioni del 4 agosto 2011 e del 3 febbraio 2012 ribadiscono tale quadro, aggiungendo, rispetto all'impegno relativo all'adozione della Carta dei Servizi, la precisazione di adoperarsi per soddisfare maggiormente gli utenti con riferimento alla scarsa puntualità delle corse da essi lamentata nei questionari diffusi dagli armatori⁹³.

87. Le continue denunce pervenute nel tempo inducevano l'Autorità a dubitare delle prospettazioni fornite dalle parti del procedimento n. I689 e ad avviare il procedimento n. I689C.

G. LE CONDOTTE CONCRETAMENTE ASSUNTE IN RELAZIONE AGLI IMPEGNI

88. La documentazione raccolta soltanto in occasione della presente istruttoria comprova che, in contrasto con gli impegni assunti e resi obbligatori, le Parti: **a)** hanno continuato a servirsi di una struttura comune, quale Gescab, costituita in parallelo allo scioglimento del CLMP; **b)** tramite la stessa struttura comune, hanno continuato a coordinarsi ben oltre la qualità dei servizi, proseguendo l'intesa di ripartizione dei costi/ricavi secondo quote storiche; **c)** non hanno limitato il "Biglietto Unico" alle sole rotte da/per Capri; **d)** hanno adottato modalità applicative del Regolamento sul "Biglietto Unico" che di fatto impediscono all'utente di avvalersene in maniera completa.

La continuità fra CLMP e GES CAB

89. La delibera di scioglimento del CLMP è stata assunta dai consorziati in data 18 luglio 2009, come da informazioni regolarmente trasmesse all'Autorità. Inoltre, la relativa gestione consortile è stata chiusa al 31 luglio 2009⁹⁴. Tuttavia, risulta in atti che, in data 23 luglio 2009, vale a dire 5

⁹² Cfr. doc. I689C n. 830.

⁹³ Cfr. doc. I689B n. 30 e doc. I689C n. 689.

⁹⁴ Anche se, data l'esistenza di contenzioso ancora pendente, il CLMP risulta ancora oggi in liquidazione, cfr. doc. I689 n. 9.483, all. 2, e doc. I689C nn. 103 e 110. Nella proposta di impegni presentata dalle Parti il 14 maggio 2009 nell'ambito del proc. n. I689, esse hanno dato atto che "l'accordo del 30 maggio 1998 tra NLG, Alilauro, Alilauro Gruson e Alicost non è più in vigore". Le parti di tale procedimento tuttavia tacciono sull'esistenza e attuazione dell'Accordo 2008.

giorni dopo lo scioglimento del CLMP, la maggioranza degli armatori già presenti in CLMP⁹⁵ aveva costituito la società Gescab, secondo la tempistica di seguito illustrata:

Tab. 3: la tempistica dello scioglimento del CLMP e della costituzione di Gescab

<i>Scioglimento del CLMP</i>		<i>Costituzione di Gescab</i>	
<i>14/07/2009</i>	<i>l'Assemblea consortile delibera di sciogliere il CLMP</i>	<i>23/07/2009</i>	<i>Firma dell'atto costitutivo di Gescab</i>
<i>31/07/2009</i>	<i>Chiusura del periodo di gestione dell'attività del Biglietto Unico nell'ambito del CLMP</i>	<i>1/08/2009</i>	<i>Inizio del periodo di gestione dell'attività del Biglietto Unico nell'ambito di Gescab⁹⁶</i>

90. Sul punto, le risultanze istruttorie consentono di precisare due elementi. In primo luogo, le Parti non hanno informato spontaneamente l'Autorità né della costituzione né dell'esistenza di Gescab. L'attività concretamente svolta da Gescab, attiva già prima della chiusura del procedimento n. I689 e in contrasto con gli impegni offerti dalle Parti, è stata occultata fino alla richiesta di informazioni del 2 settembre 2010, in risposta alla quale le Parti hanno descritto l'attività concretamente svolta da Gescab in termini diversi da quelli poi accertati nella presente istruttoria. In secondo luogo, gli elementi in atti evidenziano la piena continuità fra le due entità, come più diffusamente descritto in Appendice (Sez. 7, A).

91. In particolare, sono state acquisite evidenze circa la stabilità delle cariche sociali e la coincidenza della sede e del personale utilizzato fra le due entità⁹⁷. Inoltre, numerosa documentazione in atti, acquisita in sede ispettiva, dimostra che Gescab ha svolto, a partire dall'agosto 2009, oltre che l'attività di bigliettazione comune fra le Parti, anche una funzione di attuazione dell'accordo di ripartizione dei ricavi intercorrente fra tutte le società associate in ACAP. La copiosa documentazione sul punto comprova, altresì, pienamente la partecipazione all'Accordo 2008 e alle sue modifiche anche da parte di Medmar Navi.

92. In tal senso, si richiama un documento che raffigura il "passaggio di consegne" tra le due entità⁹⁸, a ulteriore dimostrazione della prosecuzione in Gescab della medesima attività prima svolta dal CLMP.

⁹⁵ Il capitale sociale di Gescab è infatti ripartito come segue: Alicost (16,66%), Lauro.it (16,68%), Alilauro Gruson (16,66%) e SNAV (50%); NLG però si appoggia parzialmente alla stessa per la bigliettazione (con effetto equivalente all'adesione), cfr. doc. I689B, n. 17 e docc. I689C nn. 251 e 460.

⁹⁶ Cfr. docc. I689C nn. 472, 460e 189-192.

⁹⁷ Cfr. le informazioni fornite dalle visure camerali effettuate e il doc. I689C n. 820.

⁹⁸ Cfr. doc. I689C n. 103, nonché, ad esempio, docc. I689C nn. 68, da 105 a 107 e 110, e più in generale quanto descritto in appendice (Sez. 7, C.1).

Figura 4, doc. I689C n. 103: l'attività di ripartizione dei ricavi ereditata da Gescab

Anno/Descrizione	NLG		VVM		SNAV		MDM	
	A debito	A credito	A debito	A credito	A debito	A credito	A debito	A credito
Saldo precedente								
saldo debito credito Imp ristretto								
conguaglio ristretto 1/4 31/7/09								
costi Imp al 31 dicembre 2009								
anticipo da snav a medmar								
attività allargata dal 1/4/08 al 31/03/09								
attività allargata dal 1/4/09 al 31/07/09								
conguaglio gescab allargato								
attività consortile al 2007								
attività consortile 31/05/00 - 31/12/2007								
Totale								
Saldo								
ATTIVITÀ NAUTICA								
saldi precedenti								
attività nautica 2008								
attività nautica dal 01/04/09 al 31/07/09								
attività nautica dal 01/08/09 al 31/12/09								
Totale								
ATTIVITÀ NAUTICA - RIMBORSO								
saldi precedenti								
rimborso attività nautica a snav								
Totale								
Saldo								

93. Nel documento sono presenti dizioni quali “confidenziale LPM_GSC_AC”, che richiamano evidentemente la perfetta fungibilità dei tre organismi comuni che hanno avuto un ruolo cruciale nel coordinamento dei comportamenti qui valutati, ossia CLMP, Gescab e ACAP. Si evidenzia che in tale documento ricorrono tutti gli elementi previsti nell’Accordo 2008 di ripartizione pro-quota storica dei costi/ricavi, compresa la partecipazione di Medmar Navi, espressamente menzionata⁹⁹.

94. Il documento, inoltre, chiarisce il fatto che, fino alla fine del 2007 (cioè prima dell’allargamento del CLMP a SNAV e a Medmar Navi) i conguagli dare/avere sono solo tra NLG e il gruppo Lauro; successivamente, si discute da un lato di conguagli “Imp ristretto” (ossia tra i consorziati del CLMP, ovvero NLG, il Gruppo Lauro e SNAV) e dall’altro di conguagli “Lmp

⁹⁹ In particolare, il documento descrive, in una tabella articolata su quattro livelli di informazioni, la situazione al 31 dicembre 2009 riferita a NLG, VVM (Vola Via Mare, ossia il Gruppo Lauro), di SNAV e “MDM” (Medmar Navi), attribuendo delle somme “a debito” e “a credito” a ciascuna di tali società per ciascuna delle seguenti voci: “saldo debito credito Imp ristretto; conguaglio ristretto 1/4/ 31/7/09; costi Imp al 31/12/2009; anticipo da Snav a Medmar; Imp allargato; attività allargata dal 1/4/08 al 31/3/09; attività allargata dal 1/4/09 al 31/07/09; Gescab allargato; Conguaglio Gescab allargato; attività consortile al 2007; attività consortile 31/05/00 - 31/12/2007; totali; saldo” (primo set informativo); “saldi precedenti; attività nautica 2008; attività nautica dal 1/04/09 al 31/07/09; attività nautica dal 01/08/09 al 31/12/09; totali” (secondo set informativo); “saldi precedenti; rimborso attività nautica a Snav; totali; Saldo” (terzo set informativo); la tabella conclude con “Totali” generali ed è seguita dal quarto set informativo che riporta le stesse voci del primo, con la dicitura “chiusura al 31 dicembre 2009 senza attività nautica” e l’aggiunta della voce “riaddebito mdm” (enfasi aggiunta).

allargato” e “*Gescab allargato*”, in cui iniziano a comparire anche alcune voci dare avere di Medmar Navi. Sempre secondo la tabella, l’*“attività allargata”* del CLMP prosegue fino al 31 luglio 2009, e poi subentra il “*Gescab allargato*”, confermando quindi la già sottolineata continuità tra i due organismi comuni.

95. Risulta anche che il CLMP e Gescab hanno operato mediante le stesse modalità informatiche, tanto che il contratto di licenza d’uso in vigore tra la società di consulenza informatica e SNAV (dal 16 gennaio 2007) contiene in allegato un “*Riepilogo contratti (aggiornato al 20/01/2011)*”, in base al quale il contratto concluso con il CLMP sarebbe passato “*tutto su nuovo cntr Gescab*”¹⁰⁰.

96. Contrariamente a quanto prospettato dalle Parti, l’attività di bigliettazione svolta da Gescab risulta prevalente rispetto a quella di realizzazione di opere infrastrutturali¹⁰¹ e riguardava tutte le tratte già bigliettate da CLMP.

97. A titolo esemplificativo, si riporta l’estratto di una fattura emessa da Gescab ad Alilauro Gruson per i servizi di bigliettazione svolti nel 2013, che riporta i ricavi derivanti da rotte che nulla hanno a che vedere con Capri*, tra cui Sorrento-Ischia, e collegamenti tra Sorrento e Amalfi, Positano, Seiano e minicrociere; tale fattura costituisce uno dei numerosi documenti che attestano l’effettiva portata dell’attività di bigliettazione svolta da Gescab¹⁰². Peraltro, i ricavi generati dalle rotte “*via Capri*” nell’ambito di un collegamento più ampio (“*Ischia-Sorrento via Capri*”) sono distinti da quelli derivanti dalle rotte dirette (Ischia-Sorrento), a ulteriore conferma del fatto che la bigliettazione di Gescab riguarda specificamente rotte che non toccano Capri. Altre evidenze circa la reale estensione dell’attività di bigliettazione svolta da Gescab sono descritte in Appendice (Sez. 7, B).

¹⁰⁰ Cfr. doc. I689C n. 515. Nello stesso senso anche il doc. I689C n. 520, consistente nel contratto di consulenza con il CLMP del 1° gennaio 2003, che reca i seguenti appunti a mano: “*dal 2010 in nuovo cntr Gescab (da fare al 28/01/10 Tutto in cntr Gescab arrivato il 29/06/10)*”.

¹⁰¹ Cfr. ad esempio docc. I689C nn. 177, 215, 309,468, 472, 691, 712, 746, 778, 790

* Si ricorda che, in base agli impegni, il Biglietto Unico doveva essere limitato alle rotte da/per Capri.

¹⁰² Cfr. doc. I689C n. 569. Nello stesso senso docc. I689C nn. 73, 179, 182, 208, 209, 214, 222, 237-240, 244, 245, 262, 359, 518.

Figura 5, doc. I689C n. 569: la bigliettazione per tratte diverse da quelle da/per Capri

GESCAB S.p.A.

Napoli 28 giugno 2013
RIEPILOGO INCASSI GIUGNO 2013 PER SOCIETA'
COMPTON/RAZIONE n. 26

Parola IVA 06420341218
Via G. Melicurgo, 4 - 80133 NAPOLI

Spett.le
Alfano Cir. S.p.A.
Via Luigi De Majo 45
80067 Sorrento
C.F. e P.I. 02763161219

Gli incassi complessivi dei biglietti venduti per mese e per vostro conto ammontano a: []
cont. validativi: []

Tratta	Classifica	Versione	Prezzo medio	IVA	Importo Incassi
APO AMALFI - SORRENTO					
APO SORRENTO - AMALFI					
MNV AMALFI - SORRENTO					
APO C/MARE - CAPRI					
APO CAPRI - C/MARE					
APO C/MARE - SORRENTO					
APO SORRENTO - C/MARE					
APO CAPRI - ISLAND					
APO ISLAND - CAPRI					
APO SORRENTO - CAPRI					
APO ISCHIA - SORRENTO					
APO SORRENTO - ISCHIA					
APO Ischia - Sorrento via Capri					
APO Sorrento - Ischia via Capri					
APO POSITANO - SORRENTO					
APO SORRENTO - POSITANO					
MNV POSITANO - SORRENTO					
APO SORRENTO - ISLAND					
MNV SORRENTO - MINICROC					

98. Occorre, infine, dare conto di alcune evidenze acquisite circa le modalità della gestione dell’iniziativa “Biglietto Unico” ai collegamenti da/per Capri. In particolare, il Circolo per l’Isola di Capri ha dichiarato in audizione che, nella realtà, nella sua concreta attuazione l’impegno in questione non sarebbe rispettato: “[i]n particolare, le “Condizioni di trasporto” dei biglietti venduti da Gescab per corse da/per Capri recano sul retro la dicitura “Il presente biglietto è valido per la sola corsa in esso indicata. I biglietti non utilizzati perderanno la validità senza diritto di rimborso. (...)”. Inoltre, almeno in inverno, non esistono corse entro i venti minuti – termine previsto dal Regolamento per il Biglietto Unico presente sul sito Gescab per effettuare il cambio corsa – e, pertanto, oltre a quanto indicato sul titolo di viaggio (che rappresenta il contratto di trasporto con l’utente) non esiste la possibilità materiale di effettuare il cambio alle condizioni previste dal Regolamento suddetto. A riprova di quanto detto, viene fornita copia dei vigenti orari Gescab sulle corse tra Capri e Napoli e tra Capri e Sorrento con cadenza minima di almeno un’ora”¹⁰³.

99. Significativo appare in proposito il “Regolamento di Trasporto per Passeggeri e Merci” di Gescab, in base al quale “1)BIGLIETTI E TARIFFE - Il biglietto di passaggio è personale, non cedibile ed è valido solo per il

¹⁰³ Cfr. doc. I689C n. 756, cit..

trasporto in esso specificato. (...). Il biglietto non utilizzato entro la data di emissione perderà validità senza diritto al rimborso" (enfasi aggiunta)¹⁰⁴.

100. Inoltre, Gescab ha dichiarato che la percentuale di biglietti modificati in attuazione dell'iniziativa "Biglietto Unico" nel periodo 2009-2013 si aggira intorno al [20-30%] di quelli emessi¹⁰⁵.

H. L'ATTUAZIONE DELL'ACCORDO 2008 MEDIANTE GESCAB E ACAP

101. La documentazione in atti fornisce evidenza a) di un'intensa e perdurante attività delle Parti di attuazione dell'Accordo 2008, in cui Gescab e ACAP assumono un ruolo centrale; b) di rinnovi successivi di detto Accordo oltre la sua scadenza originale all'aprile 2011, anche attraverso modifiche parziali dell'accordo originario.

L'attuazione dell'Accordo 2008 dopo la chiusura del procedimento I689 e il ruolo di ripartizione dei ricavi di Gescab e ACAP

102. Le pattuizioni contenute nell'Accordo 2008 si ritrovano in vari documenti, tra cui appare particolarmente significativo un documento contenente conteggi relativi a ricavi da traffico e migliatico del primo trimestre 2010 e denominato "ACAP Conguaglio Ricavi - Miglia" che illustra chiaramente l'attuazione dell'Accordo 2008 in termini di ripartizione dei ricavi, secondo le quote ivi stabilite, anche rispetto a Medmar Navi, evidenziando gli aggiustamenti per il "migliatico" 2010 rispetto all'attività nautica 2007¹⁰⁶. Si riporta di seguito un estratto del documento in questione.

¹⁰⁴ Cfr. doc. I689C n. 342.

¹⁰⁵ Cfr. risposta alla richiesta di informazioni del 11 marzo 2014, doc. I689C n. 790. Nell'ambito del procedimento n. I689, il CLMP aveva quantificato tale percentuale nel [20-30%] del totale dei biglietti emessi, doc. n. 8.440.

¹⁰⁶ Cfr. doc. I689C n. 104.

Fig. 6, doc. I689C n. 104; la ripartizione dei ricavi in quote storiche effettuata da ACAP
 Acap Conguaglio Ricavi - Miglia

Trimestre 2010	Quota (in %)	Quota		2008 2010		Totale
		Di competenze	Attribuibile	Conguaglio	Conguaglio	
Quota per società in base alle partecipazioni				€	Migliaia	€
Milauro S.p.A.						
Milauro 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%	€		€	€	€

DOH FRANCEX O

103. Come si può vedere, il documento indica la “*quota per società in base alla partecipazione*” ed effettua la ripartizione del monte ricavi, mettendo a confronto i ricavi “*di competenza*” secondo le quote di ripartizione dell’Accordo 2008 e i ricavi effettivamente realizzati e dunque “*attribuibili*”. La differenza che ne deriva, indicata nella colonna “*Conguaglio €*”, sommata ai valori riportati nella colonna “*Conguaglio Miglia*”, costituisce il “*Totale*” a debito o a credito di ciascuna società. Come già visto nell’applicazione del meccanismo di ripartizione dei ricavi nell’ambito del vecchio CLMP, anche in questo caso la ripartizione dei ricavi non riflette quindi i risultati operativi ottenuti nel mercato, ma segue le quote definite nell’Accordo 2008, arrivando nel caso di Alicost e di Medmar Navi a scostamenti particolarmente significativi tra i valori di competenza e quelli attribuibili¹⁰⁷.

104. La circostanza che la ripartizione dei ricavi fra i consorziati non segua le quote consortili né rispecchi l’attività realmente svolta trova conferma in un altro documento, acquisito presso il Gruppo Lauro e denominato “*Relazione sulla chiusura dei conti tra tutte le società consorziate al 31.12.2009*”. Tale documento, formato in occasione di una riunione tra i rappresentanti del CLMP e di Gescab, nonché di armatori (NLG) e dipendenti SNAV “*presso la sede del CLMP*” del 28 maggio 2010, nel dare conto che “*sono stati esaminati tutti i conteggi relativi alle attività realizzate in conformità degli accordi convenuti tra le società aderenti e approvati da tutte*”, riporta che la metodologia seguita è stata quella di “*diminuire o aumentare le quote di ricavi spettanti ad ogni società nella ripartizione dei ricavi consortili (...)*”. Il Consortio infatti assegna i ricavi realizzati da

¹⁰⁷ Il documento contiene altresì un analogo prospetto relativo ad aprile 2010, con le due alternative “*CON METRÒ*” e “*SENZA METRÒ*”, che confermano nel primo caso una ripartizione secondo le quote dell’Accordo 2008 e nel secondo caso una leggera riduzione (nell’ordine di [omissis %]) delle quote di ciascuna società, a favore di Medmar Navi (+ [omissis %] circa).

ciascuna società partecipante in base alle direttive dei consorziati e non assolutamente sulla base della quota partecipativa al fondo consortile¹⁰⁸.

Il documento quantifica anche le posizioni contabili dei partecipanti al Consorzio, utilizzando le stesse voci contenute nel documento denominato “Confidenziale LMP_GSC_AC”, sopra descritto, quali ad esempio “conguaglio attività allargata Gescab”, “attività consortile 200/2007”, “storno quota Medmar”.

105. Si noti ancora che l’estratto del già citato documento denominato “ACAP Conguaglio Ricavi - Miglia” riconduce l’importo di € [omissis] di SNAV al “Don Francesco”, voce che l’Accordo 2008 individuava come specifica voce del monte ricavi. Un’altra sezione di tale documento riporta il dettaglio delle voci che concorrono a formare il monte ricavi, quali contanti, *vouchers*, “On line Golfo” (Alilauro, Gescab e SNAV), “On line Eolie” (SNAV), “On line Pontine” (SNAV), “Neapolis” (ripartendone i ricavi al 50% tra SNAV e NLG), “Gara Regionale” (Medmar Navi e SNAV). Anche in questo caso, con particolare riferimento alla dicitura Eolie, Pontine e Gara Regionale, si tratta di voci espressamente ricomprese nell’oggetto dell’Accordo 2008.

106. Per allineare i ricavi realizzati in Gescab con quelli più elevati in ambito ACAP, viene attivato in Gescab un sistema di riproporzionamento tra le altre Parti della quota di partecipazione riconosciuta a Medmar Navi dall’Accordo 2008. In tal senso, l’e-mail del 20 settembre 2010 inviata da Gescab al consulente fiscale, ha ad oggetto “linee allargate 2010” e, in un allegato costituito da un’unica pagina indicata come “Riepilog.xls”, illustra il dettaglio dei ricavi realizzati nel periodo gennaio–dicembre (2009) per società (Lauro.it, Alilauro Gruson, Alicost, Medmar Navi, NLG e SNAV), canali di vendita (contanti, *vouchers*, On-line Golfo, On-line Eolie e On-line Pontine) e settore interessato (Neapolis, noleggi, Gara regionale etc.)¹⁰⁹.

107. Numerosi altri documenti attestano l’esistenza di conteggi e valorizzazioni da parte di ACAP e Gescab in relazione al calcolo del migliatico e alla ripartizione del monte ricavi, nei quali si tiene anche conto della particolare posizione di Medmar Navi, riconosciuta dall’Accordo 2008 (cfr. Appendice, Sez. 7, C.1)¹¹⁰.

¹⁰⁸ Cfr. doc. I689C n. 68.

¹⁰⁹ Cfr. doc. I689C n. 242.

¹¹⁰ Cfr. docc. I689C 105, 106, 107, 198, da 200 a 204, 207, 211, 220, 225, da 231 a 233, 238, 239, 242, 291, 325, 445.

L'attività di monitoraggio svolta dagli organismi comuni

108. La piena attuazione dell'Accordo 2008 risulta anche da alcuni documenti che descrivono il sistema di monitoraggio realizzato dalle Parti e svolto da Gescab e ACAP, in qualità di "organi di controllo". Si riporta sotto lo stralcio di un documento attestante tale attività.

Figura 7, doc. I689C n. 578: ACAP e GESCAB quali organi di controllo dei dati

Uggi ACAP ha uno strumento di controllo che permette alle persone li impiegate di elaborare una statistica dei ricavi di Gescab dal 01/10 e il suo riferimento e "contradditorio" è il consorzio GESCAB che ha 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 nati durante la tua assenza

109. Tale documento, consistente in una email inviata nel novembre 2009 da NLG a tutte le Parti dell'Accordo 2008, compresa Medmar Navi, evidenzia la necessaria interlocuzione tra i due centri di monitoraggio/controllo ACAP e GESCAB, per verificare la costante corrispondenza tra i dati¹¹¹. Infatti, la composizione e l'ambito di attività non omogenei tra GESCAB (cui partecipano soltanto SNAV, le società del gruppo Lauro e NLG) e ACAP (che comprende anche Medmar Navi, la quale, in base all'Accordo 2008, incassa *extra-consorzio* e dunque direttamente) crea problemi di disallineamento nell'attribuzione dei ricavi pro-quota storica, ampiamente descritti in Appendice (Sez. 7, C.3).

110. Nello stesso senso, rileva la documentazione che descrive la procedura di certificazione ricavi svolta da ACAP (Appendice, Sez. 7,C3). E' stato acquisito in atti un documento che prova inequivocabilmente l'esistenza in ACAP di uno scambio di informazioni dettagliate, sensibili, disaggregate in tempo reale e per tratta/settore - venduto/trasportato/canale di vendita funzionale al monitoraggio e alla certificazione dell'attività nautica e dei ricavi, necessari per poter ripartire costi/ricavi secondo le quote storiche definite dall'Accordo 2008, secondo "procedure di certificazione" ben definite¹¹².

¹¹¹ Cfr. doc. I689C n. 578.

¹¹² Cfr. docc I689C nn. 275 e 552, presso NLG.

La modifica (nel 2011) dell'Accordo 2008

111. L'art. 5 dell'Accordo 2008 stabiliva che esso avesse efficacia per tre anni, dunque fino al 1° aprile 2011. In effetti, dai documenti agli atti, emerge che l'Accordo 2008 è stato prorogato a partire da tale data per il periodo di un anno, con rinnovo tacito di anno in anno e risulta tutt'ora in vigore.

112. In tal senso, un'e-mail del 9 settembre 2011¹¹³, acquisita presso Gescab e avente ad oggetto "*GESCAB/ACAP*", inviata da Alicost a SNAV, Alilauro Gruson, Alilauro, NLG e, per conoscenza, al direttore generale di ACAP, e a un consulente esterno di Gescab, ad altri rappresentanti di Marininvest e di Alicost, contiene in allegato copia degli articoli 3, 4 e parte dell'art. 5 nella versione risultante dalle modifiche apportate all'Accordo 2008. L'art. 5, inoltre, riporta la previsione secondo cui l'Accordo avrà "*la durata di anni uno a decorrere dal 1° Aprile 2011 e si rinnoverà tacitamente di anno in anno*".

113. L'e-mail in questione è particolarmente significativa perché traccia una "*evoluzione del sodalizio*" tra le Parti, conferma l'esistenza (e la vigenza al settembre 2011) dell'Accordo 2008 e la sua riconduzione al disegno di gestione coordinata del mercato, nonché il permanere di frizioni nella sua attuazione, in ragione di "*una convivenza difficile e polemiche estenuanti*" fra il Gruppo Lauro e il Gruppo Aponte.

114. In particolare, il rappresentante di Alicost esordisce dichiarando che "[i]ndiscutibilmente il metterci insieme intorno ad un tavolo ha permesso alle nostre aziende di affrontare la dura crisi degli ultimi tre anni con un minimo di serenità, e con la speranza che avremmo affrontato le problematiche del settore in modo compatto ed univoco" e di aver ritenuto che "*non esistessero alternative serie ad una migliore integrazione delle nostre realtà magari creando una unica Società che gestisse, all'inizio, in modo sinergico ed economico tutte le Unità disponibili*". Il rappresentante di Alicost riporta il punto di vista dell'azienda rispetto all'attuazione dell'"*accordo globale*", lamentando di aver subito un trattamento peggiorativo nei due ambiti, "*GESCAB*" e "*ACAP*", in cui è articolata l'e-mail, evidenziando dunque la natura funzionale di tali organismi rispetto all'attuazione dell'Accordo 2008.

115. Nella sezione dell'email dedicata a "*Gescab*", il rappresentante di Alicost dà conferma dell'esistenza dell'Accordo 2008 sottoscritto da tutte le Parti e dei suoi due punti cardine, relativi alla ripartizione dei ricavi e al

¹¹³ Cfr. docc. I689C nn. 185 e 221 (presso Gescab), nonché doc. I689C n. 122 (presso Alicost).

rispetto della quota storica 2007 di attività. In particolare, Alicost ricorda l'esistenza di un “accordo quadro del 2007 sottoscritto da tutti noi [che] si basava su due punti: 1. Ripartizione dei ricavi secondo la produzione LORDA 2007 ... 2. Attività nautica (Migliatico): Ogni Azienda doveva assicurare un'attività pari a quella prodotta nel 2007. Qualora si risparmiavano miglia, i risparmi, una volta valorizzati, venivano messi a disposizione dei Consorziati e conguagliati con i ricavi” (enfasi aggiunta).

116. Nella sezione della stessa e-mail dedicata ad “ACAP”, si indica che la *“delibera ultima relativa alla modifica dell'art. 4 ‘dell'Accordo’ (...)* rappresenti fedelmente la volontà di continuare a gestire questo Accordo nel più totale stato di anarchia”. Ciò evidenzia che in sede ACAP è stata assunta una delibera di modifica dell'Accordo 2008 e che, nonostante problemi di applicazione tra le Parti, lo stesso è comunque “gestito”, ossia attuato, in ambito associativo¹¹⁴.

117. L'e-mail evidenzia la mancata approvazione del pur previsto *“piano operativo condiviso”* per il 2011, con conseguente difficoltà a garantire il rispetto del migliatico 2007; Alicost ad esempio rileva che nel settore Salerno avrebbe *“già coperto al 31 Agosto il [omissis] delle miglia effettuate nel 2007”*, e ipotizza di dover *“sospendere il servizio e qualcuno dovrebbe venire a sostituirmi”*, dovendo in caso contrario continuare a *“rimetterci carburante e armamento”*. Sul versante opposto, invece, il rappresentante di Alicost segnala che NLG risulta aver sospeso *“arbitrariamente per l'intera stagione n° 2 corse delle 3 autorizzate”*, ottenendo un risparmio di costi, nonché un accosto a Positano a ridosso della partenza di Alicost. Significativamente, l'e-mail conclude: *“non c'era una sorta di patto di non concorrenza tra le nostre società? C'è qualcosa che mi è sfuggito? Devo*

¹¹⁴ Così il testo del nuovo art. 4: *“Entro il 10 Dicembre di ciascun anno le parti si impegnano ad approvare un piano operativo condiviso di tutte le corse che ciascuna di esse dovrà effettuare nell'anno di riferimento con specifica indicazione delle unità navali da impiegare. Il piano operativo dovrà massimizzare i risparmi (sostanzialmente dovrà contenere le riduzioni di corse/attività conseguite nell'anno 2010 rispetto all'anno 2007) e favorire il miglioramento del servizio. Il piano operativo dovrà favorire i risparmi di attività / migliatico di ciascuna società in quota percentuale, rispetto al risparmio totale, pari alla quota di partecipazione al monte ricavi della stessa. Eventuali differenze tra le quote di partecipazione ai risparmi effettivamente conseguiti dalle singole società verranno compensate 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'ipotesi che la compensazione non fosse possibile per differenti tipologie delle unità navali utilizzate le differenze verranno compensate in Euro in sede di riparto dei ricavi. Approvato il piano operativo, in ipotesi di ulteriori risparmi rispetto allo stesso, per decisione di tutte le società ovvero per mancata esecuzione di una o più corse per motivi contingenti, la società che ha conseguito i risparmi dovrà riversare gli stessi (che sono calcolati sulla base del costo miglia approvato contestualmente al piano operativo) nel monte ricavi ove favorire la partecipazione di tutte le società al risparmio conseguito in ragione delle singole quote di partecipazione. Eventuali maggiori costi sostenuti da ogni singola società per effetto di decisioni comuni dovranno essere ripartiti tra tutte le società in ragione delle singole quote di partecipazione”* (enfasi nel testo).

preoccuparmi di acquisire nuovi accosti a danno dei soci ACAP?” (enfasi nel testo).

118. Il documento illustrato riporta altresì alcune informazioni da cui si evince che non si siano prodotte, in occasione della revisione dell'aprile 2011, variazioni dell'ambito soggettivo dell'Accordo 2008, ovvero che questo, nella sua nuova versione, e almeno fino alla data della mail di Alicost, intervenga fra le stesse società aderenti ad ACAP (NLG, Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, Snav e Medmar Navi); in tal senso certamente depone la circostanza che il testo dell'art. 3, nel documento allegato alla e-mail in questione, riporti la dizione *“a ciascuna società viene attribuita la seguente quota di partecipazione”*, seguita da una lista di sei voci, che pure risultano omissate a penna, ma certo più chiaramente il fatto che Alicost nell'ambito della mail quantifichi la propria quota nella stessa identica misura di quella prevista dall'accordo 2008 (*“[omissis%]”*, cfr. sopra), richiamando peraltro il ruolo di gestione dell'accordo 2008 svolto da ACAP.

III. LA VIOLAZIONE DEGLI IMPEGNI ASSUNTI NEL PROCEDIMENTO I689

119. La presente sezione considera gli elementi che consentono di individuare nelle condotte delle Parti la violazione degli impegni resi obbligatori nel 2009, ai sensi dell'art. 14-ter, comma 2, della L. n. 287/90, in virtù del quale *“l'Autorità in caso di mancato rispetto degli impegni resi obbligatori ai sensi del comma 1 può irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria fino al 10 per cento del fatturato”*.

120. Per ciò che qui rileva, le Parti si sono impegnate: 1) a limitare le iniziative comuni alla qualità del servizio, sciogliere il CLMP entro il 31 luglio 2009, limitare l'iniziativa “Biglietto Unico” alle rotte da/per Capri e; 2) a predisporre il regolamento relativo al Biglietto Unico.

A) LA VIOLAZIONE DELL'IMPEGNO N. 1

121. In via preliminare, si osserva che gli obblighi nei quali si articola l'impegno n. 1 rispondono alla medesima esigenza di risolvere le preoccupazioni concorrenziali espresse dall'Autorità e potenzialmente derivanti dalle iniziative comuni, *“presenti e future”*, realizzate dalle Parti. In quest'ottica vanno inquadrare le condotte che configurano violazioni di tali impegni, tenendo presente che in tutte le relazioni di ottemperanza, le

Parti hanno sempre dichiarato di aver sciolto il CLMP e di essersi astenute dallo scambio e condivisione di dati commerciali sensibili, così come che l'Accordo 1998 non era più in vigore.

Sullo scioglimento del CLMP

122. Con specifico riferimento all'impegno a sciogliere il CLMP, le Parti hanno trasmesso la relativa delibera del 18 luglio 2009¹¹⁵, sostenendo per tale ragione di aver ottemperato all'impegno n. 1, che richiedeva unicamente di assolvere a tale adempimento.

123. A fronte di ciò, tuttavia, le risultanze istruttorie (Appendice, Sez. 7) hanno evidenziato che, contestualmente e parallelamente allo scioglimento del CLMP, le Parti costituivano la società Gescab, che si è posta sin da subito in perfetta continuità con il CLMP, assicurando la completa attuazione dell'Accordo 2008, così come il CLMP aveva precedentemente fatto in relazione all'Accordo 1998¹¹⁶. Ciò è dimostrato da numerosi elementi univocamente convergenti.

124. A tale riguardo rileva, in primo luogo, l'identità dell'attività concretamente svolta dai due organismi comuni, consistente in entrambi i casi nella ripartizione dei ricavi derivanti dal trasporto marittimo nelle tratte messe a fattor comune in base a quote storiche e non secondo meccanismi di *revenue sharing*¹¹⁷. Inoltre, non vi è stata cesura tra il periodo di gestione consortile e di gestione dell'iniziativa "Biglietto Unico", cessato per il CLMP il 31 luglio 2009 e iniziato per Gescab il 1° agosto 2009. Nello stesso senso depongono l'identità della sede legale, del sito internet, la stabilità e la coincidenza fra cariche di rilievo nelle società armatrici e in CLMP prima e Gescab poi.

125. Appare significativo in proposito che le Parti, da un lato, si impegnavano nei confronti dell'Autorità a sciogliere il CLMP entro il 31 luglio 2009, dall'altro, "*lavoravano tutto agosto*" (2009)¹¹⁸ per rendere Gescab, costituita il 23 luglio 2009, pienamente operativa e in concreto sostituibile al CLMP nella propria attività finalizzata alla realizzazione dell'intesa.

¹¹⁵ Cfr. doc. 9.483, all. 2, fascicolo I689.

¹¹⁶ Con l'eccezione (formale) di NLG, che però conferisce mandato a Gescab per la bigliettazione, cfr. doc. I689B n. 17 e docc. I689C nn. 251 e 460. [Omissis].

¹¹⁷ La continuità nell'attività per il B.U. fra i due organismi comuni è stata, tra l'altro, confermata da Alicost, doc. I689C n. 472, dalle date dei primi contratti di mandato, docc. I689C nn. 189-192, dal "*trasferimento*" da parte della società di consulenza informatica del contratto CLMP "*tutto su nuovo cntr Gescab*", doc. I689C n. 515.

¹¹⁸ Cfr. doc. I689C n. 578.

126. D'altro canto, la nota del 6 agosto 2009 e le relazioni semestrali del 4 febbraio e del 12 agosto 2010 trasmesse da tutte le Parti del procedimento n. I689 non fanno menzione di Gescab, nonostante l'istruttoria abbia evidenziato che, fin dal tempo della prima relazione del 6 agosto 2009 che prospettava anche l'impegno a sciogliere il CLMP, la società era già stata costituita, iscritta nel registro delle imprese e resa operativa.

127. A tale riguardo, NLG ha dichiarato che *“l'Autorità ne è venuta a conoscenza non appena ha richiesto informazioni sul punto”*¹¹⁹ e, più in generale, le Parti sostengono che la mancata iniziale comunicazione della costituzione di Gescab sarebbe irrilevante, in quanto, mantenendo l'iniziativa comune Biglietto Unico alle rotte da/per Capri, l'Autorità avrebbe dovuto essere consapevole del fatto che un altro soggetto sarebbe stato evidentemente incaricato di gestirla. Ciò spiegherebbe, secondo le Parti, anche l'impiego in Gescab delle stesse strutture e delle stesse persone presenti nel CLMP.

128. Tuttavia, si deve ricordare, da un lato, che le informazioni fornite dalle Parti *“sul punto”* hanno dapprima evidenziato che, coerentemente con l'oggetto sociale¹²⁰, l'attività principale della società era legata alla realizzazione di progetti infrastrutturali, mentre l'istruttoria ha fatto emergere che l'attività prevalentemente svolta da Gescab è più ampia e riguarda, come detto innanzi, le stesse attività già svolte dal CLMP¹²¹. In particolare, come più in dettaglio descritto nella sezione in fatto del presente provvedimento e nell'Appendice “A” (Sez. 71), le voci di costo risultanti dai bilanci 2009-2012, i mandati e le fatture ricevuti ed emesse da Gescab e i listini di prezzi al pubblico diffusi dalla società dimostrano che l'attività di bigliettazione da essa svolta ne costituisce il *core business*.

129. Si osservi che la delibera dell'Autorità del 2009 era chiara nel ritenere l'impegno a sciogliere il CLMP adeguato e proporzionale, in quanto *“idoneo a rimuovere l'iniziativa comune più risalente nel tempo e maggiormente suscettibile di agevolare l'eventuale coordinamento delle condotte tra armatori privati”* ed è stato ritenuto *“indispensabile”* al fine di azzerare *“il rischio di esiti anticoncorrenziali derivanti da una struttura comune con le caratteristiche del Consorzio”* (§ 27 della delibera del 15 ottobre 2009, enfasi aggiunta).

¹¹⁹ Cfr. il verbale di audizione di NLG, doc. I689C n. 436.

¹²⁰ Secondo quanto previsto dallo 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”* (doc. I689B n. 17, allegato 6).

¹²¹ Cfr. verbale ispettivo di Gescab, doc. I689C n. 177.

130. È evidente che, per risolvere le preoccupazioni concorrenziali che erano alla base della decisione di accettazione degli impegni, le Parti non avrebbero dovuto limitarsi a meri adempimenti formali, quali nel caso di specie, l'adozione della delibera di scioglimento e messa in liquidazione del CLMP, ma avrebbero dovuto tenere condotte coerenti con le motivazioni chiaramente esplicitate nella delibera citata e con la *ratio* ad essa sottesa, che era quella di sopprimere uno strumento di coordinamento privilegiato, quale il CLMP. Ciò implica necessariamente che le Parti non dovevano limitarsi a sciogliere formalmente il CLMP, ma dovevano anche astenersi dal ricostituire una struttura operativa avente "le caratteristiche del Consorzio", cambiandone soltanto la forma giuridica e la denominazione. Ciò toglie ugualmente rilievo alla tesi delle Parti secondo cui l'Autorità non avrebbe considerato la "profonda" diversità tra il CLMP (che vendeva biglietti alla stregua di un vettore e per un ampio numero di rotte) e Gescab (che emette biglietti sulla base di un mandato delle compagnie e per le sole rotte da/per Capri).

131. Si può concludere che Gescab ha operato in piena continuità con CLMP, assicurando, così come il CLMP, la ripartizione dei costi/ricavi derivanti dal trasporto marittimo nelle tratte messe a fattor comune in base a quote storiche¹²².

132. Alla luce delle considerazioni espresse sopra, si può, quindi, ritenere che l'obbligo di sciogliere il CLMP, cruciale nell'ambito dell'impegno n. 1), non sia stato rispettato dalle Parti che lo avevano assunto, ovvero da Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, NLG e SNAV. Quanto a SMLG, che pure a suo tempo ha assunto l'impegno al pari delle altre società citate, va rilevato che essa è uscita fin dal settembre 2008 dal CLMP e dal mercato rilevante; non risulta inoltre che essa abbia mai partecipato a Gescab e/o operato attraverso questa. Pertanto, tenuto conto della tempistica della violazione e dei comportamenti rilevanti ai fini della presente valutazione, SMLG non è ritenuta responsabile della violazione dell'impegno in questione.

¹²² In questo contesto, può essere richiamata la giurisprudenza che fa ricorso ai concetti di "violazione" o "elusione" del giudicato da parte dell'amministrazione rispetto al giudicato formatosi su un proprio provvedimento vagliato dal giudice. Più precisamente, si ha "violazione del giudicato quando il nuovo atto [dell'amministrazione] riproduca gli stessi vizi già censurati in sede giurisdizionale, ovvero quando si ponga in contrasto con precise e puntuali prescrizioni provenienti dalla statuizione del giudice, mentre si ha elusione del giudicato allorquando l'amministrazione, pur provvedendo formalmente a dare esecuzione alle statuizioni della sentenza, persegue l'obiettivo di aggirarle dal punto di vista sostanziale, giungendo surrettiziamente allo stesso esito già ritenuto illegittimo". Cfr., *ex multis*, C.d.S., Sez. VI, 27 gennaio 2014, n. 416; Sez. V, 6 maggio 2013, n. 2418; Sez. IV, 1° aprile 2011 n. 2070, 4 marzo 2011 e 31 dicembre 2009, n. 9296.

Sulla bigliettazione da/per Capri

133. Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, NLG e SNAV dovevano limitare l'attività di bigliettazione comune alle tratte da/per Capri. Al riguardo la delibera del 2009 riconosceva che l'unica attività coordinata consentita alle Parti, e già svolta dal CLMP, ovvero la gestione del Biglietto Unico su tali rotte, fosse "*suscettibile di produrre concreti miglioramenti per l'utenza nella fruizione dei servizi se (...) adeguatamente realizzato (...) in termini di minori tempi di attesa e di imbarco (...) considerati i significativi problemi di congestione che presenta il porto dell'Isola*" (§ 27 della delibera del 15 ottobre 2009).

134. A fronte di ciò, numerosi documenti attestano che Gescab bigliettota tutt'ora anche per rotte ulteriori che non hanno Capri come punto di origine o destinazione. In definitiva, l'insieme degli elementi descritti sopra indica che l'attività prevalente concretamente svolta da Gescab è stata senz'altro quella di bigliettazione anche relativamente alle suddette rotte, senza soluzione di continuità con l'attività svolta dal CLMP.

135. Le Parti negano la violazione dell'obbligo di limitare la bigliettazione comune alle rotte da/per Capri mettendo in rilievo che la contestazione poggerebbe sull'operatività di tratte c.d. intermedie, all'interno di linee più ampie comprendenti comunque Capri, e che, in ogni caso, i biglietti venduti in relazione alle tratte intermedie rappresenterebbero una parte del tutto marginale, stimata intorno al [5-10%], rispetto all'attività complessiva.

136. In proposito, si richiama, in primo luogo, la distinzione tra "linea" e "tratta", laddove la *linea* indica il servizio di trasporto lungo le grandi direttrici di traffico, in genere da un punto di partenza e uno di destinazione aventi la massima distanza nella configurazione del servizio, mentre la *tratta* identifica il collegamento tra punti intermedi lungo la linea. Ai fini della presente fattispecie, coerentemente con una giurisprudenza consolidata in materia di definizione di mercati rilevanti nel settore dei trasporti, rileva il concetto di origine e destinazione (O&D), sicché, laddove si consideri una tratta con caratteristiche di O&D autonome rispetto alla linea, detta tratta è direttamente rilevante. Nel caso di specie, la tratta Napoli-Sorrento, come le altre indicate sopra per cui Gescab effettua specifica bigliettazione, anche laddove operate nell'ambito di linee più ampie, assumono in tal senso rilevanza autonoma ai fini della valutazione.

137. Ancor di più, l'istruttoria ha evidenziato che, rispetto alla linea Capri-Napoli-Sorrento, la tratta Napoli-Sorrento ha una propria autonomia, sia

perché sin dalla delibera n. 6860/2001 è considerata quale specifica tratta soggetta a obblighi di servizio pubblico su cui la Regione ha individuato orari di servizio minimo, nonché specifiche tariffe per residenti e pendolari (abbonamenti), sia perché se da Capri si vuole raggiungere Sorrento passando per Napoli è necessario acquistare biglietti distinti, che prevedono regimi tariffari diversi per i residenti, e cambiare mezzo¹²³. Al riguardo, nelle audizioni del 10 e 14 febbraio 2014, rispettivamente, i Forum dei Giovani di Capri e di Anacapri e il Circolo PD per l'Isola di Capri hanno dichiarato che non esiste un collegamento Capri-Napoli con scalo a Sorrento e che, giunti al porto di Sorrento, è necessario scendere e prendere un altro naviglio con un diverso biglietto. Il primo ha inoltre fornito copia dei distinti biglietti emessi da Gescab il 7 febbraio 2014 per le tratte Capri – Sorrento e Sorrento – Napoli, specificando che i due biglietti sono stati emessi con regime tariffario differenziato, per residente nella tratta Capri – Napoli e ordinario (non residente) per la tratta Napoli – Sorrento e che non esiste la linea Capri – Sorrento via Napoli negli orari ufficiali dell'Azienda Autonoma di soggiorno di Capri¹²⁴.

138. Con riguardo all'importanza delle tratte le quali, pur essendo operate in regime di Biglietto Unico, non hanno Capri come origine o destinazione, si osserva altresì che un documento del 25 ottobre 2011, relativo al numero dei passeggeri 2010 sulle linee Gescab, riporta dati di bigliettazione di tutto rilievo con riferimento ai passeggeri trasportati su alcune linee, quali la Beverello – Sorrento, la Positano – Sorrento, la Ischia – Sorrento, la Amalfi – Sorrento, la Positano – Salerno, Salerno – Ischia e vv. A titolo esemplificativo, si segnala che i biglietti emessi da Gescab nel 2010 per Alilauro Gruson, Alilauro e NLG sono complessivamente oltre *[omissis]*; quelli relativi alla tratta Ischia – Sorrento e vv. di Alilauro Gruson sono oltre *[omissis]*, etc.¹²⁵.

139. Inoltre, definire marginale una percentuale del *[5-10%]* dell'attività sulle tratte intermedie rispetto a quella complessiva appare in ogni caso poco significativo, in quanto 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 fosse riferito a

¹²³ Cfr. le audizioni di Federalberghi Ischia/Capri e le informazioni fornite a corredo dell'audizione, doc. 6.367 e 9.448, 6.379 e 7.386, l'audizione di NLG e Gescab, docc. I689C nn. 712 e 746 e le informazioni da quest'ultima rese in data 11 marzo 2014, doc. I689C n. 790.

¹²⁴ Cfr. rispettivamente docc. I689C nn. 753 e 756.

¹²⁵ Cfr. doc. I689C n. 125. Anche i dati Gescab relativi al solo periodo dal 1° gennaio al 31 maggio 2013 non sono trascurabili, in quanto i passeggeri trasportati sulla linea Napoli – Sorrento e vv. sono stati oltre *[omissis]* e quelli relativi alla linea Ischia – Sorrento sono stati oltre *[omissis]*, cfr. doc. I689C n. 246.

un anno in particolare, a un valore medio annuale o, infine, a un valore complessivo per tutto il periodo considerato. In ogni caso, la documentazione in atti evidenzia che il fatturato generato dal traffico su tale rotta appare tutt'altro che trascurabile e risulta sensibilmente più significativo rispetto a quello generato nei collegamenti “*via Capri*”¹²⁶.

140. Infine, anche tale obbligo va interpretato secondo la *ratio* del provvedimento del 2009, in base al quale l'impegno proposto è stato accettato in considerazione degli effetti positivi che l'iniziativa sul Biglietto Unico poteva produrre per l'utenza, «*se adeguatamente realizzato*» e dunque limitatamente alle rotte da/per Capri (non anche via Capri), in quanto eccezione al divieto di coordinamento che caratterizza tutte le articolazioni dell'impegno n. 1). Si aggiunga che, giacché i documenti Gescab distinguono i ricavi per rotte «*via Capri*» rispetto a quelli per rotte dirette che non toccano Capri (Sorrento-Ischia vs. Sorrento-Ischia via Capri¹²⁷), sarebbe tecnicamente possibile emettere biglietti separati per le rotte diverse da quelle da/per Capri. Si ricorda, infine, che tale impegno è stato proposto dalle Parti, le quali evidentemente non possono ora eccepire l'impossibilità tecnica di svolgere il servizio con mezzi o strumenti di bigliettazione dedicati, essendo esse per definizione a conoscenza della flotta disponibile e/o utilizzabile, nonché degli strumenti a disposizione del proprio settore commerciale.

141. In definitiva, le evidenze agli atti provano che le società Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, NLG e SNAV hanno violato anche l'obbligo, assunto nell'ambito dell'impegno n. 1, di limitare l'attività di bigliettazione comune alle tratte da/per Capri.

Sulla limitazione del coordinamento alle questioni relative alla qualità del servizio

142. Passando all'obbligo di limitare le iniziative comuni, “*presenti e future*” al coordinamento per la qualità del servizio, la cospicua documentazione agli atti dà conto della prosecuzione, anche dopo la delibera del 15 ottobre 2009, e dunque in vigenza degli impegni assunti dalle Parti, di un'ampia concertazione consistente in un'intesa anticoncorrenziale di ripartizione dei ricavi in quote storiche, anche attraverso il coordinamento delle politiche commerciali e un continuo scambio di informazioni sensibili e altamente

¹²⁶ Cfr. docc. I689C nn. 125 e 246.

¹²⁷ Cfr. doc. I689C n. 569.

disaggregate (si veda quanto appena descritto e la Sez. 7 dell'Appendice).

143. L'intesa è stata realizzata con il contributo determinante di ACAP e di Gescab che, fin dalla loro costituzione, hanno operato affinché essa si realizzasse e si attuasse; svolgendo attività, per conto degli armatori che le partecipano, finalizzate senza dubbio al coordinamento su variabili concorrenziali strategiche e all'attuazione di accordi anticoncorrenziali, che quindi per definizione non consistono in *“comuni iniziative alle sole questioni dirette al miglioramento degli standard di qualità ed alla razionalizzazione dell'offerta del servizio”*, tenendo conto delle *“legittime finalità statutariamente perseguite”*. Tale ultima precisazione assume particolare rilievo, in quanto specifica l'ambito delle condotte consentite, escludendo dunque quelle che, pur rientrando nelle finalità statutarie, non siano legittime da un punto di vista concorrenziale.

144. Quanto all'argomentazione sollevata da Medmar Navi circa il fatto che non può essere chiamata a rispondere della violazione dell'impegno n. 1, non avendo essa partecipato al CLMP, né all'iniziativa del Biglietto Unico, né a Gescab, si rileva che l'istruttoria ha ampiamente dimostrato il suo pieno coinvolgimento nel coordinamento su profili diversi da quelli consentiti in base agli impegni e, pertanto, essa risponde dell'inottemperanza all'obbligo di cui all'impegno n. 1 a limitare il coordinamento alle questioni relative alla qualità del servizio, a prescindere dalla sua partecipazione al CLMP, al Biglietto Unico e a Gescab.

145. Tale attività illecita non può, evidentemente, rientrare nel novero di quelle (lecite) consentite dalla delibera dell'Autorità che ha accolto l'impegno assunto dalle Parti. Pertanto, si può concludere che le società Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, Medmar Navi, NLG e SNAV rispondono della violazione del profilo dell'impegno n. 1, consistente nell'obbligo di limitare le iniziative comuni al coordinamento per la qualità del servizio.

B) LA VIOLAZIONE DELL'IMPEGNO N. 2

146. Il secondo impegno richiedeva ad Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, NLG e SNAV di adottare un Regolamento per l'uso del B.U., ritenendo che ciò consentisse di *“aumentare l'efficacia di tale iniziativa a favore degli utenti”* (§ 27 della delibera del 2009). Risulta evidente che la *ratio* dell'impegno risiede dunque nel beneficio atteso per i consumatori, il che implica che la sua piena e corretta attuazione vada letta alla luce dell'applicazione concreta che i destinatari ne hanno dato.

147. Al riguardo, benché le Parti abbiano effettivamente adottato il citato

Regolamento, l'istruttoria ha evidenziato che la concreta gestione in comune dell'iniziativa Biglietto Unico nei collegamenti da/per Capri costituisce una violazione dell'impegno in questione. E' emersa, infatti, una palese incongruenza tra quanto astrattamente stabilito nel Regolamento per il Biglietto Unico, secondo cui un *"biglietto può essere utilizzato per la corsa effettuata dalla compagnia di navigazione indicata sul biglietto o in alternativa per altre corse (precedenti o successive e nell'intera giornata di validità del biglietto) effettuate dalla stessa compagnia o dalle altre compagnie di navigazione aderenti all'iniziativa"* e quanto invece concretamente indicato nelle condizioni di trasporto riportate sul retro dei biglietti Gescab da/per Capri, secondo cui *"Il presente biglietto è valido per la sola corsa in esso indicata. I biglietti non utilizzati perderanno la validità senza diritto di rimborso"*¹²⁸.

148. Secondo le Parti, la dizione impiegata nel biglietto, concisa per evidenti ragioni di spazio, sarebbe semplicemente volta a indicare che l'utente può utilizzare il biglietto una sola volta.

149. In proposito, oltre a richiamare integralmente le considerazioni sopra esposte in merito alla valutazione dell'inottemperanza, si richiama la circostanza che i rappresentanti degli utenti (residenti e pendolari) ammessi all'istruttoria hanno lamentato l'impossibilità di utilizzare il biglietto Gescab in altri orari, e che il dato dei biglietti Gescab in regime di Biglietto Unico nel periodo 2009-2013, fornito dalle Parti, è risultato estremamente contenuto, rispetto ai passeggeri da/per Capri, essendo stato stimato intorno al [20-30%] in tutto il quinquennio considerato. Ciò suggerisce, quindi, persino l'idea che mantenere l'iniziativa in questione non appare strettamente necessario per risolvere i problemi di congestione della banchina, facendo venir meno la giustificazione stessa addotta dalle Parti a supporto dell'impegno proposto.

150. Si deve quindi ritenere che le condizioni di trasporto definite nei biglietti emessi da Gescab rendano di fatto inapplicabile il Regolamento per il Biglietto Unico, in violazione dell'impegno n. 2. Di tale violazione rispondono tutte le società che avevano assunto l'impegno, ossia Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, NLG e SNAV.

¹²⁸ Cfr. il verbale di audizione del Forum dei Giovani di Capri e Anacapri e del Circolo PD dell'Isola di Capri, docc. I689C nn. 748 e 756.

C) VALUTAZIONI CONCLUSIVE SULLA VIOLAZIONE DEGLI IMPEGNI

151. Secondo la prassi decisionale nazionale ed europea, in presenza di più impegni resi obbligatori da un'Autorità di concorrenza, l'osservanza cumulativa di essi è condizione necessaria perché il relativo provvedimento possa ritenersi rispettato¹²⁹. Pertanto, poiché, al contrario, risulta che almeno due dei quattro impegni contemplati nella delibera del 2009 sono stati violati, si considera integrata l'inottemperanza agli impegni, ai sensi dell'art. 14-ter, comma 2, della L. n. 287/90.

152. Alla luce degli elementi emersi e delle considerazioni sopra esposte, si può pertanto concludere che le Parti non hanno rispettato gli impegni n. 1 (articolato negli obblighi 1.a, 1.b e 1.c) e 2, ciascuno nella misura in cui ne era vincolato, che costituivano l'asse portante degli impegni resi obbligatori con la delibera del 2009, in quanto essenziali ad assicurare che la cooperazione tra le Parti che li avevano proposti non assumesse carattere restrittivo della concorrenza. In particolare, Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, NLG e SNAV hanno violato l'impegno n. 1.b) a sciogliere il CLMP, avendone replicato in Gescab attività e obiettivi, l'impegno n. 1.c) a limitare l'iniziativa del Biglietto Unico alle rotte da/per Capri, avendone esteso l'attività di bigliettazione di Gescab a tutte le rotte prima gestite dal CLMP "allargato", nonché l'impegno n. 2) a predisporre il relativo regolamento, in quanto il regolamento adottato prevede modalità non idonee a consentire un effettivo utilizzo del "Biglietto Unico". Le stesse parti e Medmar Navi, hanno violato anche l'impegno n. 1.a) a limitare le iniziative comuni alla qualità del servizio, in quanto risultano aver partecipato a un'attività di coordinamento su variabili concorrenziali rilevanti e di ripartizione dei ricavi.

153. Si ritiene di dover escludere la responsabilità di Medmar, poi Medmar International e ora HC Holding Company, pure soggetta a uno degli obblighi in cui si articola l'impegno 1, in particolare l'impegno 1.a) di limitare il coordinamento alla qualità del servizio, per la stessa ragione per cui non si ritiene responsabile dell'intesa, ovvero in quanto società non operativa (vedi *infra*). Si ricorda che neppure SMLG può ritenersi responsabile dell'inottemperanza, pur avendo assunto gli impegni suddetti, essendo uscita fin dal settembre 2008 dal CLMP e dal mercato e non avendo operato tramite Gescab.

¹²⁹ Con riguardo alle precedenti pronunce dell'Autorità, cfr. i casi A357C – *Tele2/Tim-Vodafone-Wind*, del 29 settembre 2009, A396C – *Gargano Corse/ACI* dell'8 febbraio 2012 e A359C – *AQP – Opere di allacciamento alla rete idrica* del 27 marzo 2014; rispetto alla Commissione, cfr. la decisione del 6 marzo 2013, *Microsoft*, COMP/39.530.

IV. LA VIOLAZIONE DELL'ART. 101 TFUE

A) MERCATO RILEVANTE

154. I comportamenti oggetto del presente procedimento interessano l'offerta, da parte dei principali armatori privati campani che sono Parti del procedimento, dei servizi di trasporto marittimo locale di passeggeri, di linea e non di linea, tra i porti della Regione Campania (Napoli, Sorrento, Salerno e Costiera) e le principali isole campane (Capri, Ischia, Procida), i collegamenti da Napoli per le Isole Eolie e Pontine, tramite mezzi veloci e traghetti, i collegamenti prevalentemente stagionali tra Napoli, Ischia e le isole Pontine nonché, infine, alcuni collegamenti tra Porti Laziali (Anzio, Fiumicino, Terracina) e le isole Pontine.

155. Tali comportamenti si sono realizzati in un contesto di mercato caratterizzato dalla presenza nell'area, oltre che dei suddetti armatori privati, anche dell'operatore pubblico Caremar, sussidiato dallo Stato, che ha operato sulla base di un contratto di servizio pubblico per la prestazione di servizi di continuità territoriale, operati soprattutto tramite traghetti e in misura minore tramite aliscafi sulle rotte Capri – Sorrento, Capri – Napoli, Ischia – Napoli, Ischia – Pozzuoli e Procida – Napoli¹³⁰.

156. La ricostruzione dell'ambito merceologico e geografico, nel caso di specie è essenzialmente volta a individuare le caratteristiche del contesto economico e giuridico nel quale si colloca l'intesa stessa, ossia lo spazio di concorrenza entro il quale le imprese hanno ritenuto di coordinare le proprie

¹³⁰ Per le rotte interessate, cfr. doc. I689 n. 5.313, nonché il Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2011-2012, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, p. 182, disponibile al seguente indirizzo: <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=2681>. Fino al 2009, Caremar faceva parte del gruppo Tirrenia che nel 1991, insieme alle altre società regionali del gruppo, aveva stipulato convenzioni ventennali con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'espletamento di una serie di servizi di trasporto marittimo tra l'Italia e le isole, ivi inclusi i collegamenti con le isole minori all'interno dei golfi di Napoli e Salerno. In vista della scadenza delle convenzioni ventennali, il Governo ha intrapreso un progetto di privatizzazione del gruppo Tirrenia con D.P.C.M. 13 marzo 2009, poi in parte rimodulato dall'articolo 19-ter, comma 1, della legge n. 166/2009 di conversione del D.L. n. 135/2009, che, per quanto qui di rilievo, ha disposto il trasferimento a titolo gratuito dell'intero capitale di Caremar alla Regione Campania la quale, dal 1° gennaio 2010, è subentrata al Governo nella convenzione con la compagnia. Nel luglio 2012 è stata avviata una procedura ristretta per la cessione dell'intero capitale sociale di Caremar e per l'affidamento dei servizi prestati dalla società (c.d. gara a "doppio oggetto"), conclusa il 29 ottobre 2013 con il decreto di aggiudicazione ad una RTI tra SNAV e Rifim. A seguito del ricorso proposto da Marworld Ship management & Services S.p.a., con sentenza del TAR Campania n. 4486/2013 del 5 giugno 2014, il giudice ha tuttavia annullato, in relazione alla presentazione delle garanzie fideiussorie, gli atti di ammissione delle tre società concorrenti, Marworld Ship management & Services S.p.a., Alilauro Gruson. e l'a.t.i. SNAV/Rifim e conseguentemente l'aggiudicazione definitiva disposta in favore di quest'ultima. La questione è attualmente al vaglio del Consiglio di Stato.

strategie commerciali¹³¹.

157. Secondo consolidata giurisprudenza, infatti, nei casi riguardanti intese la definizione del mercato rilevante è essenzialmente volta a individuare le caratteristiche del contesto economico e giuridico nel quale si colloca il coordinamento fra imprese concorrenti¹³². Essa è pertanto successiva all'individuazione dell'intesa, in quanto sono l'ampiezza e l'oggetto dell'intesa a circoscrivere il mercato rilevante¹³³.

158. Poiché il coordinamento realizzato dalle Parti ha riguardato l'insieme dei servizi marittimi offerti, non rileva nella fattispecie la tradizionale ulteriore distinzione tra le diverse modalità di trasporto (linea-non di linea e mezzo veloce-traghetto) per definire il mercato rilevante, da un punto di vista merceologico e geografico.

159. Pertanto, ai fini della valutazione della presente fattispecie, il mercato rilevante è costituito dall'insieme dei servizi marittimi di linea e non di linea offerti dai principali armatori privati campani, con mezzi veloci o traghetti, per il trasporto passeggeri con o senza veicolo al seguito, sull'insieme delle rotte nei golfi di Napoli e Salerno, con particolare riguardo alle rotte da/per le isole partenopee (Capri, Ischia e Procida) e da/per la costiera sorrentina e amalfitana, nonché dall'insieme dei collegamenti tra Napoli, Ischia e le isole Pontine, tra Napoli e le isole Eolie e tra alcuni porti Laziali e le isole Pontine.

160. In proposito, alcune Parti nelle memorie conclusive hanno lamentato l'erronea definizione del mercato rilevante, che non avrebbe considerato altri operatori attivi, in concorrenza con i principali armatori privati, quali Caremar, da un lato, e numerosi altri armatori privati, dall'altro¹³⁴.

161. Sul punto, è sufficiente considerare che nessuno degli altri operatori presenti nel golfo di Napoli indicati dalle Parti rappresenta un vero e proprio

¹³¹ In tal senso cfr. sent. 16 dicembre 1975, Suiker Unie/Commissione, cause riunite 40-48, 50, 54-56, 111, 113-114/75; 10 marzo 1992, Siv/Commissione, T-68/92.

¹³² Secondo un consolidato orientamento giurisprudenziale, nelle ipotesi di intese restrittive della concorrenza, la definizione del mercato rilevante "*risulta ex se funzionale all'individuazione delle caratteristiche stesse del contesto nel cui ambito si colloca l'illecito coordinamento delle condotte d'impresa, atteso che è proprio l'ambito di tale coordinamento a delimitare e definire l'ambito stesso del mercato rilevante (in tal senso – ex plurimis -: Cons. Stato, 9 febbraio 2011, n. 896)*"; nello stesso senso cfr. le sentenze del Consiglio di Stato relative al caso *Logistica internazionale* del 3 giugno 2014, nn. 2387-2388 e del 23 giugno 2014, nn. n. 3252, 3167, 3168, 3170.

¹³³ Cfr. le sentenze del Consiglio di Stato, VI, 1° marzo 2012 n. 1192, *Mercato dello zolfo grezzo* e 24 settembre 2012 n. 5067, *Acea - Suez Environment/Publiacqua*, nonché, da ultimo, 13 giugno 2014, n. 3032, *Gare campane*.

¹³⁴ In particolare, gli armatori privati presenti nei golfi campani che l'Autorità avrebbe ommesso di considerare sarebbero: Positano Jet, Neapolis, Marine Club, Rumore, Gestur, Capitan Morgan, Marina Lobra, Ippocampo, Cooperativa Sant'Andrea, Travelmar, Cooperativa Sant'Antonio, Cooperativa Amalfi Trasporti, Coast Lines, Procida Lines, Scotti Lines, Laser Capri, Gruppo Battellieri Isola di Capri, Gruppo Battellieri Costa d'Amalfi, You Know, Capitan Ago, Nerano Boat, Nautica Masticiello, Premium Charter.

vincolo concorrenziale: Caremar, società (ancora) pubblica, opera un servizio pubblico al fine di garantire la continuità territoriale da Napoli e Pozzuoli con le principali Isole del Golfo (Capri, Ischia e Procida) e non è presente, quindi, nei “settori” Sorrento e Salerno ampiamente interessati dall’intesa; i servizi Caremar, inoltre, sono definiti con contratto di servizio, che prevede un regime di tariffe amministrato e un sussidio pubblico per compensare gli oneri di servizio. Quanto agli altri operatori privati, poi, si consideri innanzitutto che alcuni di essi non sono indipendenti, perché legati da rapporti societari e/o commerciali con alcune società parti dell’intesa (così Capitan Morgan – Gruppo Lauro, Positano Jet o Cooperativa Sant’Andrea, Neapolis, Travelmar). Più in generale, poi, essi risultano attivi soltanto su base stagionale, offrendo servizi di noleggio/*charter*, e con mezzi di minori dimensioni, assolutamente non comparabili con quelli dei principali armatori privati.

B) IL CONTESTO ECONOMICO E IL QUADRO REGOLAMENTARE

Il contesto economico

162. Nei golfi campani l’offerta dei servizi di trasporto marittimo passeggeri, con o senza veicoli al seguito, comprende servizi di natura commerciale (c.d. “autorizzati” o “residuali”) e servizi onerati da obbligo di servizio pubblico, in termini di orari, periodicità e caratteristiche del servizio (tra cui eventualmente il prezzo) per finalità di continuità territoriale (c.d. “servizi minimi”). Questi ultimi sono stati tradizionalmente offerti dall’operatore pubblico Caremar e, in misura minore, da operatori privati, coincidenti con le Parti del procedimento. In particolare, sulla base delle informazioni fornite dalla Regione Campania, sul totale delle corse, pari a 974, 219 corse sono svolte in regime di OSP (22,4% del totale), di cui 101 corse sono operate da Caremar (10,3% del totale) e 118 corse sono operate dagli armatori privati (12,1% del totale); le rimanenti 767 corse (il 77,6% del totale) si riferiscono a servizi commerciali erogati da soggetti privati in regime di autorizzazione¹³⁵.

163. In proposito, alcune Parti hanno eccepito che il dato sarebbe in realtà viziato, in quanto basato soltanto sul numero di corse e non sul loro valore, e, dunque, poco significativo rispetto, ad esempio, a Medmar Navi che

¹³⁵ Cfr. risposta della Regione Campania del 9 giugno 2014, doc. I689C n. 841. Tale situazione peraltro è coerente con quella riferita dalla Regione nel 2009, che quantificava nel 65% i servizi in concorrenza e nel restante 35% quelli con OSP (Caremar e privati), cfr. doc. I689 n. 7.412.

realizza la maggior parte del proprio fatturato offrendo servizi di OSP. Si consideri al riguardo che il dato rileva per descrivere la suddivisione dei servizi oggetto del procedimento, in relazione all'argomento diffusamente sviluppato dalle Parti circa l'invocata copertura normativa delle condotte restrittive. In tal senso, appare significativo che la maggior parte dell'offerta, proprio in termini di corse, riguardi i servizi svolti in regime di piena concorrenza. In ogni caso, è bene ricordarlo sin d'ora, il coordinamento oggetto di analisi riguarda la totalità dei servizi offerti, compresi quelli operati in regime di OSP.

Il quadro regolamentare dei servizi offerti

164. I servizi di trasporto marittimo insulare in Italia sono offerti in regime di libera concorrenza dal 1° gennaio 1999¹³⁶. Nel caso di specie, i **servizi interregionali** costituiti dai collegamenti da/per le Isole Eolie e Pontine, non sono mai stati soggetti a particolari vincoli regolamentari in materia di accesso al mercato, con l'unico limite di chiedere il cd. "accosto" all'Autorità marittima competente; essi non sono neppure soggetti a limitazioni in materia di definizione delle condizioni economiche di offerta, in quanto si tratta di servizi commerciali prevalentemente a carattere stagionale, per i quali i prezzi sono liberamente fissati dagli armatori.

165. I **servizi marittimi dei golfi campani** richiedono una trattazione più diffusa, in ragione della qualificazione come servizio pubblico locale attribuita ad alcune direttrici di traffico e/o ad alcuni specifici orari. Al riguardo, occorre in primo luogo distinguere tra la disciplina applicabile ai servizi marittimi nei golfi campani nel periodo antecedente e in quello successivo al 2002. In particolare, fino al 2002, gli operatori privati Parti del procedimento hanno operato in totale assenza di regolamentazione, salvo la necessità di chiedere l'accosto portuale all'Autorità marittima, ossia la disponibilità di uno *slot* orario in arrivo e partenza in ciascun porto¹³⁷; a

¹³⁶ In virtù del Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio del 7 dicembre 1992 concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo). Tale regolamento ha liberalizzato i servizi marittimi all'interno degli Stati membri, stabilendo che dal 1° gennaio 1993 i collegamenti marittimi nazionali potessero essere offerti anche da compagnie stabilite in altri Stati membri. Il principio di non discriminazione previsto dal regolamento è tuttavia diventato giuridicamente vincolante per tutti gli Stati membri solo a partire dal 1° gennaio 1999 (ad eccezione di taluni servizi in Grecia, per cui la liberalizzazione è stata posticipata al 2004). Si veda altresì la Comunicazione sull'applicazione del Regolamento, *Comunicazione sull'interpretazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo)*, COM/2003/0595 def.

¹³⁷ In tal senso, la stessa Regione Campania in audizione ha precisato che "prima dell'entrata in vigore della legge 3/2002 l'attività di trasporto marittimo di persone non era sottoposta a regole particolari, ma

partire da tale anno, si sono succeduti una serie di atti di regolamentazione regionale, come meglio specificato di seguito.

166. In attuazione del d.lgs. n. 422/97, le leggi regionali 11 agosto 2001, n. 10 e 28 marzo 2002, n. 3 hanno regolamentato i servizi marittimi regionali sotto due profili, attribuendo alla Regione il compito di definire e affidare (con gara) i “servizi minimi” e la potestà di regolare l’offerta dei c.d. “servizi residuali” o autorizzati. Il complesso di detti servizi viene organizzato dalla Regione nell’ambito del c.d. “quadro accosti”, finalizzato appunto ad allocare gli *slot* orari di arrivo e partenza negli spazi portuali¹³⁸.

167. A valle delle leggi regionali richiamate, sono stati adottati numerosi atti regolamentari applicativi; tuttavia, nonostante lo stratificarsi di interventi, i tratti essenziali del sistema sono rimasti immutati per tutto il periodo considerato nel procedimento. L’illustrazione che segue si concentra sugli aspetti maggiormente rilevanti ai fini della ricostruzione del quadro di riferimento entro cui si sono collocate le condotte delle Parti.

L’individuazione dei servizi minimi

168. La Regione ha per la prima volta individuato i “servizi minimi” con la delibera della Giunta Regionale (nel prosieguo anche “DGR”) n. 6860 del 14 dicembre 2001 e s.m.i.¹³⁹, che ha, da un lato, identificato le direttrici di traffico e/o gli orari di interesse regionale¹⁴⁰, dall’altra, ha definito il contenuto degli obblighi di servizio pubblico¹⁴¹. Nella logica del sistema, tali servizi si ponevano a complemento di quelli offerti da Caremar in regime di obblighi di servizio pubblico, considerati insufficienti a garantire le esigenze di mobilità sul territorio.

169. Ulteriori aggiustamenti alla disciplina dei servizi minimi sono stati

sussisteva solo l’obbligo per gli operatori privati di chiedere preventivamente l’accosto all’Autorità marittima”, cfr. doc. I689C n. 841.

¹³⁸ Il piano accosti varia a ogni rimodulazione dei servizi minimi, anche parziale, nonché ogni qual volta vi sia una nuova configurazione dei servizi residuali.

¹³⁹ La delibera applica i principi contenuti nella precedente DGR n. 1021 del 21 marzo 2001 recante “*Linee guida dell’organizzazione oraria e tariffaria dei servizi pubblici di trasporto marittimo nel Golfo di Napoli*”. Modifiche a tale delibera sono stata apportate dalle DGR nn. 1125 del 25 marzo 2002, 1940 del 23 maggio 2003, 3450 del 28 novembre 2003, e 960 del 28 luglio 2005. Cfr. doc. I689 n. 2.84.

¹⁴⁰ Si tratta dei collegamenti Napoli – Capri, Capri – Sorrento, Napoli – Sorrento, Napoli – Ischia, Napoli – Forio, Napoli Mergellina – Procida – Casamicciola, oltre ai collegamenti tra porti della costa sorrentina e salernitana con Napoli ricompresi nel Metrò del Mare, raggruppati in due “linee”, la Linea del Cilento e la Linea del Golfo, cui poi è stata aggiunta anche la linea “Napoli” con la DGR. n. 1125 del 25 marzo 2002.

¹⁴¹ Quali in particolare: i) obblighi di esercizio in termini continuità, regolarità, puntualità, capacità di naviglio idonea ad assicurare una riserva di almeno 80 posti per residenti nelle isole e/o pendolari; ii) obblighi di trasporto a prezzi e condizioni determinate; iii) obblighi tariffari per i residenti nelle isole e/o pendolari, e la definizione della c.d. “carta Campania” per residenti campani che dava diritto ad una riduzione tariffaria rispetto al prezzo del biglietto ordinario.

operati negli anni successivi, con le DGR nn. 2173/2006 e 548/2007¹⁴². Da ultimo, la rimodulazione dei servizi minimi è stata attuata con la DGR n. 443/2011, la quale individua i servizi minimi gravati da OSP fino al 31 dicembre 2013¹⁴³ (poi prorogato al 30 settembre 2014 con DGR n. 632/2013)¹⁴⁴.

Le modalità di affidamento dei servizi minimi

170. In tutto il periodo considerato, l'affidamento dei servizi minimi di volta in volta identificati dalla Regione Campania è consistito in un affidamento diretto, in base all'assunzione spontanea, mediante sottoscrizione di c.d. atti di sottomissione, degli OSP da parte degli armatori privati storicamente attivi nell'area oggetto di affidamento *“con esclusione di qualsiasi onere a carico dell'amministrazione regionale”*¹⁴⁵.

171. Per i servizi minimi regionali sulle direttrici Sorrento – Capri e Napoli – Sorrento (già operati dal CLMP), Napoli – Capri e Napoli – Procida –

¹⁴² Con tale delibera la Regione ha predisposto il piano triennale dei trasporti rielaborando i servizi minimi in chiave stagionale. In particolare, i servizi vengono organizzati sulla base di tre fasi: la Fase 1 inverno (4 novembre – 31 marzo), la Fase 2 primavera (1 aprile – 3 novembre) e la Fase 3 estate (15 giugno – 15 settembre), laddove la prima contempla i servizi di base per tutto l'anno, mentre le altre due quelli da aggiungere nei periodi corrispondenti.

¹⁴³ Con riferimento a tale delibera, nel proprio parere del 9 febbraio 2011, recante *“Criteri di affidamento dei servizi di trasporto pubblico marittimo nei golfi di Napoli e Salerno”* (AS831), in Boll. n. 14/2011, l'Autorità aveva ritenuto non necessariamente incompatibile con i principi di concorrenza una proroga triennale dell'attuale regime di affidamento diretto dei servizi minimi, unicamente nei limiti in cui *“non contribuis[se] alla cristallizzazione o restrizione dei mercati”*, e alla luce della considerazione secondo la quale appariva possibile *“una gestione degli obblighi di servizio pubblico soddisfatta da una pluralità di operatori che poi nella parte “libera” del mercato competano tra loro sia sul piano dei prezzi che sotto il profilo della qualità dell'offerta”*.

¹⁴⁴ Nel corso del 2014, la Regione Campania ha avviato una riforma del settore, sia per i servizi minimi che per quelli residuali. In particolare, la DGR n. 191 del 5 giugno 2014, recante *“Servizi minimi di collegamento marittimo. Indizione procedura ad evidenza pubblica. Linee guida”* prevede l'affidamento dei servizi minimi in due lotti (il primo relativo ai collegamenti tra i porti di Napoli/Pozzuoli e le isole di Ischia/Procida, e il secondo relativo ai collegamenti tra i porti di Napoli/Sorrento e l'isola di Capri, e ad eccezione di quelli già oggetto della procedura di privatizzazione della società Caremar), da aggiudicare con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa per una durata massima di nove anni. La delibera prevede lo stanziamento di 10 milioni di euro quale compensazione per lo svolgimento di detti servizi. Tale delibera è stata annullata dal TAR Campania n. 6949/2014 del 29 dicembre 2014. L'altro intervento ha riguardato il regolamento n. 6/2014, che sostituisce il precedente, per lo svolgimento dei servizi residuali, di cui in appresso.

¹⁴⁵ In particolare, per valutare l'esistenza di un interesse a prestare servizi senza compensazione, la Regione conduceva *“un'indagine di mercato volta a verificare l'assetto gestionale dei servizi di trasporto marittimo di interesse regionale, risultante da autonoma programmazione degli operatori presenti sul libero mercato e l'adeguatezza dello stesso a garantire l'erogazione dei servizi minimi già individuati dall'Amministrazione regionale come indispensabili a soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, senza oneri a carico del bilancio regionale”*. La consultazione si concludeva con *“l'auto-assunzione spontanea degli obblighi di servizio pubblico da parte di alcune compagnie di navigazione, già operanti sulle rotte interessate”* (Linee Lauro, Alilauro, NLG, SNAV, Alilauro Gruson). Cfr. le informazioni fornite in tal senso dalla Regione, doc. I689 n. 1.4, all. 5.

Casamicciola (già operati da SNAV), nonché Napoli – Ischia (già operati da Alilauro con mezzi veloci e da Linee Lauro con traghetti), le società Linee Lauro, Alilauro, NLG, SNAV, Alilauro Gruson, nel marzo 2002, manifestavano in effetti la disponibilità ad assumersi i connessi OSP, attraverso una “*dichiarazione di intenti e atto di sottomissione*”, in cui ciascuna società dichiarava che “*è interesse della compagnia poter dar seguito alla propria programmazione anche con riferimento alle corse rientranti nel novero dei menzionati servizi minimi*” e indicava le corse e gli orari che “*ha già programmato di effettuare*” dal 1° maggio 2002¹⁴⁶.

172. In sostanza, la prescelta modalità di regolazione dei servizi minimi per le tratte descritte, consistente nell’affidamento del servizio in regime di OSP (con copertura dei servizi a domanda debole, pendolari e residenti) senza contribuzione pubblica, si basava sul conferimento di un diritto esclusivo, ovvero su meccanismi di sussidio incrociato con la parte profittevole del servizio, senza gravare sul bilancio regionale¹⁴⁷.

173. Dalla documentazione in atti risulta che, in una prima fase, i servizi di trasporto marittimo onerati da obblighi di servizio pubblico nei golfi di Napoli e Salerno e affidati senza gara venivano offerti *i*) per il 30% da Caremar, che operava 31 coppie di corse in regime di OSP sussidiati, e *ii*) per il 70% da armatori privati, con 67 coppie di corse operate senza sussidio¹⁴⁸.

174. L’affidamento di servizi mediante procedure concorsuali, con o senza compensazione, è avvenuto solo in via residuale, quando gli armatori non hanno spontaneamente assunto detti oneri di servizio pubblico senza compensazione¹⁴⁹.

¹⁴⁶ Cfr. le informazioni fornite in tal senso dalla Regione, doc. I689 n. 1.4, all. 5.

¹⁴⁷ In tal senso, cfr. anche le dichiarazioni del Comune di Ischia in audizione presso l’Autorità, doc. I689 n. 6.378. Su tale assetto dei servizi, l’Autorità si era già espressa negativamente con una segnalazione del 6 novembre 2003 ritenendo non conformi ai principi di trasparenza e proporzionalità le modalità seguite dalla Regione per dare attuazione alle Linee guida (cfr. segnalazione AS269 del 6 novembre 2003). In particolare, secondo l’Autorità, “*piuttosto che finanziare con un sussidio esplicito il nuovo “servizio minimo”, la Regione ha preferito consentire un sussidio implicito tra le attività ricomprese nei servizi “minimi” stabiliti dalla Regione e le attività più profittevoli, precedentemente svolte in regime di libera concorrenza*”.

¹⁴⁸ Cfr. docc. I689 nn. 1.4 e 1.12, 6.349 e p. 33 dell’allegato al doc. I689 n. 6.378.

¹⁴⁹ Ciò è avvenuto, ad esempio, in occasione dell’affidamento nel 2002 dei servizi OSP ricompresi nel “Metrol del Mare” all’omonimo consorzio (con compensazione); dell’affidamento nel 2004 di una parte dei servizi precedentemente forniti da Caremar con unità veloci sulla direttrice Napoli – Capri al consorzio Neapolis (senza compensazione); dell’affidamento tra il 2005 e il 2006, con o senza sussidio, di una serie di servizi per cui gli armatori non avevano accettato di sottoscrivere “atti di sottomissione”; dei servizi minimi notturni su Ischia e Procida affidati con gara nel 2007 a Medmar Navi, unico offerente e aggiudicatario della gara.

La regolamentazione tariffaria dei servizi minimi

175. Per quanto riguarda gli aspetti tariffari, in coerenza con l'art. 16 del d.lgs n. 422/1997, l'art. 7 della legge regionale n. 3/2002 stabilisce che “[l]a Regione determina i criteri che regolano il sistema tariffario del trasporto pubblico regionale e locale ... e stabilisce le diverse tipologie di titoli di viaggio e i corrispondenti livelli tariffari massimi ...”.

176. Secondo la stessa ricostruzione offerta dalla Regione¹⁵⁰, con riguardo agli anni 1998, 1999 e 2000, “la Regione Campania non ha assunto atti in materia di regolamentazione delle tariffe”, intervenendo per la prima volta in materia “con la DGR 1021/2001, che approvava delle linee guida dell'organizzazione oraria e tariffaria. Sono quindi seguite nel corso del tempo diverse delibere in materia...”. Soltanto per il periodo 2001-2005, la Regione ha individuato alcune tariffe applicabili a una serie di servizi caratterizzati da OSP ben identificati, da intendersi, ai sensi dell'art. 2 della legge n. 481/1995, quali prezzi massimi unitari dei servizi al netto delle imposte e valide per i soli utenti residenti e pendolari (e non quindi per i passeggeri ordinari)¹⁵¹.

177. A partire dal 2006, con la DGR n. 281/2006, come integrata dalla DGR n. 488/2006 che confermava i livelli tariffari della prima, la regolazione tariffaria dei “servizi minimi” si estende nel senso che *a)* si fissano i livelli tariffari massimi applicabili ai residenti e/o pendolari per le nuove corse definite di “servizio minimo” sulle tratte Procida –Ischia Porto, Pozzuoli – Casamicciola, Pozzuoli – Ischia Porto, Pozzuoli – Procida, e *b)* si definiscono livelli tariffari massimi anche per i biglietti ordinari, prendendo tuttavia come riferimento le tariffe “della compagnia di navigazione pubblica e delle compagnie di navigazione private vigenti alla data di approvazione della presente deliberazione fatte salve le eventuali addizionali carburante e altro, da pubblicarsi con successivo decreto del Coordinatore dell'ACG Trasporti e Viabilità”¹⁵². Le tariffe massime possono

¹⁵⁰ Cfr. risposta della Regione Campania del 9 giugno 2014, doc. I689C n. 841.

¹⁵¹ Tali tariffe sono state previste a partire dalla DGR 6860/2001, confermati con la DGR n.1125/2002, e si riferivano ad alcune corse sulle tratte Napoli – Capri, Capri – Sorrento, Napoli – Sorrento, Napoli – Ischia, Napoli – Forio, Napoli – Procida, Napoli – Casamicciola, e Procida – Casamicciola. La Regione ha indicato che le delibere regionali che si sono succedute dal 2002 al 2013, sopra citate, hanno stabilito soltanto i prezzi da adottare per i residenti delle isole e/o pendolari (cfr. informazioni della Regione Campania del 13 marzo 2009, doc. I689 n. 7.413). Al contrario, per i servizi Metrò del Mare gli obblighi di servizio non prevedevano distinzioni tariffarie tra pendolari e no. Cfr. allegato alla delibera della Giunta regionale n. 1125/2002, recante “servizi minimi individuati”.

¹⁵² Tali livelli tariffari approvati, continua la delibera, “potranno subire adeguamenti in conformità ai parametri per la determinazione della tariffa previsti dall'art. 2 della Legge 481/1995 [tra cui variazione

essere modificate dalle società armatrici soltanto previa autorizzazione della stessa Regione a fronte di richieste debitamente motivate e documentate¹⁵³.

178. Successivamente, la DGR n. 183 del 29 aprile 2011, recante “*Rimodulazione piano tariffario collegamenti marittimi*”, ha approvato il nuovo piano tariffario dei “servizi minimi” per residenti e passeggeri ordinari, nonché per gli abbonamenti mensili per residenti e pendolari, con un incremento medio dei livelli tariffari del 13%. La delibera ha contestualmente autorizzato un incremento massimo del 10% delle tariffe Caremar per veicoli e gommati, in considerazione del tasso di inflazione attualizzato. Da ultimo, la D.G.R. n. 67/2013, ad oggi applicabile, ha rimodulato le tariffe dei biglietti singoli e abbonamenti per passeggeri ordinari e residenti per i collegamenti con l’isola di Ischia, sia per i servizi minimi che per quelli sussidiati Caremar.

I servizi residuali

179. Il decreto del Presidente della Giunta regionale n. 80/2003, emanato ai sensi degli artt. 5 e 39 della L.R. n. 3/2002, disciplina i requisiti, le procedure e le modalità di presentazione, rilascio e revoca delle autorizzazioni per l’espletamento dei servizi di trasporto marittimo di linea residuali non sottoposti a specifici obblighi di servizio pubblico. L’autorizzazione ha durata triennale, ma le richieste devono essere reiterate annualmente tra il 1° dicembre e il 15 gennaio di ogni anno.

180. Per quanto riguarda i criteri di rilascio dell’autorizzazione, il regolamento prevede che la Regione valuti le richieste di autorizzazione di servizio pubblico di linea secondo un criterio di preferenza per gli operatori già attivi sulla rotta richiesta, anche nel caso di richieste di corse aggiuntive. Pertanto, le richieste da parte di nuovi operatori sono esaminate in subordine a quelle degli operatori già attivi; soltanto laddove vi siano più richieste da parte di nuovi entranti su nuove rotte, queste sono esaminate applicando

indice ISTAT] ... ed i costi derivanti da eventi imprevedibili ed eccezionali, quale, ad esempio, nella fattispecie del trasporto marittimo, può essere uno straordinario incremento del costo del carburante”.

¹⁵³ In base alla citata delibera, “*i vettori esercenti il servizio di trasporto marittimo regionale potranno introdurre variazioni esclusivamente a seguito di apposita autorizzazione rilasciata dall’AGC Trasporti e Viabilità, a fronte di richieste dei vettori debitamente motivate e documentate, secondo la procedura definita con successivo Decreto del Coordinatore*”. L’allegato 3 alla delibera elenca gli specifici obblighi tariffari, allegato che a tal fine rimanda a successivi decreti dirigenziali, che non risultano tuttavia mai essere stati adottati, salvo che per gli adeguamenti relativi al *bunker surcharge*, cfr. docc. I689C nn. 774 e 775. Le tariffe sono soggette poi a periodici aggiustamenti, avvenuti da ultimo con DGR n. 67/2013. Inoltre, con la DGR n. 281/2006 è stato istituito l’abbonamento mensile integrato “terra-mare” UNICO, finalizzato all’emissione di un unico biglietto utilizzabile per i servizi marittimi, su gomma, su ferro e su impianti fissi dell’area metropolitana di Napoli.

criteri di selezione nel merito (quali le tariffe previste, il numero di posti destinati a pendolari e residenti, la capacità, i servizi accessori offerti a bordo e così via)¹⁵⁴.

181. Sotto il profilo tariffario, la Regione Campania ha confermato che i vettori hanno piena libertà di determinazione dei prezzi per i servizi autorizzati, siano essi relativi a biglietti per residenti, pendolari o passeggeri ordinari¹⁵⁵. Dall'entrata in vigore della DGR n. 6860/2001, gli armatori sono soggetti a un mero onere di comunicazione.

C) L'INTESA POSTA IN ESSERE DAGLI ARMATORI PRIVATI, INCLUSA MEDMAR NAVI

182. Le numerosissime evidenze istruttorie raccolte nel corso del procedimento dimostrano che le Parti hanno realizzato un'intensa, articolata e continuativa collaborazione che integra un'intesa vietata dall'art. 101 TFUE.

L'Accordo 1998

183. In un contesto di liberalizzazione del settore e di possibili mutamenti negli assetti di mercato, risulta in atti che il 30 maggio 1998, Alilauro, Alicost, Alilauro Gruson e NLG hanno sottoscritto un Accordo di durata triennale (di seguito anche Accordo 1998)¹⁵⁶, prorogato nel 2001 e vigente fino al 2008, basato su due pilastri:

*i) la **gestione consortile e la ripartizione in quote storiche** (e non sul trasportato) dei ricavi dei servizi di linea e noleggi nei settori Salerno e Sorrento, resa possibile dal CLMP. In particolare l'Accordo 1998 attribuiva una «partecipazione di ciascuna società ai reciproci ricavi (...) determinata (...) in base agli effettivi incassi 1996» (art. 4.5) con il reciproco vincolo a mantenere la stessa attività nautica, consistente nell'obbligo di “effettuare (...) nel periodo di durata dell'accordo, lo stesso numero di corse effettuato nel 1996, con l'impiego di mezzi analoghi nel numero e nella tipologia a quelli utilizzati in detto periodo” (art. 2). A NLG è stata quindi attribuita espressamente una quota del [$< 40\%$] di partecipazione ai costi/ricavi e alle*

¹⁵⁴ Il recente regolamento n. 6 dell'11 agosto 2014, emanato nell'ambito della riorganizzazione dell'assetto del trasporto marittimo campano, elimina il criterio di preferenza attribuito all'operatore storico e modifica i termini di durata delle autorizzazioni (che hanno una durata di sei anni nel caso di servizi annuali, di due anni nel caso di servizi semestrali e annuale nel caso di servizi trimestrali).

¹⁵⁵ Cfr. verbale di audizione della Regione Campania, doc. I689C n. 413.

¹⁵⁶ Cfr. doc. I689 n. 5.265, presso CLMP.

società del Gruppo Lauro una quota complessiva del [$> 60\%$]. E' da notare che nelle rotte del settore Salerno e Sorrento messe a fattor comune dalle Parti attraverso l'Accordo 1998 e il CLMP, Caremar non ha mai offerto alcun servizio di trasporto marittimo;

ii) un patto di non concorrenza sulle rotte operate in esclusiva. L'Accordo 1998 stabiliva che “[l]e parti si impegnano a non operare in concorrenza, né direttamente né indirettamente, sulle linee Isola di Capri / Napoli (terra Ferma) (...), Isola d'Ischia / Terra ferma, (...), e su tutte le altre tratte ove una soltanto di esse effettua servizio di trasporto passeggeri (...)” (art. 5). Infatti, Lauro non opera mai su Capri, ad eccezione di una deroga autorizzata nell'Accordo stesso come modificato nel 2001 e NLG non opera mai su Ischia.

184. La durata iniziale dell'Accordo 1998 era di tre anni; con l'atto di modifica del 10 maggio 2001, la durata è stata prorogata per altri 5 anni, con un meccanismo di rinnovo tacito di anno in anno, salvo disdetta scritta. L'art. 8 dell'atto costitutivo del CLMP, infine, stabiliva che le Parti potessero recedere soltanto in caso di cessazione dell'attività o di scioglimento della propria società.

L'allargamento del coordinamento nel 2007: la nascita di ACAP e le prime iniziative funzionali all'equilibrio collusivo

185. Nel febbraio 2007 nasce ACAP, che riunisce e coordina SNAV, Medmar Navi, SMLG, oltre a NLG, Alilauro, Alilauro Gruson e Alicost.

186. ACAP realizza, fin da subito, un coordinamento funzionale all'equilibrio collusivo allargato ai nuovi soggetti e alla relativa attività. Rileva, in tal senso, la pressione congiunta realizzata ad Agosto 2007 sulla Regione per ridefinire il piano orari 2007/2010 secondo l'attività storica, condotta con successo¹⁵⁷; la determinazione a novembre 2007 dell'aumento di 1€ per ogni passeggero / autoveicolo trasportato per *bunker surcharge*, sulla base del costo medio determinato in ambito ACAP¹⁵⁸; la diffusione a novembre/dicembre 2007 di volantini e comunicati stampa che annunciavano la sospensione, coordinata e immediata, di tutti i servizi di trasporto marittimo in relazione a problematiche per sgravi fiscali e *bunker surcharge*¹⁵⁹.

187. In proposito, le Parti riconducono il ruolo di ACAP nell'alveo della

¹⁵⁷ Cfr. doc. I689C n. 85, presso SMLG/Alilauro Gruson.

¹⁵⁸ Cfr. doc. I689C n. 84, presso SMLG/Alilauro Gruson.

¹⁵⁹ Cfr. docc. I689C n. 87 e I689 n. 2.71, presso Alilauro.

mera attività lecita di *lobbying* e di rappresentazione alle istituzioni di tematiche di interesse generale per il settore, come statutariamente previsto. Ancora una volta, la circostanza per cui gli armatori hanno adottato iniziative congiunte deriverebbe da pressioni della Regione. Al riguardo, le evidenze smentiscono tale ricostruzione, provando invece che ACAP ha svolto una funzione di coordinamento delle politiche commerciali e dell'attività operativa, tematiche che, evidentemente, nulla hanno a che vedere con l'attività di *lobbying*.

188. Peraltro, l'argomento delle Parti secondo cui sarebbe stata la Regione a richiedere agli armatori di avvalersi di ACAP quale unico interlocutore e non viceversa, non trova conferma nei documenti a tal fine richiamati: ad esempio, la lettera del novembre 2006 che, secondo le Parti, proverebbe la preferenza della Regione per una interlocuzione congiunta, esprime, invece, un mero richiamo alle regole di buona condotta, avendo le Parti disertato un incontro con la Regione, dalle stesse richiesto con urgenza, senza preavviso alcuno¹⁶⁰. Si rileva, inoltre, che la documentazione richiamata dalle Parti risale al 2001-2006 ed è anteriore perfino alla costituzione stessa dell'associazione, che, dunque, ha strutturato un *modus operandi* già in uso tra le compagnie.

189. Soltanto uno dei documenti citati riguarda la convocazione effettivamente diretta dalla Regione ad ACAP nel gennaio 2008 per discutere dell'assetto dei collegamenti marittimi del Golfo¹⁶¹. Tuttavia, va evidenziato che l'associazione aveva già predisposto le lettere da inviare alla Regione per la rimodulazione dei servizi del 2007, aveva già interloquuto a fine 2007 con la Regione per la definizione del *bunker surcharge*, accreditandosi essa stessa quale destinatario da preferire per l'interlocuzione, e, soprattutto, che il Consiglio direttivo ACAP del 21 febbraio 2007 "invita il Presidente a sollecitare l'Assessorato affinché questi in luogo di convocare singolarmente le società Associate per discutere il quadro orari 2007, (...), convochi una riunione con i rappresentanti delle aziende associate e con i rappresentanti dell'Associazione. In tale sede l'Associazione farà rilevare (...) che (...) è opportuno procedere all'approvazione del quadro orario 2007 sulla base delle corse effettuate nell'anno 2006. (...) (enfasi aggiunta)"¹⁶².

¹⁶⁰ Cfr. doc. I689 n. 3.121. Analogamente, gli altri documenti citati non contengono pressioni nel senso voluto dalle Parti. In particolare, i docc. I689 nn. 3.116 e 3.122 consistono in meri verbali di riunione tra Armatori e Regione nel 2001 e nel 2006, dai quali non risultano pressioni della Regione a una interlocuzione congiunta, quanto semmai la prosecuzione di una prassi già in uso prima della costituzione di ACAP; il doc. I689 n. 3.126 contiene soltanto corrispondenza inerente ad alcune gare per l'affidamento nel 2006 di alcuni servizi prima svolti da Caremar.

¹⁶¹ Cfr. doc. I689 n. 2.101

¹⁶² Cfr. doc. I689C n. 85.

190. Anche rispetto al *bunker surcharge*, l'istruttoria ha confermato il ruolo attivo di coordinamento svolto da ACAP (cfr. §§ Allegato A). ACAP ha predisposto un valore medio dell'incidenza del carburante fra tutti i soci, compresa Medmar Navi (che, operando esclusivamente tramite traghetti, ha una struttura di costi differente da quella degli altri armatori), in misura del [30-35%]¹⁶³; la Regione, tramite ACAM, lo ha definito in misura del [25-30%]; la presentazione effettuata nel corso dell'audizione finale dal consulente del gruppo Lauro, che all'epoca dei fatti era referente in ACAM per la questione in esame, ha stimato l'incidenza media del carburante sui costi totali in misura inferiore al 25%.

191. Alla luce di tali elementi, non è dunque possibile aderire alla prospettazione delle Parti che vorrebbero escludere un ruolo attivo e di coordinamento da parte di ACAP.

L'Accordo 2008

192. Dopo l'allargamento della cooperazione in ACAP, che riuniva tutti i principali armatori privati campani, il 21 aprile 2008 è stato predisposto per la firma un nuovo Accordo Globale (di seguito anche "Accordo 2008"), prorogato e modificato nel 2011 e ancora in vigore.

193. Come l'Accordo 1998, l'Accordo 2008 che ne mantiene, oltre alla finalità, anche la struttura, il linguaggio e i meccanismi di attuazione, mette a fattor comune tutta l'attività delle Parti e si basa sulla gestione consortile in quote storiche, ancorate questa volta al 2007, dell'attività svolta nel più ampio ambito dei Golfi di Napoli e Salerno (prima rientranti nella gestione consortile), dei collegamenti con Ischia e Capri (prima governati dal patto di non concorrenza), ai quali si aggiungono i ricavi da traffico da/per Isole Eolie e Pontine, nonché i sussidi da gare regionali (Metrò del Mare e gare per servizi notturni con Ischia aggiudicate da Medmar Navi), compreso a favore di SNAV, in base all'art. 2 dell'Accordo 2008, l'ammontare del sussidio incassato nell'espletamento, con la nave Don Francesco, di servizi sulla tratta Sorrento-Napoli, a partire dal 2008, e i ricavi da noleggio. Come nel 1998, anche l'Accordo 2008 prevede: *i*) un sistema di ripartizione in quote storiche, ancorate ai ricavi 2007; *ii*) il vincolo a rispettare l'attività nautica 2007; *iii*) la condivisione, pro-quota 2007, di ogni risparmio/incremento dei costi..

194. Di conseguenza, il monte ricavi da ripartire in quote storiche 2007 fra le

¹⁶³ Cfr. doc. I689 n. 2.71.

Parti, comprese SNAV, Medmar Navi e per un periodo SMLG, riguarda, differentemente da quanto accadeva con l'Accordo 1998, anche attività che non rientrano nella gestione del CLMP in senso stretto, riferendosi a ricavi ottenuti su tratte per cui alcune delle Parti (ad esempio Medmar Navi) svolgono un'autonoma bigliettazione e rendicontazione del venduto. Questo appare il motivo per cui alcuni documenti (Appendice, sex. 4) contengono riferimenti a "*CLMP allargato*", "*gestione consortile*" o "*aziende consorziate*" ricomprendendo peraltro anche Medmar Navi che formalmente non fa parte del CLMP¹⁶⁴.

195. La durata prevista di tale accordo è di tre anni, a decorrere dal 1° aprile 2008. Nel 2011, l'Accordo 2008 viene prorogato di un anno e viene previsto un meccanismo di rinnovo tacito di anno in anno, che riconduce lo stesso Accordo 2008 fino ad oggi. In linea di continuità con quanto previsto dall'atto costitutivo del CLMP, l'Accordo 2008 dispone che "*NLG, Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, SMLG e SNAV sono intese ai fini del recesso come un unico centro di interesse*" (art. 5)¹⁶⁵. Pertanto, a partire dal 2008, la facoltà di uscire individualmente dal *piano di insieme*, a prescindere dalla volontà degli altri contraenti, è riconosciuta, nell'ambito della gestione allargata dei golfi campani, soltanto a Medmar Navi, tenuto conto della posizione peculiare ad essa riservata più in generale dall'Accordo 2008, non essendo essa formalmente parte del CLMP (ma solo "*sostanzialmente*").

196. Le Parti sostengono che l'Accordo 1998 sarebbe venuto meno con lo scioglimento del CLMP e che l'Accordo 2008 consisterebbe in una semplice bozza, non condivisa né sottoscritta né mai attuata. In realtà, l'ampia documentazione agli atti converge in senso opposto.

197. Le risultanze istruttorie indicano, al contrario, che l'Accordo 1998 è sfociato proprio nella versione "allargata" di coordinamento realizzatasi in ACAP e poi formalizzata nell'Accordo 2008, vigente quando è stato sciolto il CLMP nel luglio 2009, tanto da portare alla contestuale costituzione di Gescab per proseguirne l'attività. Tale affermazione trova conforto, oltre che nelle diverse versioni in bozza dell'Accordo 2008 trovate presso Alilauro e Medmar Navi, anche nella copiosa documentazione relativa all'attuazione dello stesso.

198. Emblematica in tal senso, risulta, peraltro, l'e-mail del 2011 inviata da Alicost a SNAV, NLG, altre società del Gruppo Lauro e ACAP che illustra

¹⁶⁴ Cfr., ad esempio, docc. I689 nn. 3.159 e docc. I689C nn. 107, 691.

¹⁶⁵ Tali pattuizioni hanno trovato chiara attuazione nel caso di SMLG, che è potuta uscire dall'Accordo soltanto a seguito della revoca da parte della Regione dell'autorizzazione a operare nel trasporto passeggeri.

significativamente l'“*evoluzione del sodalizio*”¹⁶⁶. Essa riassume l'articolato dell'Accordo 2008, espressamente indicato come “*accordo sottoscritto da tutti noi*”. In particolare, in tale e-mail: *i*) si ritrova il richiamo alla ripartizione dei ricavi in quote storiche 2007; *ii*) viene contabilizzata la somma spesa da SNAV per mettere in esercizio la M/N Don Francesco, come contemplato dall'art. 2 dell'Accordo 2008; *iii*) si fa riferimento all'attività nautica e al migliatico, accompagnato da una descrizione dettagliata, sotto la sezione “ACAP” di difficoltà nell'attenersi all'attività nautica 2007; *iv*) si conclude con la preoccupazione di doversi comportare da concorrente effettivo nel definire la propria attività nautica “*a danno dei soci ACAP*”.

199. Alla luce delle evidenze e della consolidata giurisprudenza in materia *antitrust*^{*}, si può, pertanto, ritenere che la concertazione, così come definita dalle Parti nel 2008, ai fini della disciplina *antitrust*, non ha subito alcuna cesura. Essa, piuttosto, si è sviluppata senza soluzione di continuità rispetto a quella iniziata quantomeno con l'Accordo 1998 e si è realizzata attraverso condotte perfettamente coerenti con le pattuizioni previste dall'Accordo 2008: questo, quindi, può essere ricondotto nell'ambito del medesimo *piano di insieme* inaugurato dal primo accordo.

L'attuazione dell'intesa anche attraverso gli organismi comuni

200. La documentazione attesta che il coordinamento realizzato dalle parti nelle sue varie fasi ha ricevuto concreta attuazione e che CLMP, prima, e ACAP e GESGAB, dopo, hanno avuto un ruolo attivo e cruciale nella realizzazione e attuazione pratica dell'intesa.

L'attività di ripartizione dei ricavi in quote storiche

201. Nella fase iniziale un ruolo cruciale nell'attuazione dell'intesa è stato

¹⁶⁶ Cfr. doc. I689C nn. 122, 185, 221, presso Alicost e Gescab.

* Per giurisprudenza consolidata, “*la nozione di intesa restrittiva ha un significato ampio, comprendente tutte le iniziative risultanti dalla collaborazione tra imprese che, sia mediante la conclusione di accordi formalizzati, sia mediante la concertazione di condotte pratiche, siano comunque idonee ad alterare la libertà di concorrenza*” [Cfr., *ex multis*, la decisione del Consiglio di Stato, sezione VI, del 16 marzo 2006, n. 1397, *Test Diagnostici per diabete* e la decisione del Consiglio di Stato, sezione VI, del 16 aprile 2009, n. 2205, *Servizi Aggiuntivi Trasporto Pubblico nel Comune di Roma*].

Inoltre, “la nozione di intesa assume una valenza oggettiva tipicamente comportamentale anziché formale, poiché il suo fulcro va identificato con l'effettività del contenuto anticoncorrenziale ovvero l'effettività di un atteggiamento comunque realizzato che tende a sostituire la competizione che la concorrenza comporta con una collaborazione pratica” [Cfr., *ex multis*, sentenza Consiglio di Stato, 13 giugno 2014, n. 3032, *Gare campane*].

svolto dal CLMP che, sulla base della stessa attività nautica svolta da ciascuno nel 1996, doveva operare le compensazioni tra economie/diseconomie derivanti da incrementi/decrementi di ricavi/costi a consuntivo, sempre pro-quota storica. Ciò è confermato, in primo luogo dalla costituzione del CLMP nei tempi ivi previsti, che risultava funzionale a realizzare un meccanismo che, lungi dal costituire una forma di *revenue sharing* in uso in altre modalità di trasporto – come pretenderebbero alcune Parti – prevedeva la ripartizione dei ricavi in quote storiche.

202. Significativi al riguardo sono due verbali del Consiglio Direttivo del CLMP nei quali, immediatamente a ridosso della sua costituzione, hanno definito: *i) l'attività nautica*, prevedendo un “*Piano dei servizi 1996*”, redatto in base alle autorizzazioni di approdo dell'anno medesimo. *Detto piano costituirà riferimento (...) circa l'attività da svolgere nel corso dell'anno*”; *ii) il costo-miglio*, per poter “**compensare l'attività svolta in più/in meno da ciascuna società**”¹⁶⁷ (enfasi aggiunta).

203. La concreta attuazione dell'intesa risulta anche dalla documentazione che offre esempi di compensazione in migliatico¹⁶⁸. Nello stesso senso e in maniera ancora più evidente, rileva la fattura, inviata dal CLMP nel 2007 a NLG e alle società del Gruppo Lauro a riprova del fatto che la ripartizione dei ricavi avveniva **in base alle quote storiche predeterminate nell'Accordo 1998 e non al trasportato**, benché fosse un dato noto e disponibile alle Parti¹⁶⁹.

204. Come già visto nella sezione relativa alla contestazione dell'inottemperanza agli impegni e in Appendice, il CLMP è stato sciolto il 18 luglio 2009 e il 23 luglio 2009 gli stessi armatori già presenti in CLMP hanno costituito la società Gescab che, diversamente da quanto previsto dallo statuto sociale¹⁷⁰, si è posta in rapporto di perfetta continuità con le funzioni svolte dal CLMP, inclusa quella di ripartizione dei ricavi in quote storiche (Sez. 7).

205. Gli Accordi del 1998 e del 2008 prevedevano che ogni risparmio o incremento di costo per l'eventuale minore o maggiore esercizio di nuove corse rispetto all'anno di riferimento (1996 e 2007) venisse ripartito fra le

¹⁶⁷ Cfr., rispettivamente, i verbali del 15 luglio 1998, doc. I689 n. 4.210, e dell'11 giugno 1998, doc. I689 n. 4.209.

¹⁶⁸ Cfr., ad esempio, doc. I689 n. 4.243, relativo a un verbale del Consiglio Direttivo del CLMP del 30 aprile 2002.

¹⁶⁹ Cfr. doc. I689C n. 257, acquisito presso NLG.

¹⁷⁰ 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”

Parti in proporzione alla loro quota di partecipazione e che la valorizzazione dei risparmi o degli aumenti di costo venisse determinata facendo riferimento a un parametro di “costo per miglio”¹⁷¹. Coerentemente, i documenti istruttori evidenziano che il riparto effettuato in prima istanza non è avvenuto sulla base dell’attività di ciascuna società nell’anno precedente, **ma sempre sulla base dell’attività svolta dalle Parti, rispettivamente, negli anni 1996 e 2007**, secondo le quote di mercato da esse detenute in ciascun anno di riferimento (ad esempio, anche nel 2009 i dati sono sempre raffrontati al 2007 e non al 2008¹⁷²). Allo stesso tempo, come più dettagliatamente descritto nell’Appendice (Sez. 1 e 7, C), il conguaglio successivamente effettuato non è avvenuto seguendo il trasportato effettivo ma in base al criterio del migliatico (rapporto tra miglia percorse e costo per miglio) previsto dagli Accordi del 1998 e del 2008, in quanto più funzionale a realizzare il riparto dei ricavi secondo le quote storiche.

206. Inoltre, la documentazione istruttoria fornisce un ampio ventaglio di evidenze in ordine a frequenti discussioni fra le Parti, tramite e-mail o in seno al CLMP, in merito 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”, con annessi prospetti da cui si evince che la logica spartitoria si è tradotta concretamente in calcoli di quanto dovesse essere attribuito a ciascun partecipante, dato un monte ricavi realizzato sulle rotte comuni e le quote storiche su cui proporzionare le somme spettanti a ciascuno¹⁷³. Una volta effettuato il riparto dei ricavi sulla base delle quote storiche 1996, venivano operati i correttivi basati sul richiamato criterio del migliatico¹⁷⁴.

207. L’attività di ripartizione dei ricavi in quote storiche risulta anche dal documento denominato “*Riepilogo comparazione dati traffico golfo di Napoli 2011/2013*”, che individua i ricavi “*di competenza*” di SNAV nel 2013 in funzione della quota di tale società in Gescab e non del numero (benché noto) di passeggeri trasportati; analogamente, rilevano i documenti, sempre del 2013, relativi a problemi di accesso informatico ai dati su Eolie e Pontine¹⁷⁵.

208. Anche in considerazione della richiamata perdurante operatività di Gescab, **l’attività di ripartizione dei costi/ricavi e secondo il criterio del**

¹⁷¹ Cfr. Sez. II.A e II.D del presente provvedimento.

¹⁷² Cfr., ad esempio, docc. I689C nn. 107 e 110.

¹⁷³ Cfr., ad esempio, doc. I689 n. 5.302, nonché i documenti citati nelle sez. II.E, G e H del presente provvedimento, e alle sez. I, 5 e 7.C dell’Appendice.

¹⁷⁴ Cfr. *ex multis* doc. n. I689/4.423, pag. 7.

¹⁷⁵ Cfr., ad esempio, docc. I689C n. 291, 325, 560 e 569.

migliatico risulta ancora in atto e funzionale alla ripartizione dei ricavi in quote storiche per tutta la durata dell'intesa.

209. Pertanto, il complesso delle evidenze agli atti attesta che, contrariamente a quanto sostenuto dalle Parti, piuttosto che realizzare un meccanismo di *revenue sharing*, fondato (i) sulla valutazione dell'attività di ciascuna società nell'anno precedente e (ii) sul successivo eventuale conguaglio a fine anno sulla base del trasportato effettivo¹⁷⁶, gli organismi comuni hanno agito come strumento fondamentale di attuazione dell'intesa, volta a mantenere invariate le relative posizioni di mercato delle Parti.

210. In altri termini, l'argomento delle Parti, è totalmente confutato dalla tipologia dei dati scambiati e dai documenti appena sopra richiamati, nei quali la ripartizione dei ricavi avviene comunque *pro quota* anche nei casi in cui si dispone del dato passeggeri trasportati su una determinata tratta. A ciò si aggiunga che la ricerca di una "**reciproca trasparenza**" sul dato relativo al trasportato, che si riscontra nei documenti che, pure, riportano tale dato, è certamente giustificabile in ragione della semplice esigenza di permettere a ciascun soggetto aderente all'intesa di verificare la corretta determinazione del complessivo monte ricavi, da spartire poi nelle quote storiche pattuite, come risulta, fra l'altro, dal verbale della società di consulenza informatica, secondo cui "*Le informazioni contenute nel database del consorzio erano accessibili anche ai consorziati*"¹⁷⁷.

211. Quanto sopra vale parimenti a privare di qualunque rilievo l'argomento delle Parti secondo il quale "[p]er quanto riguarda i costi di gestione di ciascuna società, essi sono a totale carico di ciascun armatore, e quindi il consorzio non elimina in alcun modo il rischio imprenditoriale dei singoli consorziati"¹⁷⁸.

Coordinamento delle politiche commerciali

212. Le evidenze dimostrano che le Parti, tramite gli organismi comuni, hanno anche realizzato un ampio coordinamento delle politiche commerciali, eliminando la possibilità di decisioni autonome d'impresa su variabili concorrenziali fondamentali, in maniera **funzionale al mantenimento**

¹⁷⁶ Verbale di audizione del CLMP del 30 marzo 2009, doc. I689 n. 8.432. Cfr anche risposta alla richiesta di informazioni di Alicost G del 20 marzo 2009, doc. I689 n. 7.420: il CLMP "*agisce in qualità di mero mandatario delle singole Compagnie di Navigazione aderenti al Consorzio stesso. Pertanto, il Consorzio è legittimato ad emettere biglietti in nome e per conto degli aderenti, mentre i relativi ricavi vengono poi ripartiti tra le singole compagnie secondo un sistema di anticipazioni e conguagli che in totale rappresentano il trasportato di ciascuna*".

¹⁷⁷ Cfr. doc. I689C n. 691.

¹⁷⁸ Verbale di audizione del CLMP del 30 marzo 2009, doc. I689 n. 8.432.

dell'equilibrio collusivo.

213. In tal senso, oltre agli accordi 1998 e 2008, considerati nella loro complessiva evoluzione e attuazione, rilevano le condotte poste in essere dalle Parti quali la definizione comune delle tariffe per alcuni servizi di trasporto, la diffusione di comunicati stampa che annunciavano l'introduzione di aumenti tariffari e/o la sospensione del servizio, a fronte dell'incremento "esorbitante" del costo del carburante, e, infine, la definizione comune delle commissioni applicabili alle agenzie di viaggio. Ciò risulta proprio dalla serie storica 1999-2008 di documenti che, in ambito CLMP, stabiliscono un unico prezzo per tratte operate da più armatori, benché lo statuto consortile preveda una "autonoma determinazione delle tariffe" (art. 5).

214. Tali pratiche si pongono in un rapporto di funzionalità con la finalità principale degli accordi di cristallizzazione delle relative posizioni di mercato. Infatti, il coordinamento delle politiche tariffarie e commerciali facilita l'attuazione degli accordi, riducendo la possibile variabilità dei parametri economici di riferimento (quali i prezzi dei biglietti al pubblico e le commissioni da riconoscere alle agenzie, nonché le loro variazioni) rendendo quindi più agevole la quantificazione del monte ricavi per la successiva ripartizione pro-quota tra le Parti e consentendo altresì di verificare la corretta attuazione degli Accordi da parte di ciascun armatore e degli organismi comuni.

215. Infatti, una volta conosciuto il trasportato effettivo su ciascuna delle rotte messe a fattor comune, diviene facilmente desumibile il monte ricavi da calcolare, laddove vi sia una sola tariffa di riferimento (sia essa quella praticata dall'unico operatore presente su una determinata tratta o quella concordata tra gli operatori attivi sulla stessa rotta). Le stesse iniziative assunte dalle Parti, anche attraverso ACAP, per ottenere congiuntamente dalla Regione l'applicazione di aumenti tariffari (o di componenti del prezzo, quali il *bunker surcharge*) comuni a tutti gli operatori, permettendo di accrescere l'entità del monte ricavi oggetto di ripartizione in quote storiche in modo omogeneo fra tutti gli operatori, appaiono coerenti con il quadro descritto. Analogamente, ridurre l'alea di incertezza relativamente all'entità della commissione per le agenzie che deve essere scorporata dal valore del venduto, poiché gli Accordi stabiliscono che il ricavo del singolo armatore è al lordo della commissione, agevola le Parti nell'attuazione degli Accordi e nella ripartizione pro-quota.

216. Tale forma sistematica di coordinamento di prezzo, idonea a eliminare

la principale variabile concorrenziale nelle tratte in cui era presente più di un consorziato, rendeva più agevole l'attuazione dell'Accordo 1998 e la connessa attività di monitoraggio e costituiva, infine, un'anticipazione del successivo "Biglietto Unico".

217. Quest'ultima iniziativa, introdotta dalle Parti nel giugno 2008, consiste nell'applicazione della stessa tariffa per le tratte servite da più operatori, così da consentire all'utente di imbarcarsi anche sul mezzo di un operatore diverso da quello indicato nel biglietto. Il "Biglietto Unico" costituisce, quindi, un'evoluzione dell'unica tariffa già in uso nel CLMP, ne amplia l'attività aggiungendo la bigliettazione per la tratta Napoli – Capri ed è sempre funzionale ad agevolare l'attività di monitoraggio e di attuazione dell'Accordo 2008.

218. Le Parti sostengono che il Biglietto Unico è stato fortemente voluto dalla Regione Campania, sulla base di una lettera del marzo 2007 dell'allora Assessore ai Trasporti e di un comunicato stampa della Regione del giugno 2008.

219. In realtà, il Biglietto Unico, come realizzato dalle Parti, riguarda l'applicazione di un'unica tariffa sulle rotte gestite "in concorrenza", ossia esattamente lo stesso meccanismo già in uso tra di esse a partire dall'Accordo 1998. Esso costituisce un'iniziativa "*autonoma degli armatori privati*"¹⁷⁹, in quanto la Regione auspicava di arrivare al "Biglietto Integrato terra – mare" (ferro/gomma/mare, valido solo per categorie protette di utenti e per i collegamenti tra Napoli e Sorrento con Capri). Quanto auspicato dalla Regione, quindi, era ben diverso dal Biglietto Unico, che, peraltro, non si è mai realizzato, anche per l'opposizione degli armatori privati¹⁸⁰. Si rileva, in proposito, che sulla base della documentazione agli atti le riunioni presso la Regione nel periodo in cui sarebbe avvenuta, secondo le Parti, l'introduzione del Biglietto Unico, hanno riguardato unicamente la "rimodulazione" dei servizi, senza alcun cenno a tale iniziativa¹⁸¹. La tesi delle Parti non trova pertanto riscontro nella documentazione agli atti.

220. Contrariamente a quanto sostenuto dalle Parti per ricondurre il Biglietto Unico da esse realizzato tra le iniziative "fortemente volute" dalla Regione,

¹⁷⁹ Cfr. verbali di audizione della Regione Campania, docc. I689 n. e I689C n. 413.

¹⁸⁰ Cfr. audizione ACAP, doc. I68C n. 750. La base giuridica richiamata dalle Parti per sostenere che il Biglietto Unico è stata un'iniziativa fortemente voluta dalla Regione, è costituita dalle delibere nn. 281/2006 e 488/2006, che regolano una fattispecie diversa, ossia quella del biglietto integrato terra-mare riservato ai residenti e pendolari, che la Regione avrebbe auspicato di estendere anche ai servizi marittimi, senza riuscirci per espressa resistenza da parte degli armatori, che, come risulta espressamente dal verbale di audizione di ACAP e dalla perizia sui prezzi, temevano di perdere il controllo dei propri ricavi, Cfr. docc. I689C n. 750 e All. 6 allo stesso documento.

¹⁸¹ Cfr. informazioni fornite dal Comune di Ischia, doc. I689C nn. 817 e 822.

si sottolinea che anche la segnalazione dell’Autorità del 2009 ha definito tale iniziativa in termini di “*soft regulation*”, in quanto “*volta al perseguimento di condivisibili finalità di integrazione delle modalità di trasporto (...)*”¹⁸², collegandola quindi correttamente alla diversa iniziativa di biglietto integrato terra-mare, di cui alla citata delibera regionale, e non invece al Biglietto Unico gestito dal CLMP.

221. A valle del procedimento n. I689, nel periodo 2010-2012, l’istruttoria ha evidenziato il **ruolo attivo di coordinamento** svolto da ACAP e Gescab in relazione alla definizione congiunta dell’attività nautica (nuovi atti di sottomissione; sospensione congiunta dei servizi) e delle politiche commerciali (aumenti congiunti di prezzo)¹⁸³, meglio descritti nell’Appendice (Sez. 7, C.2), alla quale si rinvia per maggiori dettagli.

Lo scambio di informazioni sensibili

222. In tutto l’arco di tempo considerato, il meccanismo collusivo è stato reso possibile dalla realizzazione e dal perseguimento costante di un regime di “*reciproca trasparenza*”, ulteriormente descritto in Appendice (Sez. 7, C.3), accompagnato dall’evoluzione dei sistemi informatici disponibili, passando dallo scambio dei *floppy* al trasferimento notturno dei dati contenuti nei c.d. *database di produzione* delle Parti in un *database* gestito da Gescab e accessibile ai “*consorziati*”, secondo una procedura unificata¹⁸⁴.

223. Contrariamente a quanto sostenuto dalle Parti, secondo le quali il *database* unico sarebbe stato funzionale all’attuazione dell’iniziativa del “Biglietto Unico” e avrebbe consentito “*al Consorzio di (i) effettuare il riscontro degli incassi e (ii) procedere agli adempimenti amministrativi successivi (rendicontazione, contabilizzazione e riparto dei ricavi)*”¹⁸⁵, le risultanze istruttorie hanno dimostrato che lo scopo di tale sistema era strettamente funzionale al buon esito del meccanismo di concertazione, sopra ricostruito. E del resto, coerentemente a tale funzione, si sottolinea che al *database* accede anche un soggetto formalmente non consorziato quale Medmar Navi, che non opera su Capri e non aderisce pertanto al Biglietto Unico.

¹⁸² Cfr. segnalazione/parere AS549, cit..

¹⁸³ Cfr. docc. I689C nn. 57, 58, 312, 459 All. 10, 17 e 54, 61, 128, 170, 289, 297 e 56.

¹⁸⁴ Cfr. doc. I689C n. 498, in cui il consulente informatico definisce il *database* di produzione come quello che con una procedura notturna di esportazione dei dati relativi alla bigliettazione (venduto per corsa, prezzo, vettore, tratta, itinerario) dai server dei consorziati a quello unico, alimenta un c.d. *database* di *stock*, di volta in volta denominato in base all’anno di bigliettazione cui si riferisce.

¹⁸⁵ Cfr. risposta alla richiesta di informazioni di NLG del 20 marzo 2009, doc. I689 n. 7.421.

224. Inoltre, le Parti hanno sempre sostenuto che i dati condivisi non erano riservati in quanto già pubblicamente disponibili, di natura statistica o necessari per determinare in base al fatturato l'entità dell'apporto di ciascuno alle iniziative comuni di tipo strutturale da realizzare tramite Gescab o al contributo necessario per dotare ACAP di adeguate strutture finanziarie per la propria attività istituzionale.

225. Ancora una volta, l'argomentazione non trova riscontro nei fatti emersi dall'istruttoria. Quanto alla tipologia dei dati condivisi, uno dei numerosi documenti agli atti evidenzia in maniera incontrovertibile l'elevato livello di disaggregazione, di attualità, nonché la sicura rilevanza da un punto di vista commerciale/aziendale dei dati scambiati tra "concorrenti": si tratta di una e-mail inviata il 9 maggio 2008 dal CLMP agli armatori privati riuniti in ACAP, Medmar Navi inclusa, in cui si legge che "(...), l'unicità della base dati consentirà al consorzio e a un qualsiasi partecipante, (...), di poter consultare in tempo reale il bigliettato per linea, corsa e tipologia di passeggero e produrre reports statistici sull'attività espletata"¹⁸⁶. In questo contesto, è altresì evidente che la pretesa "finalità statistica" sottesa alla condivisione dei dati citati non riguardava voci aggregate e reperibili da fonti pubbliche, ma serviva a monitorare la corretta origine dei dati, funzionale alla corretta determinazione del monte ricavi da ripartire in quote storiche. La strutturale condivisione di dati sensibili della stessa natura risulta anche in numerosi documenti relativi all'accesso di Gescab ai dati sul venduto SNAV nei Settori Ischia, Eolie e Pontine, in tutto il periodo 2009-2013¹⁸⁷.

226. Neppure è confermata la tesi che basava la condivisione di dati sulla determinazione del contributo di ciascuno alle iniziative comuni di ACAP e Gescab: rispetto ad ACAP, risulta provata la sola contribuzione annuale fin dall'inizio e ancora nel 2013 in misura fissa¹⁸⁸ e non sono stati prodotti documenti o delibere associative a supporto della tesi per cui le Parti stessero esplorando, peraltro per sette anni senza mai pervenire a una conclusione, la possibilità di definire contribuzioni ulteriori e proporzionali al fatturato. Anzi, esistono documenti che quantificano i ricavi SNAV come "*nota percentuale ACAP [25-30%]*", in misura coerente con quella dell'Accordo 2008¹⁸⁹ e non del fatturato di ciascun anno considerato. Quanto a Gescab, non è stato fornito alcun elemento concreto che consenta di ricondurre

¹⁸⁶ Cfr. doc. I689 n. 4.173.

¹⁸⁷ Cfr. docc. I689C nn. 530, 531, 532, 575.

¹⁸⁸ Così SNAV e Gescab in audizione, cfr. rispettivamente docc. I689C nn. 741 e 746.

¹⁸⁹ Cfr. doc. I689C n. 325. Il doc. I689C n. 291 contiene gli stessi dati per il periodo 1 gennaio – 30 maggio 2013 anche con riferimento alla percentuale in Gescab.

l'analisi dei dati e la loro condivisione ai fini indicati, essendosi le Parti limitate a produrre meri progetti da realizzare o già realizzati nei porti di Sorrento e Napoli.

Il coinvolgimento di Medmar Navi

227. Contrariamente a quanto sostenuto dalla società Medmar Navi, che si definisce estranea all'attività di coordinamento contestata, essa ne è coinvolta a pieno titolo, sia perché ha partecipato all'attività di coordinamento illecito svolta fin dal 2007 da ACAP, sia perché è presente nell'Accordo 2008 non soltanto come società firmataria, ma anche come armatore "*sui generis*" rispetto a tutte le altre parti contraenti e, dunque, "bisognoso" di specifiche pattuizioni. Irrilevante, in proposito, è il riferimento al fatto che il coinvolgimento della società in alcuni documenti fino al 2010 si spiegasse soltanto nell'ambito di un mandato esplorativo ricevuto dagli organi sociali a creare una società unica con il gruppo Lauro e le società SNAV e NLG, in quanto sono agli atti ampie evidenze convergenti nel vedere la società coinvolta fino al 2013 nella definizione/ripartizione dei ricavi, nel calcolo del migliatico, in riunioni sull'attività nautica, in azioni di coordinamento delle politiche commerciali tramite ACAP etc.¹⁹⁰.

228. Si richiama, a titolo esemplificativo, il documento relativo alla ripartizione dei "*Corrispettivi prodotti*" (figura 3 sopra) in cui compaiono i ricavi prodotti da Medmar Navi e la peculiare posizione attribuitale dall'Accordo 2008, in quanto i "*corrispettivi prodotti*" da tale società sono calcolati al di fuori di quelli realizzati dagli altri contraenti attraverso il CLMP. Si ricorda al riguardo che l'Accordo 2008, per tenere conto della struttura dei costi non omogenea a quella degli altri contraenti in quanto unica a operare esclusivamente mediante traghetti, stabilisce espressamente che Medmar Navi "*formalmente non parteciperà al Consorzio ma sostanzialmente sarà membra dello stesso partecipando all'amministrazione*" (...) con vincolo per Alilauro a votare secondo "*le istruzioni della Medmar Navi*" (art. 4).

229. Medmar Navi, inoltre, esclude di aver partecipato allo scambio di informazioni, sulla base di alcune lettere scambiate nel 2008 e nel 2010 con la società di consulenza informatica, da cui risulterebbe l'impossibilità tecnica di accedere a dati condivisi da parte della società. In realtà, la corrispondenza prodotta riguarda lamentele nell'ambito di contestazioni

¹⁹⁰ Cfr. docc. I689 nn. 4.173, 5.302; I689C nn. 103, 104, 136, 149, 150, 152, 170, 242, 360, 579, 593.

circa la possibile violazione della proprietà intellettuale perché i dati “*non possono essere interfacciati da nessun altro software*”, in questo evidenziando un sistema di condivisione di dati sensibili comunque realizzato tra le Parti.

230. Sulla base del complesso di tali elementi, quindi, la tesi di Medmar Navi di essere totalmente estranea all’attività di coordinamento svolta dalle Parti non risulta aderente ai fatti.

D) SULL’AUTONOMIA DI COMPORTAMENTO DEGLI ARMATORI

231. Tutte le Parti, sia nel corso del procedimento sia, da ultimo, nelle memorie conclusive e in audizione finale, hanno sottolineato la pervasività della regolazione, che avrebbe azzerato gli spazi di autonomia degli armatori privati nella definizione delle proprie politiche commerciali e dei propri ambiti di operatività, e che oggi l’Autorità attribuirebbe alle autonome condotte delle Parti quegli effetti distorsivi e restrittivi della concorrenza che essa, sia in precedenti segnalazioni sul cabotaggio marittimo nel golfo di Napoli, sia in considerazioni espresse nello stesso provvedimento del 2009 di chiusura con impegni, avrebbe sempre ricondotto esclusivamente alla regolazione. A supporto, le Parti hanno prodotto una perizia sull’evoluzione dei prezzi nei golfi campani dal 2007 al 2013, al fine di dimostrare l’assenza di autonomia tariffaria e nell’offerta dei servizi, l’assetto dei quali sarebbe comunque riconducibile alla regolazione¹⁹¹. Con specifico riferimento al “Biglietto Unico”, la perizia osserva che, a fronte del rappresentato interesse della Regione a estendere il Biglietto Integrato (ferro-gomma) gestito dal Consorzio Unico Campania anche ai servizi marittimi, “*gli armatori, intimoriti dalla prospettiva della individuazione da parte dell’Ente di tariffe convenzionali, così come accaduto per i trasporti terrestri, e di meccanismi di ripartizione ad ampia valenza statistica e non verificabili, decisero, di comune accordo, di realizzare un’iniziativa economica comune, estesa a tutti gli operatori dei golfi di Napoli e Salerno*”¹⁹².

232. L’argomento è confutato dai seguenti elementi di fatto e considerazioni, schematizzati visivamente nel grafico sottostante. Esso offre una rappresentazione del rapporto esistente tra i tre livelli in cui si articola il quadro fattuale nel presente procedimento, ovvero le condotte delle Parti dal 1998 ad oggi (rosso), il procedimento I689 (verde) e gli snodi principali

¹⁹¹ Cfr. la perizia allegata al verbale audizione ACAP doc. I689C n. 750.

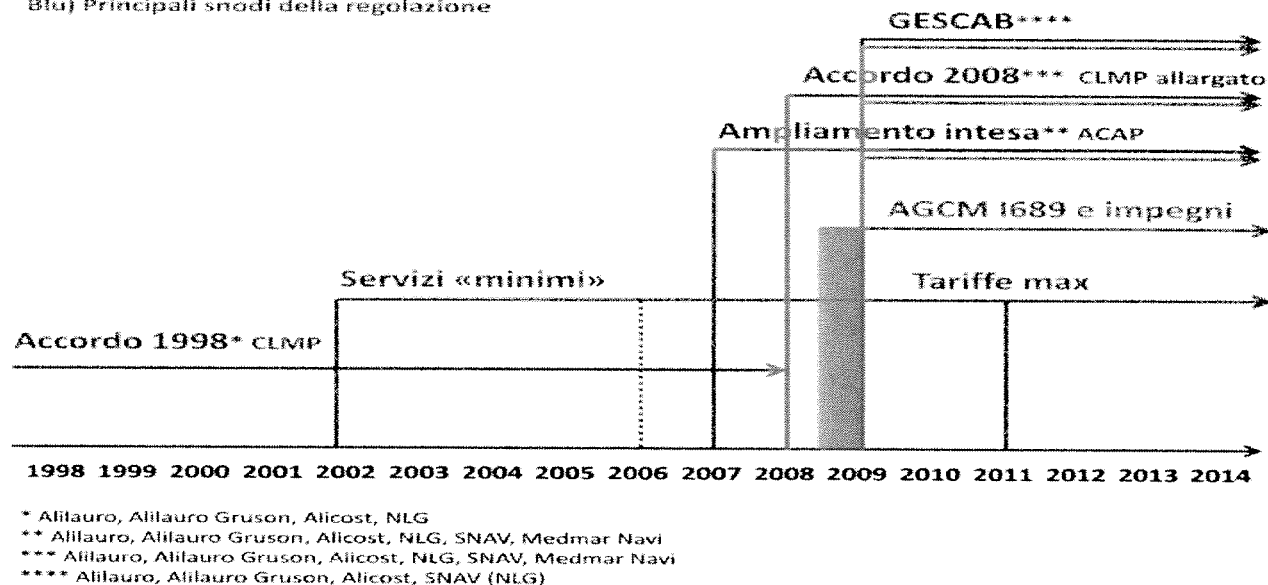
¹⁹² Cfr. pag. 27 della perizia e quanto dichiarato da ACAP nel verbale di audizione, doc. I689C n. 750.

della regolazione (blu).

Verde) Fatti rilevanti ai fini della violazione degli impegni del proc. 1689

Rosso) Fatti rilevanti ai fini dell'intesa

Blu) Principali snodi della regolazione



233. E' evidente che il **coordinamento realizzato dalle Parti preesiste alla regolazione**, che è intervenuta soltanto dal 2002. Pertanto, almeno fino a tale data, le Parti hanno agito in un contesto di **totale assenza della regolamentazione anche degli OSP**: essa, dunque, non può aver minimamente condizionato le condotte collusive realizzate dalle Parti fin da una fase antecedente la regolazione.

234. A partire dal 2002, quindi **dopo ben 4 anni di vigenza e piena attuazione dell'Accordo 1998** e nuovamente in occasione delle rimodulazioni del 2006 e 2011 del piano accosti, lo stesso meccanismo degli atti di sottomissione è stato utilizzato dalle Parti "già operanti sulle rotte interessate" per poter "dar seguito alla propria programmazione", evitando che la Regione ricorresse all'affidamento dei servizi minimi mediante gara, modalità di affidamento che avrebbe potuto sconvolgere l'equilibrio collusivo raggiunto.

235. Così facendo, le Parti hanno preservato l'equilibrio collusivo precedente la regolazione regionale dei "servizi minimi". Il nuovo assetto degli OSP finiva per essere anzi pienamente aderente alle istanze degli operatori e alla logica, sottostante l'intesa, di cristallizzazione delle reciproche posizioni di mercato. L'argomentazione relativa alla pretesa copertura normativa appare, pertanto, priva di fondamento: **l'intesa era**

preesistente alla regolazione e funzionante a prescindere; l'assunzione di OSP non sussidiati, nel modo in cui è avvenuta, è, semmai, servita a stabilizzare l'equilibrio collusivo già in atto.

236. Inoltre, l'intesa ha riguardato il complessivo ambito di attività delle Parti e soprattutto anche **rotte non interessate dalla regolazione**, né influenzate dal prezzo "focale" praticato da Caremar, mai presente sulle rotte del "*settore Salerno*" (comprendente i collegamenti intercostieri, i collegamenti tra Ischia Forio e Mergellina e da Ischia per Capri, e del "*settore Sorrento*", nonché sulle rotte da/per le isole Eolie e Pontine).

237. Riguardo ai presunti vincoli tariffari posti dalla regolamentazione, si ribadisce che quelli relativi ai servizi OSP sono intervenuti soltanto dal 2002 (per residenti e pendolari) e dal 2006 (per tutti i passeggeri) e, comunque, hanno lasciato ampio spazio all'autonomia delle Parti, essendo tariffe massime, peraltro definite, nel 2006, soltanto *per relationem* rispetto a quelle praticate dagli armatori (inclusa Caremar). Comunque, la regolazione non è mai intervenuta in materia di tariffe per i servizi autorizzati, che, si ricorda, costituiscono, in termini di numero di corse, la maggior parte del mercato (77% circa), lasciando anche da questo punto di vista ampia autonomia agli operatori.

238. Non si rileva, dunque, alcuna contraddizione tra le conclusioni della CRI – in particolare che l'intesa sarebbe nata come "*reazione collusiva alla presenza dell'operatore pubblico e ai profondi mutamenti negli assetti di mercato e regolamentari*" (§ 370) – e quanto sostenuto nelle segnalazioni dell'Autorità richiamate dalle Parti: l'istruttoria ha evidenziato proprio che le Parti, adattandosi intelligentemente e costantemente alla regolazione anche nella sua evoluzione, hanno riempito gli ampi spazi di autonomia "*residui*" – nel senso di rimanenti e non di "*residuali*" o limitati –, al fine di consolidare gli equilibri collusivi preesistenti e di scongiurare il rischio che i servizi storicamente serviti fossero aggiudicati ad altri tramite gara.

239. Anzi, si sottolinea che le segnalazioni dell'Autorità si sono per lo più limitate ad auspicare l'introduzione di un regime di affidamento dei servizi di cabotaggio marittimo tramite *procedure di gara*¹⁹³ e a criticare la staticità

¹⁹³ Cfr. rispettivamente le segnalazione AS55 – *Autorizzazioni all'approdo per i servizi di linea con le isole* dell'11 ottobre 1995; AS098 – *Servizi di trasporto di linea Napoli-Capri* del 5 agosto 1997; AS146 – *Piano di riordino del gruppo Finmare* del 2 luglio 1998. In tali segnalazioni, l'Autorità si è limitata a sottolineare il rischio di uso distorto della discrezionalità da parte delle Capitanerie di Porto nell'assegnazione degli accosti all'approdo consentiti dalla normativa vigente (così sui collegamenti da Napoli e Pozzuoli per Ischia e sulla tratta Napoli-Capri) e a svolgere considerazioni critiche sul piano di privatizzazione del gruppo Finmare. Cfr. anche segnalazione del 6 novembre 2003, AS269 – *Servizi pubblici di trasporto marittimo nel Golfo di Napoli*; segnalazione/parere del 1° luglio 2009, AS549 – *Obblighi di servizio pubblico e concorrenza nei golfi di Napoli e Salerno*; cfr. AS831 – *Criteri di affidamento dei servizi di trasporto*

del mercato con riferimento al “quadro accosti”, che riproduceva l’operatività storica delle Parti. L’istruttoria condotta ha dimostrato che la staticità del mercato è stata il frutto della ideazione e realizzazione nel tempo di un *coordinamento espresso, stabile e secondo schemi e metodi ricorrenti* e che, pertanto, **nessun atto regolamentare ha imposto, consentito, agevolato e nemmeno riguardato i comportamenti contestati alle Parti.**

E) UN’INTESA UNICA, COMPLESSA E CONTINUATA

240. Al riguardo, sebbene negli anni l’ambito dell’intesa abbia subito modifiche sotto il profilo soggettivo e oggettivo e gli strumenti di attuazione impiegati dalle Parti siano divenuti man mano più sofisticati, la natura e la finalità ultima dell’intesa sono rimaste sostanzialmente immutate nel tempo, dal 1998 ad oggi, passando per la sottoscrizione dell’accordo 1998 e di quello 2008, entrambi volti a coordinare la gestione e lo sviluppo delle rispettive attività, ivi incluse le politiche commerciali e tariffarie e per la costituzione dei citati organismi comuni¹⁹⁴.

241. Non mettono in discussione l’unitarietà dell’intesa le modifiche soggettive e oggettive intervenute nel 2008, in quanto si è trattato di replicare il modello di gestione comune collaudato a partire dall’Accordo 1998 a un perimetro “allargato” di rotte, con il coinvolgimento degli operatori attivi sulle nuove rotte messe a fattor comune.

242. In particolare, le risultanze istruttorie attestano l’identità degli obiettivi dei comportamenti oggetto del procedimento¹⁹⁵, consistenti nella cristallizzazione delle posizioni di mercato attraverso il mantenimento dell’attività storicamente svolta da ciascun operatore, con un ancoraggio alle quote di mercato dapprima al 1996 e successivamente al 2007, e la

pubblico marittimo nei Golfi di Napoli e Salerno del 09 febbraio 2011, in cui l’Autorità ha ritenuto proporzionale la proroga di tre anni disposta dalla Regione degli affidamenti in essere, a condizione che non contribuisse alla cristallizzazione o restrizione dei mercati. Per completezza, altre successive segnalazioni/pareri riguardano AS997 – *Regione Campania - Delibera n. 502/2012* del 28 novembre 2012 sul prestito ponte a Caremar, che l’Autorità ha valutato come possibile aiuto di Stato da notificare alla Commissione Europea; la segnalazione/parere AS1099 – *Verifica possesso requisiti per l’aggiudicazione gara privatizzazione Caremar*, del 4 dicembre 2013, reso su richiesta della Regione Campania, in cui l’Autorità ha rilevato le possibilità criticità concorrenziali derivanti dall’assegnazione di Caremar e del contratto di servizio a una ATI composta dagli armatori già operanti nei golfi campani (SNAV e Rifim, controllante di Medmar Navi).

¹⁹⁴ Cfr., rispettivamente, docc. I689 nn. 2.96 (“*Servizi Marittimi Pubblici e Provati nel bacino di traffico del Golfo di Napoli*”) e 2.86 (“*Collegamenti marittimi nel golfo di Napoli – Rapporti fra armamento pubblico e privato*”), i vari accordi sottoscritti e organismi gli accordi del 1998 (doc. I689 n. 2.66), del 2008 (3.154).

¹⁹⁵ Cfr., sul punto, sentenza del Tribunale 20 marzo 2002, causa T-21/99, *Dansk Rorindustri*, punto 67; sentenza della Corte 21 settembre 2006, causa C-113/04 P, *Technische Unie*, punti 170 e 171, e sentenza 27 settembre 2006, causa T-43/02, *Jungbunzlauer*, punto 184 *supra*, punto 312.

ripartizione di un monte ricavi sul totale dell'attività in funzione di tali quote, con modalità tali da garantire la stabilità dei margini relativi.

243. Secondo consolidata giurisprudenza, una serie di comportamenti di più imprese aventi lo stesso oggetto anticoncorrenziale possono essere considerati espressione di un'infrazione unica, riconducibile in parte al concetto di accordo e in parte a quello di pratica concordata, in quanto la nozione di accordo e quella di pratica concordata non sono incompatibili, condividendo la medesima natura e distinguendosi solo per la loro intensità e per le forme con cui si manifestano¹⁹⁶.

244. Ancora, in base alla giurisprudenza europea, una *“violazione dell'articolo 85, n. 1, del Trattato può risultare non soltanto da un atto isolato, ma anche da una serie di atti o perfino da un comportamento continuato. Tale interpretazione non può essere contestata sulla base del fatto che uno o più elementi di questa serie di atti o di questo comportamento continuato potrebbero altresì costituire di per sé e presi isolatamente una violazione della detta disposizione (...). Ove le diverse azioni facciano parte di un «piano d'insieme», a causa del loro identico oggetto di distorsione del gioco della concorrenza all'interno del mercato comune, la Commissione può imputare la responsabilità di tali azioni in funzione della partecipazione all'infrazione considerata nel suo insieme”*¹⁹⁷.

Recentemente, la giurisprudenza ha precisato che una serie di condotte continuate che potrebbero costituire violazioni distinte possono nondimeno configurare un'intesa unica e continuata se *“si inseriscono in un piano d'insieme posto in esecuzione consapevolmente dalle imprese interessate allo scopo di realizzare un obiettivo anticoncorrenziale unico”*¹⁹⁸.

245. Nel caso di specie, l'intesa ha preso il via, quantomeno, dall'Accordo 1998, modificato nel 2001, “allargato” oggettivamente e soggettivamente con l'Accordo 2008, modificato a sua volta nel 2011 e 2012 e tutt'ora in vigore, per la ripartizione dei ricavi realizzati su una serie di rotte messe a *“fattor comune”* nel mercato di riferimento e il mantenimento dei margini

¹⁹⁶ Cfr., ad esempio, le sentenze della Corte di Giustizia dell'8 luglio 1999, Causa C-49/92 P- *Anic* e del 7 gennaio 2004, causa C-204/00 P - *Aalborg*, la sentenza del Tribunale di Primo Grado 12 dicembre 2007, cause riunite T-101-111/05, *BASF*, nonché il provvedimento dell'Autorità n. 22521 del 15 giugno 2011, *Logistica Internazionale* (I722).

¹⁹⁷ Cfr. la giurisprudenza citata alla nota precedente, in particolare, la sentenza della Corte di Giustizia, *Aalborg, cit.*, punto 258, nonché la sentenza del Tribunale del 16 settembre 2013, *Masco e a./Commisison*, causa T-378/10, punti 21 e 22, e la giurisprudenza ivi citata.

¹⁹⁸ Cfr. in tal senso, la sentenza *Masco, cit.* Diversamente, la precedente giurisprudenza europea e nazionale riteneva che il requisito dell'identità degli obiettivi dei comportamenti incriminati dovesse valutarsi *“in senso oggettivo, sulla base delle condotte tenute, senza che assuma rilievo il criterio soggettivo della volontà e consapevolezza da parte di ciascun operatore”*, cfr. sentenza C.d.S., Sez. VI, 4 settembre 2014, n. 4058, *Logistica Internazionale*.

relativi, secondo un modello ricorrente di gestione dei reciproci rapporti.

246. Come indicato sopra, le evidenze agli atti danno altresì conto della concreta attuazione dell'Accordo del 1998 e del 2008, attraverso la quantificazione e condivisione tra le Parti dei risparmi o incrementi di costo realizzati da ciascuno e l'effettuazione delle conseguenti compensazioni. L'attuazione è stata resa possibile da sistematici scambi di informazioni sensibili e con l'apporto determinante degli organismi comuni CLMP, ACAP e Gescab. Tali modalità hanno seguito un modello ricorrente nel corso di tutto il periodo coperto dall'intesa¹⁹⁹, riprendendo la stessa impostazione, terminologia e articolazione dei meccanismi di funzionamento (ancoraggio alle quote storiche, ripartizione dei costi e ricavi pro-quota, uso del migliatico, stringenti vincoli all'esercizio di recesso).

247. Quanto ai comportamenti relativi al coordinamento delle politiche tariffarie e commerciali da parte degli armatori anche attraverso il CLMP, ACAP e Gescab, si ricorda che secondo la giurisprudenza, la *“presenza di rapporti di complementarità tra accordi o pratiche concordate costituisce un indizio obiettivo dell'esistenza di un piano d'insieme. Simili rapporti esistono quando tali accordi o pratiche sono volti a far fronte a una o più conseguenze del gioco normale della concorrenza e contribuiscono, interagendo reciprocamente, alla realizzazione di un obiettivo anticoncorrenziale unico”*²⁰⁰. Pertanto, le condotte riscontrate possono essere valutate in tale ottica, come funzionali al perseguimento della finalità unica dell'intesa.

248. L'identità delle imprese partecipanti è un ulteriore indizio dell'esistenza dell'infrazione unica²⁰¹, che nel caso di specie si declina attraverso la continuità di partecipazione all'intesa da parte delle imprese del Gruppo Lauro e di NLG, cui si uniscono in una fase più recente, nel 2008, altre due realtà armatoriali (SNAV e Medmar Navi), sia in ragione dell'evoluzione degli assetti societari (in tal senso il passaggio nel 2006 di NLG sotto lo stesso centro di controllo di SNAV, e la scissione nel 2002 all'interno del Gruppo Lauro delle famiglie Rizzo e D'Abundo, cui sono riconducibili rispettivamente Medmar – ora HC, e Medmar Navi), sia in ragione della volontà delle Parti, emersa dall'istruttoria, di ricondurre tutta l'attività dei golfi campani a una gestione unitaria.

249. Anche l'identità e la ricorrenza nella documentazione agli atti delle persone fisiche rappresentanti delle imprese parti dell'intesa, in tutto l'arco

¹⁹⁹ Cfr. sentenza *Dansk Rorindustri*, cit., punto 68.

²⁰⁰ In tal senso, sentenza *Masco*, cit., punto 22, e giurisprudenza ivi citata.

²⁰¹ Cfr. sentenza *Jungbunzlauer*, cit..

temporale in esame e delle persone che hanno rivestito cariche sociali nelle società, in CLMP e in Gescab costituiscono ulteriore indizio dell'unicità dell'intesa.

250. Alla luce dei citati principi giurisprudenziali, i comportamenti assunti dalle Parti, analiticamente descritti nella parte in fatto, non possono che essere letti in maniera unitaria e pertanto si ritiene sussistente un'intesa unica, complessa e continuata restrittiva della concorrenza, in violazione dell'articolo 101 TFUE.

251. Infine, neppure si può accogliere la tesi secondo cui, ove l'Autorità ritenesse le condotte imputabili alle Parti, l'intesa dovrebbe essere valutata ai sensi dell'art. 101, § 3 TFUE. Nel caso di specie, anche a prescindere dalla circostanza che l'intesa in esame rappresenta una fattispecie di *hard core restriction*, in genere sottratta all'applicazione dell'articolo 101, comma 3 del TFUE, si ricorda che è onere della parte fornire la prova della ricorrenza dei requisiti per beneficiare di un'esenzione in deroga, onere che non è stato assolto. Peraltro, le risultanze relative allo scadimento del servizio, unite alle numerosissime lamentele degli utenti²⁰², consentono di escludere che gli stessi possano aver tratto un qualche beneficio da tale intesa. In proposito, è vero, come lamentano le Parti, che i dati forniti dalle Capitanerie di Porto interpellate riguardano alcune giornate a campione negli ultimi due o tre anni, ma è altrettanto vero che, oltre all'esigenza di non appesantire oltre misura le amministrazioni interpellate nella raccolta dei dati richiesti, il campione delle giornate di traffico comprende giornate di alta e bassa stagione e che i dati forniti, per loro natura, sono rappresentativi di un *trend* nello svolgimento dell'attività, culminato in alcuni casi in provvedimenti di revoca delle autorizzazioni all'attività.

F) RESTRITTIVITÀ DELL'INTESA

252. Gli Accordi del 1998 e 2008, nella loro evoluzione, vincolando le Parti a non modificare unilateralmente la propria attività, rispetto a quella svolta rispettivamente nel 1996 e 2007, e obbligandole invece a mantenere invariate le corse effettuate e perfino la tipologia e il numero dei mezzi impiegati in tali anni, nonché a ripartirsi costi e ricavi in funzione delle quote storiche detenute da ciascuno e non in base all'attività effettivamente svolta, come effettivamente avvenuto, limitano del tutto il comportamento delle

²⁰² Cfr., rispettivamente, i dati delle Capitanerie di Porto docc. I689C nn. 779, 781, 782, 815 e le numerose segnalazioni di disservizi agli atti.

imprese concorrenti sul mercato di riferimento, configurando un'intesa restrittiva nel suo oggetto.

253. L'efficacia del sistema di concertazione, che ha consentito di neutralizzare qualsiasi spazio di concorrenza tra i soggetti coinvolti, è stata resa possibile anche dal coordinamento delle politiche di prezzo e dall'artificiale trasparenza dei dati sensibili e, non ultima, dall'esistenza di una rete di relazioni con tutti gli armatori attivi tale da attenuare qualsiasi tensione concorrenziale, ben al di là degli eventuali vincoli imposti dalla volontaria sottoscrizione degli obblighi di servizio pubblico, anche a prescindere dal livello più o meno invasivo di partecipazione alle iniziative comuni.

254. Emerge ampiamente dagli atti, tra cui le dichiarazioni degli stessi armatori dei golfi campani e della Regione Campania, che la decisione di sottoscrivere i descritti "*atti di sottomissione*" per l'offerta dei servizi minimi è stata fatta propria e, allo stesso tempo, condivisa da loro²⁰³. La somma di tali decisioni, individuali ma condivise, ha di fatto cristallizzato le reciproche posizioni su tratte già precedentemente servite in regime autorizzatorio²⁰⁴.

255. Vale osservare che nella stessa logica di cristallizzazione del mercato, a fronte delle evidenze riportate di frequenti annullamenti e sospensioni delle corse, potrebbero essere interpretate anche le costanti reiterate richieste delle parti, negli anni, di numerose autorizzazioni per servizi residuali; condotte che, ostacolando l'accesso a eventuali soggetti alternativi, appaiono del tutto coerenti con le finalità dell'intesa in precedenza descritta.

256. In secondo luogo, le compagnie risultano aver in effetti operato nel senso di ripartirsi il mercato, suddividendolo da un lato in tratte messe a fattor comune e gestite mediante strutture consortili partecipate da ciascun armatore con il peso storicamente detenuto sulle stesse, e dall'altro in tratte disciplinate da un patto di non concorrenza, il tutto finalizzato a mantenere invariati gli assetti di mercato e le reciproche posizioni.

257. Ciò si pone in palese violazione della normativa in materia di concorrenza e del consolidato principio secondo cui ogni operatore economico deve autonomamente determinare la condotta che intende seguire

²⁰³ Cfr. Sez. 4.B del presente provvedimento e Sez. 3 dell'Appendice.

²⁰⁴ In tal senso, cfr. ad esempio, le informazioni fornite dalla Regione nel 2006, doc. I689 n. 1.4, il verbale di audizione della Regione, doc. I689C n. 413, gli atti di sottomissione presentati nel 2003 da Linee Lauro, SNAV, NLG, Alilauro, Alilauro Gruson, doc. I689 n. 1.4, all. 5, la lettera del 2003 con cui NLG chiede alla Regione Campania di ripristinare a proprio favore l'assegnazione di alcuni servizi della società dalla Regione attribuiti a SNAV, doc. I689 n. 4.166, nonché il modello di lettera predisposta da ACAP nel 2007, contenente l'istanza di assegnazione delle stesse corse da ciascuno effettuate "*da oltre trent'anni*", predisposta da ACAP nel 2007, doc. I689C n. 80, etc..

sul mercato comune; l'esigenza di autonomia vieta dunque *“rigorosamente che fra gli operatori stessi abbiano luogo contatti diretti o indiretti che possano influenzare il comportamento sul mercato di un concorrente attuale o potenziale, o rivelare a tale concorrente la condotta che essi hanno deciso o intendono seguire sul mercato quando tali contatti abbiano lo scopo o l'effetto di creare condizioni di concorrenza non corrispondenti alle condizioni normali del mercato di cui trattasi”*²⁰⁵.

258. Giova chiarire che, nel caso di specie, oggetto di contestazione sono le condotte volte a cristallizzare le posizioni di mercato relative, descritte nelle sezioni che precedono, in cui le Parti hanno deciso di ripartire i ricavi/costi secondo quote storiche, per mantenere inalterate le reciproche posizioni; ciò, di per sé, appare restrittivo della concorrenza, in quanto una volta realizzato tale coordinamento l'interazione competitiva tra i concorrenti risulta inevitabilmente alterata. Le imprese, infatti, nella loro operatività potevano contare sul fatto che i concorrenti non avrebbero intrapreso iniziative sulle rotte di rispettiva competenza, annullando qualunque forma di pressione concorrenziale.

259. È sufficiente al riguardo ricordare che, secondo il consolidato orientamento giurisprudenziale, *“ai fini dell'applicazione dell'articolo 85 CE è superfluo prendere in considerazione gli effetti concreti di un accordo ove risulti che esso ha per oggetto di restringere, impedire o falsare il gioco della concorrenza”*; in altri termini, secondo il citato orientamento, è sufficiente che un accordo abbia un oggetto anticompetitivo per esporre di per sé i soggetti che vi partecipano al divieto di cui all'articolo 101 TFUE, a prescindere dal fatto che sia dimostrato che tale condotta abbia poi materialmente prodotto effetti sul mercato²⁰⁶.

260. Inoltre, secondo la giurisprudenza europea, *“per quanto riguarda le*

²⁰⁵ Si veda, *ex multis*, Consiglio di Stato, Sez. VI, decisione del 9 febbraio 2011, n. 896, *Listino prezzi della pasta*; Corte di Giustizia, sentenze 4 giugno 2009, C-8/08, *T-Mobile*, pt. 33 e la giurisprudenza ivi citata: sentenze 16 dicembre 1975, causa C-40/73, *Suiker Unie*; 14 luglio 1981, causa 172/80, *Züchner*.

²⁰⁶ Cfr., al riguardo, sentenza della Corte di Giustizia dell'8 luglio 1999, C-49/92. Ciò trova conferma, ad esempio, nella recente decisione del Consiglio di Stato relativa al caso I694, nel quale si ribadisce che *“affinché un'intesa avente un oggetto anticoncorrenziale sia giudicata illecita non è necessario che produca anche l'effetto concreto di impedire, restringere o falsare la concorrenza”* [Cfr., al riguardo, decisione del Consiglio di Stato, VI^a sezione, n. 896/2011, *cit.*]. Inoltre, anche con riferimento alle pratiche concordate il Tribunale di Primo Grado ha affermato che queste *“ricadono nella previsione dell'articolo 81.1 [ora articolo 101 del TFUE], anche in assenza di effetti anti-competitivi sul mercato (...) quando esse hanno un oggetto anti-competitivo”* [Si veda il caso T-9/99 *HFB Holding für Fernwärmetechnik Beiteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG and others v Commissione*, [2002] ECR II-1487, paragrafo 217, *First, it follows from the actual text of that provision that (...) concerted practices are prohibited, regardless of their effect, when they have an anti-competitive object. Next, although the very concept of a concerted practice presupposes conduct by participating undertakings on the market, it does not necessarily imply that that conduct should produce the specific effect of restricting, preventing or distorting competition”*].

intese orizzontali di prezzo o di ripartizione dei mercati, risulta (...) che tali intese possono essere qualificate come infrazioni molto gravi sulla sola base della loro natura, senza che la Commissione sia tenuta a dimostrare un impatto concreto dell'infrazione sul mercato”²⁰⁷.

261. Con specifico riferimento a intese di ripartizione dei mercati, che costituiscono restrizioni *hardcore* della concorrenza, la giurisprudenza ne ha riconosciuto la “*potenzialità talmente alta di causare gravi restrizioni della concorrenza che è inutile, ai fini dell'applicazione dell'art. 81.1. Tr CE, dimostrare l'esistenza di specifici effetti sul mercato*”²⁰⁸.

G) L'IMPUTABILITÀ DELL'INTESA

262. Sulla base delle risultanze istruttorie, l'intesa, come sopra valutata, può essere imputata, nel suo complesso, alle società Alilauro, Alicost e Alilauro Gruson, NLG, SNAV, Medmar Navi e SMLG, oltre che agli organismi comuni CLMP, ACAP e Gescab.

263. In particolare, Alilauro Gruson, Alicost, Alilauro, NLG sono responsabili per l'intesa dal 1998 ad oggi; SNAV e Medmar Navi dal 2007 ad oggi; SMLG soltanto per 2 anni, in relazione alla sua partecipazione alle attività di coordinamento svolte da ACAP fino all'uscita dal mercato interessato nel settembre 2008.

264. Quanto all'argomentazione circa l'estraneità all'intesa da parte di Medmar Navi, si osserva anzitutto che secondo l'art. 4 dell'Accordo 2008 Medmar Navi “*formalmente non parteciperà al consorzio ma sostanzialmente sarà membra dello stesso*”, partecipando alle riunioni del consiglio direttivo del CLMP e contribuendo di fatto alla sua amministrazione attraverso poteri vincolanti di indirizzo del voto espresso dalla metà degli esponenti del Gruppo Lauro, oltre che partecipando alla commissione che definisce le quote di partecipazione ai ricavi. In ogni caso, a Medmar Navi viene attribuita espressamente, come alle altre contraenti, una propria quota di partecipazione ai ricavi e ai costi.

265. L'argomento di Medmar Navi secondo cui il proprio coinvolgimento in alcuni documenti istruttori sarebbe da ricondurre a una mera valutazione dell'interesse della società ad aderire all'intesa, risulta poi contraddetto da una serie di elementi: (i) effettivamente, come previsto dalla disposizione

²⁰⁷ Cfr. sentenza della Corte di Giustizia UE in Causa C-534/07 *P William Prym GmbH & Co. KG e Prym Consumer GmbH & Co KG/Commissione*, punto 72.

²⁰⁸ Cons. St., 24 settembre 2012 n. 5067, *Acea - Suez Environment/Publiacqua*; cfr. anche TAR Lazio, 3 luglio 2012 n. 6044, *Gare assicurative ASL e Aziende ospedaliere campane*.

dell'Accordo 2008 citata sopra, il Presidente di Medmar Navi risulta essere stato regolarmente invitato alle riunioni del Consiglio direttivo del CLMP e alle riunioni per il calcolo del migliatico, che serve appunto per operare le compensazioni nell'ambito dello stesso; (ii) la società Medmar Navi compare nelle tabelle sul calcolo dei ricavi conformemente alle percentuali previste dall'accordo ed è abitualmente consultata su tutte le questioni relative al riparto dei ricavi nell'ambito del CLMP; (iii) le Parti utilizzano la terminologia "*CLMP allargato*" per identificare l'insieme dei soggetti formalmente consorziati al CLMP e Medmar Navi, che partecipa all'accordo di spartizione dei ricavi gestito tramite il CLMP pur non essendovi consorziata; (iv) la partecipazione di Medmar Navi all'accordo risulta da una serie di documenti relativi all'attuazione dell'accordo di ripartizione illustrati nella parte in fatto; (v) il complesso dei documenti sopra richiamati si riferisce a un arco temporale che copre diversi anni, dal 2008 almeno al marzo 2013, il che risulta incompatibile con una mera valutazione delle iniziative da intraprendere²⁰⁹.

266. Tanto premesso, nonostante Medmar Navi non abbia aderito al CLMP e al "Biglietto Unico", la stessa risulta aver partecipato all'Accordo da aprile 2008, in occasione dell'allargamento di questo in senso oggettivo e soggettivo.

267. Rispondono dell'intesa anche gli organismi comuni per il ruolo chiave da essi svolto nell'attuazione della stessa, in particolare: il CLMP dal 1998 al suo scioglimento nel 2009; ACAP dalla sua costituzione nel 2007 ad oggi; Gescab dalla sua costituzione nel 2009 ad oggi.

268. In particolare, la documentazione agli atti evidenzia che il CLMP, cui hanno aderito dal 1998 Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost e NLG, e dal 2008 anche SNAV e SMLG (uscito a fine 2008), ha come compito statutario quello di "*razionalizzare le attività delle imprese consorziate. Mediante accordi tecnici e/o operativi, per il miglioramento della produttività e della qualità dei servizi offerti individualmente dalle imprese*". Il CLMP ha sostenuto di aver svolto un ruolo meramente strumentale, giustificato in termini di abbattimento dei costi delle società partecipanti della propria attività di bigliettazione e di gestione del *software* per conto dei

²⁰⁹ In tal senso, cfr. ad esempio, una serie di e-mail ricevute da Medmar Navi, doc. I689C, nn. 148 e 149, di novembre 2009, in relazione al sistema di gestione incassi da parte di Gescab; 150 e 152, di aprile 2011, rispettivamente "*bigliettazione Gescab*" e "*comunicato aumento tariffe 2011*"; 151, di maggio 2012, in relazione a "*Gescab conference call*"; 170 e 171, di gennaio 2012, in relazione alla sottoscrizione dei comunicati ACAP per aggiornamento delle "*tariffe 2012*"; 153, di gennaio 2013, relativo all'invito a partecipare a un "*incontro gestore nafta del Beverello da parte dell'ACAP*"; 136, di marzo 2013, relativo a "*accordo 2013*", da cui risulta la partecipazione della società alla riunione del 18 marzo 2013 per la definizione dell'attività nautica.

consorziate²¹⁰. Per contro, la documentazione agli atti fornisce chiare e incontrovertibili prove che, a partire dalla sua costituzione nel 1998 fino al suo scioglimento nel 2009, il CLMP ha svolto un ruolo molto più pregnante, consistente nell'attuazione concreta dell'intesa, sia svolgendo le attività necessarie a perseguire la finalità dell'intesa sia monitorando il rispetto dei conseguenti adempimenti da parte dei partecipanti all'intesa.

269. Tali considerazioni valgono, *mutatis mutandis*, per Gescab, che, come visto in relazione alla violazione dell'impegno a sciogliere il CLMP, è stata costituita nel 2009 dalle società Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost (che detengono congiuntamente il 50% del capitale) e SNAV ([*omissis*]²¹¹, [30-35%]), in concomitanza con lo scioglimento del CLMP, continuandone a svolgere lo stesso ruolo e la stessa attività ininterrottamente fino ad oggi.

270. In maniera analoga, anche ACAP, associazione costituita nel 2007 da tutti gli armatori già all'epoca consorziate nel CLMP, nonché da SMLG, SNAV e Medmar Navi, ha ripetutamente agito nell'interesse delle imprese e talvolta congiuntamente ad esse, ha partecipato attivamente al coordinamento da esse realizzato e ne ha curato gli strumenti di attuazione.

271. Con riferimento ad Alimar (incorporata in NLG a marzo 2013) e Procidamar (il cui capitale sociale è interamente detenuto da SMLG) non sono emerse evidenze che dimostrino un loro ruolo e dunque una responsabilità nell'intesa.

272. Rispetto ai consorzi Metrò del Mare e Neapolis, l'istruttoria ha evidenziato che i ricavi generati nell'ambito delle rispettive attività (Costiera e Cilento, il primo, e la tratta Napoli – Capri, il secondo) sono entrati nel coordinamento sui ricavi contestato nella presente comunicazione senza aver tuttavia svolto un ruolo specifico e autonomo rispetto alle imprese consorziate e, dunque, anch'essi non ne sono chiamati a rispondere.

273. Relativamente a HC Holding, già Medmar S.p.a. che a sua volta aveva incorporato le società Medmar International S.r.l. e Linee Lauro S.p.a., si osserva che l'istruttoria ha evidenziato che si tratta di un soggetto non operativo sul mercato, limitandosi a svolgere attività di *holding*, rispetto al quale non sono emersi elementi a carico, come invece sono emersi rispetto alla società operativa del gruppo D'Abundo - Rizzo, cioè Medmar Navi.

274. Infine, anche la società Lauro.it S.p.a. risulta essere una *holding* di controllo, che non si occupa della gestione operativa delle società dell'omonimo gruppo. Rispetto a tale società non sono emersi specifici

²¹⁰ Cfr. doc. I689C n. 610, risposta del CLMP alla richiesta di informazioni del 23 settembre 2013.

²¹¹ Cfr. doc. I689C n. 445.

elementi che ne dimostrino una responsabilità autonoma nell'intesa.

H) PREGIUDIZIO AL COMMERCIO TRA STATI MEMBRI

275. Secondo la Comunicazione della Commissione europea 2004/C 101/07 - *Linee direttrici sulla nozione di pregiudizio al commercio tra Stati membri di cui agli articoli 81 e 82 del Trattato*²¹², il concetto di pregiudizio al commercio tra Stati Membri deve essere interpretato tenendo conto dell'influenza diretta o indiretta, reale o potenziale, sui flussi commerciali tra gli Stati membri. Si consideri che l'intesa in questione è nata come reazione dei principali armatori privati campani ai mutamenti del contesto normativo e regolamentare, per effetto della liberalizzazione del cabotaggio marittimo, e come reazione unitaria alla concorrenza potenziale che, a fronte della possibilità che il regolatore optasse per affidare i servizi gravati da obblighi di servizio pubblico mediante procedure di gara, avrebbe potuto sottrarre slot agli operatori storicamente presenti.

276. Significativo in tal senso è il fatto che anche armatori stranieri hanno partecipato alla recente procedura a doppio oggetto per la privatizzazione di Caremar (*[omissis]*)²¹³. Di conseguenza, l'intesa in esame, potendo essere idonea ad arrecare pregiudizio al commercio tra Stati Membri, può essere valutata ai sensi dell'art. 101 TFUE.

V. QUESTIONI PROCEDURALI

277. Precisate come sopra le contestazioni, mosse nei confronti delle Parti, devono esaminarsi le principali questioni procedurali sollevate dalle Parti, sia nell'ambito del ricorso proposto avverso la delibera di avvio del presente procedimento, sia in un'analogha istanza presentata congiuntamente il 3

²¹² Pubblicato in GUCE C 101/81 del 27 aprile 2004. Analogamente, nelle sentenze n. 896 del 9 febbraio 2011, n. 5171 e n. 5172 del 16 settembre 2011, *Listino Prezzi della Pasta*, il Consiglio di Stato ha richiamato la giurisprudenza nazionale ed europea secondo cui, in particolare, "l'idoneità di un'intesa ad incidere sul commercio tra Stati membri, ossia il suo effetto potenziale, è sufficiente perché essa rientri nell'ambito di applicazione dell'art. 81 del Trattato CE (ora art. 101 TFUE), non occorrendo dimostrare l'esistenza di un pregiudizio effettivo". Anche il TAR Lazio, nella sentenza non definitiva n. 8951 del 17 novembre 2011, *Vendita al dettaglio di prodotti cosmetici*, ha ritenuto che il pregiudizio al commercio tra Stati Membri è soddisfatto "quando l'intesa appare comunque idonea ad influire, anche solo potenzialmente, sulle correnti di scambio tra Stati membri e la limitazione del confronto concorrenziale nel richiamato settore merceologico all'interno di un singolo Stato membro sembra in grado di poter arrecare tale pregiudizio, anche tenuto conto delle dimensioni sopranazionali dei gruppi di cui fanno parte alcune delle imprese interessate".

²¹³ Cfr. verbale dell'ispezione presso Caremar, doc. I689C n. 368.

dicembre 2013 nel corso del procedimento n. I689C²¹⁴, sia infine nelle memorie conclusive e in audizione finale.

Sulla pregiudizialità tra accertamento dell'inottemperanza e accertamento della violazione del divieto di intese

278. Preliminarmente, occorre trattare l'eccezione procedurale relativa al presunto rapporto di pregiudizialità che secondo le Parti sussisterebbe tra il procedimento sanzionatorio di inottemperanza (comma 2) e quello di riavvio dell'istruttoria (comma 3), contemplati nell'art. 14-ter della l. n. 287/90.

279. Secondo la prospettazione delle Parti, l'Autorità avrebbe illegittimamente ricondotto nell'ambito della stessa istruttoria i due procedimenti – l'uno finalizzato a contestare e sanzionare l'inottemperanza agli impegni e l'altro volto ad accertare un'intesa vietata – che sarebbero dovuti rimanere invece autonomi e, peraltro, in rapporto di stretta pregiudizialità l'uno (inottemperanza) rispetto all'altro (intesa). In via connessa, le Parti lamentano, da un lato, di aver avuto contezza degli elementi considerati ai fini della valutazione di inottemperanza soltanto nella Comunicazione delle Risultanze Istruttorie, senza possibilità di esercitare i diritti di difesa nel corso del procedimento; dall'altro lato, lamentano che l'inadempimento agli impegni “è stato addirittura affermato e accertato sin dal momento dell'avvio dell'istruttoria”²¹⁵.

280. In merito all'argomentazione principale, si rileva innanzitutto che la formulazione dell'art. 14-ter, commi 2 e 3, L. n. 287/90 consente all'Autorità di avviare *parallelamente* due distinti procedimenti, l'uno diretto alla contestazione dell'inottemperanza agli impegni e l'altro all'accertamento di un'intesa vietata²¹⁶. Se poi tali poteri di impulso, come nel caso di specie, vengono esercitati nell'ambito dello stesso procedimento, ciò non può che essere ricondotto ad evidenti ragioni di economia procedimentale e di efficacia dell'azione amministrativa, oltreché all'evidente necessità di preservare l'effetto utile dell'acquisizione di elementi probatori nell'ambito

²¹⁴ Cfr. doc. I689C n. 698. In data 23 dicembre 2013, l'istanza è stata rigettata dall'Autorità, doc. I689C n. 715.

²¹⁵ Cfr. allegato 4 al verbale di audizione finale, relativo alla difesa di Medmar Navi, SNAV, Gescab e CLMP, doc. I689C n. 928.

²¹⁶ L'art. 14-ter, comma 2, “l'Autorità in caso di mancato rispetto degli impegni resi obbligatori ai sensi del comma 1 può irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria fino al 10 per cento del fatturato”, mentre secondo l'art. 14-ter, comma 3, “l'Autorità può d'ufficio riaprire il procedimento se: (...); b) le imprese interessate contravvengono agli impegni assunti; c) la decisione si fonda su informazioni trasmesse dalle parti che sono incomplete inesatte o fuorvianti”.

del procedimento volto ad accertare l'intesa²¹⁷.

281. Tale impostazione, peraltro, non pregiudica, né ha minimamente inficiato nel caso di specie, la possibilità di garantire nel corso del presente procedimento l'“adeguata attenzione” alle “ragioni dei ricorrenti”, come richiesto in sede cautelare dal TAR Lazio²¹⁸.

282. In proposito, si osserva che tutte le Parti hanno potuto conoscere, fin dall'avvio del procedimento, gli elementi necessari per esercitare, nel corso e per tutta la durata dello stesso procedimento, i diritti di difesa e sono state messe in condizione di esercitare in concreto il contraddittorio, in relazione a entrambe le ipotesi istruttorie formulate nel provvedimento di avvio.

283. Più precisamente, la delibera di avvio del procedimento n. I689C ha indicato tutti gli elementi, disponibili in quella fase, posti a fondamento dei presunti illeciti da accertare, tanto in relazione alla violazione degli impegni, quanto all'intesa²¹⁹.

284. Le Parti hanno più volte avuto accesso ai documenti disponibili nei limiti del regime di riservatezza, sono state sentite in audizione e sono state destinatarie di approfondite richieste di informazioni in relazione a entrambi i profili oggetto di accertamento.

285. Le audizioni con gli Uffici, come risulta dai verbali agli atti, sono state strutturate in maniera tale da consentire alle Parti di sviluppare le proprie argomentazioni difensive in ordine a ciascuna distinta ipotesi di contestazione.

286. Inoltre, all'esito della complessa istruttoria svolta e degli elementi acquisiti agli atti, la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie ha illustrato nel dettaglio le evidenze raccolte nel corso del procedimento e ha formulato due distinte contestazioni di illecito, una relativa alla violazione degli impegni e l'altra riguardante un'intesa anticoncorrenziale.

287. Infine, le Parti sono state sentite dal Collegio nell'ambito di un'articolata audizione finale, in cui hanno avuto modo di esplicitare le proprie difese sia rispetto all'accusa di inottemperanza sia rispetto alla contestazione di intesa restrittiva.

288. In conclusione, quindi, le Parti hanno avuto modo di difendersi in modo

²¹⁷ Pacificamente riconosciute in giurisprudenza, Cfr. sentenze TAR Lazio, Sez. I, del 19 giugno 2009, n. 5807, *Trenitalia* e del 29 dicembre 2009, n. 13749, *Pubblicità occulta gioielli My Mara*.

²¹⁸ Cfr. ordinanza TAR Lazio del 7 novembre 2013, n. 4308.

²¹⁹ La delibera del 30 maggio 2013, in particolare, precisava che “*le parti del procedimento n. I689, anche avvalendosi dell'ACAP e della società Gescab, hanno posto in essere una serie di comportamenti che costituiscono, da un lato, una violazione degli impegni assunti nell'ambito del procedimento n. I689, dall'altro sono suscettibili di integrare violazioni dell'articolo 2 della legge n. 287/1990 o dell'articolo 101 TFUE anche ulteriori ed autonome rispetto a quelle ipotizzate nel provvedimento di avvio del procedimento n. I689*”.

pieno ed esaustivo, in forma scritta e orale e in perfetta parità delle armi, tanto davanti agli Uffici nella fase istruttoria, che davanti al Collegio nella fase decisionale.

Sul principio del ne bis in idem

289. Tutte le Parti hanno altresì eccepito che riaprire il procedimento n. I689 sulla base dei medesimi fatti, tra i medesimi soggetti e in relazione al medesimo bene giuridico violerebbe il principio generale del *ne bis in idem*, già compreso nel rinvio generale ai diritti e principi fondamentali contenuto nel considerando n. 37 del Regolamento n. 1/2003 e divenuto ancora più cogente nel 2009, con l'espressa previsione di tale specifico principio nell'art. 50 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea.

290. Neppure questa censura appare condivisibile. E infatti, l'art. 14-ter, comma 3, L. n. 287/90 e ancora prima l'art. 9, comma 2, del Regolamento n. 1/2003 prevedono espressamente la possibilità di riaprire il procedimento in caso di inottemperanza agli impegni, in linea, del resto, con quanto sancito dall'art. 4, comma 2, del Protocollo n. 7 alla CEDU, secondo cui il principio del *ne bis in idem* affermato al paragrafo precedente "non impedisce la riapertura del processo (...), se fatti sopravvenuti o nuove rivelazioni o un vizio fondamentale nella procedura antecedente sono in grado di inficiare la sentenza intervenuta".

Sulla tempistica della contestazione della presunta inottemperanza

291. Le Parti sostengono, infine, che l'Autorità avrebbe avviato tardivamente il presente procedimento, in violazione dell'art. 14 della L. n. 689/81, che assegna un termine di 90 giorni dall'accertamento della violazione per comunicarne la contestazione all'interessato. In particolare, le Parti sostengono che tale termine sarebbe ampiamente scaduto al più tardi, a fine 2010, quando l'Autorità avrebbe avuto piena contezza dell'esistenza e dell'attività svolta da Gescab.

292. In via preliminare, si ricorda che la normativa rilevante (art. 14, L. 287/1990) non prevede alcun termine di inizio dell'istruttoria²²⁰.

293. Deve in ogni caso sottolinearsi che la valutazione sulla esigenza o meno di avviare un'istruttoria si presenta complessa e richiede un intervallo di

²²⁰ Cfr. CdS, sentenze n. 1190 del 2 marzo 2009, *Pannelli truciolari* e n. 2092 del 3 aprile 2009, *Gare per la fornitura di dispositivi per stomia*.

tempo che può divenire rilevante, in quanto il potere di indagine precedente l'istruttoria può essere protratto sino a quando non emergano elementi tali da rendere *ragionevole* l'avvio dell'istruttoria che, altrimenti, si rivelerebbe inutile e antieconomica²²¹.

294. Orbene, nel caso di specie, le contestazioni mosse nel provvedimento di avvio sono state il frutto di evidenze acquisite d'ufficio dall'Autorità nonché di numerose segnalazioni pervenute agli Uffici nel corso degli ultimi anni e nelle quali si lamentavano comportamenti delle parti che non erano stati in alcun modo oggetto delle relazioni di ottemperanza dalle stesse presentate. Valga per tutte la circostanza che la società Gescab, nonostante fosse operativa da più di un anno e fosse stata costituita prima della chiusura del procedimento n. I689 in parallelo al previsto scioglimento del CLMP, non era mai stata menzionata nelle due relazioni di ottemperanza agli impegni presentate nel 2010 e che le informazioni relative all'attività concretamente svolta da tale società è stata ricondotta a modalità che soltanto la presente istruttoria ha consentito di comprendere.

295. E' palese, poi, che nel caso di specie non può configurarsi, contrariamente a quanto sostenuto dalle Parti, neppure una lesione del legittimo affidamento circa la correttezza del proprio operato, che sarebbe stata ingenerata dal presunto non tempestivo intervento dell'Autorità.

296. In realtà, per poter invocare il principio di tutela del legittimo affidamento rispetto all'azione amministrativa non è sufficiente il solo decorso del tempo e il conseguente consolidamento di una situazione di vantaggio per il privato derivante da un atto amministrativo – consolidamento che peraltro nel caso di specie si ritiene non sussistente, in quanto gli impegni resi obbligatori nel 2009 non erano soggetti a limiti temporali e quindi il *facere* richiesto da quel provvedimento è tuttora esigibile – occorre altresì che sussista il requisito soggettivo per il quale il destinatario del provvedimento amministrativo si trovi in posizione di conformità con l'ordinamento e agisca in buona fede. Pertanto, "*non merita protezione l'aspirazione all'intangibilità di un bene che il privato abbia strappato con dolo (ad esempio inducendo in errore con false informazioni)*"²²².

²²¹ Cfr. TAR sentenza n. 5578 del 6 giugno 2008, *Gare per la fornitura di dispositivi per stomia*.

²²² Cfr. Caringella, *Manuale di diritto amministrativo*, 2010, pag. 946, nonché R. Garofoli – G. Ferrari, *Manuale di diritto amministrativo*, 2012, p. 556 ss.. Anche la giurisprudenza europea ha escluso l'applicazione del principio in questione, a fronte di comportamenti scorretti o colposi del destinatario di un atto amministrativo che abbia fornito indicazioni false o incomplete, idonee a trarre in inganno l'amministrazione, cfr. CGCE sentenze 22 marzo 1961, cause riunite 42/59 e 49/59, *SNUPAT*, *Racc.* 271 ss., e 12 luglio 1962, 14/61, *Hoogovens*, *Racc.* 477 ss..

297. Ne deriva, quindi, che le Parti non possono invocare il legittimo affidamento a giustificazione di un comportamento che si pone in contrasto con le norme a tutela della concorrenza, nel duplice profilo (inottemperanza e intesa) valutato nel presente procedimento.

VI. GRAVITÀ E DURATA

298. La presente sezione è volta a individuare le sanzioni applicabili al caso di specie, in cui sono state accertate due infrazioni distinte, in particolare un'inottemperanza agli impegni e un'intesa restrittiva della concorrenza, derivanti da condotte parzialmente coincidenti (dal 2009 in poi). Vengono pertanto in rilievo le seguenti disposizioni normative.

299. Secondo l'art. 14-ter, commi 2 e 3, della L. n. 287/90, l'Autorità in caso di mancato rispetto degli impegni resi obbligatori ai sensi del comma 1 della stessa disposizione può irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria fino al dieci per cento del fatturato.

300. L'articolo 15, comma 1, della L. n. 287/90 prevede che l'Autorità, nei casi di infrazioni gravi in materia di abusi di posizione dominante e di intese restrittive, tenuto conto della loro gravità e durata, disponga l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria, fino al dieci per cento del fatturato realizzato in ciascuna impresa o ente nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente alla notificazione della diffida.

301. Infine, devono richiamarsi i principi relativi al **cumulo giuridico** stabiliti dall'art. 8 della L. n. 689/81, secondo cui, in caso di condotte plurioffensive, ovvero di azioni od omissioni che violano diverse disposizioni per le quali è prevista l'applicazione di sanzioni amministrative, si applica la sanzione prevista per la "*violazione più grave*", aumentata fino al triplo.

302. Nel procedimento in esame, l'Autorità ha accertato che Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, NLG, Medmar Navi e SNAV, con medesime condotte, sono incorse sia nella violazione dell'art. 14-ter della L. n. 287/90, sia dell'art. 101 TFUE. Sussistono, pertanto, in relazione a dette Parti, i presupposti per l'applicazione del richiamato art. 8.

303. Ai fini dell'applicazione dell'art. 8 della L. n. 689/81, si ritiene che la violazione dell'art. 101 TFUE, in quanto concernente una restrizione della concorrenza di tipo *hard core*, rappresenti la "*violazione più grave*".

Gravità e durata dell'intesa

304. In base all'art. 15, comma 1, della L. n. 287/90 e secondo la giurisprudenza europea, la gravità dell'infrazione deve essere valutata facendo riferimento, fra l'altro, alla natura della restrizione della concorrenza, al numero e alla dimensione delle imprese coinvolte.

305. Sulla base delle risultanze istruttorie, è stato accertato che le società NLG, Alilauro, Alicost, Alilauro Gruson, SMLG, Medmar Navi, SNAV e gli organismi comuni tra le stesse costituiti, quali il CLMP in liquidazione, ACAP e Gescab, hanno posto in essere, nel mercato del trasporto marittimo passeggeri e mezzi mediante traghetti e unità veloci, sull'insieme delle rotte comprese nei golfi di Napoli e Salerno oltre che su alcuni collegamenti per le Isole Eolie e Pontine da Napoli e da alcuni porti laziali, un'intesa orizzontale restrittiva della concorrenza unitaria e compessa nel tempo, attuata secondo un modello ricorrente, anche attraverso il coordinamento su politiche commerciali e operative e un sistematico scambio di informazioni sensibili.

306. L'intesa in questione si è sostanziata in una complessa e articolata strategia, volta a perseguire un piano d'insieme, consistente nella ripartizione dei mercati di riferimento secondo quote storiche, predeterminate in base ai costi/ricavi realizzati nell'anno di riferimento, assistita anche dal coordinamento sulle principali variabili concorrenziali, quali politiche tariffarie e commerciali e l'operatività delle Parti, e da un sistematico scambio di informazioni sensibili e disaggregate. Ciò ha condizionato fortemente il funzionamento del predetto mercato.

307. L'infrazione accertata rappresenta una delle violazioni più gravi (*hard core*) della normativa posta a tutela della concorrenza.

308. A ciò si aggiunga che poiché le Parti rappresentano, per tutta la durata dell'intesa, **la totalità dei principali operatori privati campani** attivi nel mercato *de quo*, l'intesa oggetto della presente istruttoria appare particolarmente offensiva.

309. Alla luce di quanto detto, l'infrazione accertata deve qualificarsi come infrazione **molto grave**.

310. Per quanto riguarda la **durata** dell'intesa, la complessiva strategia collusiva attuata dalle Parti si articola, sulla base delle risultanze istruttorie agli atti, lungo un arco temporale molto lungo, il cui inizio risale almeno al 1998 e che non risulta ancora cessato.

311. In proposito, le società del gruppo Lauro hanno sostenuto che l'Autorità, riavviando e apprestandosi a valutare come molto gravi condotte

già considerate implicitamente come non gravi in un procedimento chiuso con impegni, avrebbe violato i principi di buona fede nell'esecuzione del contratto (costituito in questo caso dal provvedimento di chiusura con impegni), anche alla luce del considerando 13 del Regolamento n. 1/2003, per cui le decisioni con impegni “*non sono opportune*” nei casi in cui la Commissione intenda irrogare un'ammenda.

312. Al riguardo, si osserva che, in sede di accettazione degli impegni offerti dalle Parti, l'Autorità non svolge un compiuto accertamento in merito all'esistenza di un illecito e al suo livello di gravità/non gravità. Pertanto, nel caso di specie, nessun affidamento in merito alla asserita non gravità dei comportamenti esaminati nel procedimento n. I689 potrebbe derivare dalla decisione del 2009 di accettazione degli impegni.

313. Peraltro, il considerando n. 13 fa salvo un ampio margine di discrezionalità, come espressamente chiarito dal giudice amministrativo: “*la valutazione preliminare di “gravità” [dell'illecito] costituisce unicamente un limite di opportunità da apprezzare nel valutare se adottare la decisione con impegni, non già, viceversa, un vincolo imposto ex lege, la Commissione e la ANC disponendo di ampia discrezionalità nell'individuazione delle proprie priorità di intervento*”²²³.

314. Si conferma quindi la valutazione della presente intesa come violazione molto grave dell'art. 101 TFUE.

315. Secondo la documentazione agli atti, le imputazioni riferite alle singole società, con le specificità temporali di partecipazione all'intesa di ciascuna, sono schematicamente qui di seguito riportate:

NLG dal 31 maggio 1998 ad oggi;

Alilauro dal 31 maggio 1998 ad oggi;

Alicost dal 31 maggio 1998 ad oggi;

Alilauro Gruson dal 31 maggio 1998 ad oggi;

SLMG da 29 agosto 2007 a settembre 2008;

Medmar Navi da 29 agosto 2007 ad oggi;

SNAV da 29 agosto 2007 ad oggi;

CLMP in liquidazione dal 31 maggio 1998 al 14 luglio 2009 (anno di scioglimento e messa in liquidazione);

ACAP dal 29 agosto 2007 ad oggi;

Gescab dal 1° agosto 2009 ad oggi.

²²³ Cfr. C.d.S. 20 aprile 2011, n. 2438, A357 – *Tele2/Tim – Vodafone – Wind*.

Quantificazione delle sanzioni per l'intesa

316. Ai fini dell'individuazione dei criteri di quantificazione della sanzione, si ricorda che, ai sensi dell'articolo 15, comma 1, della legge n. 287/1990, la sanzione non può superare il 10% del fatturato complessivo.

317. Ai sensi dell'articolo 11 della legge 24 novembre 1981, n. 689, come richiamato dall'articolo 31 della legge n. 287/1990, devono inoltre essere considerati la gravità della violazione, le condizioni economiche, il comportamento delle imprese coinvolte e le eventuali iniziative volte a eliminare o attenuare le conseguenze delle violazioni. L'Autorità da tempo utilizza, unitamente a tale parametro, i criteri vigenti in ambito europeo, così come espressi negli appositi "*Orientamenti*" elaborati dalla Commissione²²⁴.

318. Alla luce dei citati *Orientamenti*, che richiamano il valore delle vendite di beni ai quali l'infrazione direttamente o indirettamente si riferisce²²⁵, nel calcolare l'importo base della sanzione, occorre prendere a riferimento i fatturati realizzati da Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, SMLG, Medmar Navi, NLG e SNAV nel mercato rilevante sopra delineato. Quanto a CLMP e Gescab, sono considerati i fatturati da essi realizzati attraverso i servizi resi ai predetti armatori nel mercato rilevante, mentre per ACAP sono considerate le quote associative.

319. Sempre secondo gli *Orientamenti*, per determinare l'importo-base della sanzione può tenersi conto del valore delle vendite sopra indicate fino a una percentuale massima del 30%, da stabilirsi in ragione "*di un certo numero di fattori, quali la natura dell'infrazione, la quota di mercato aggregata di tutte le imprese interessate, l'estensione geografica dell'infrazione e se sia stata o meno data attuazione o meno alle pratiche illecite*"²²⁶. Nel caso di specie, come sopra rilevato, si tratta di un'intesa orizzontale *hard core* avente ad oggetto la ripartizione del mercato secondo quote storiche e, dunque, tra le più gravi nel diritto *antitrust*, che ha interessato tutti i principali operatori privati marittimi campani e che ha avuto concreta e continua attuazione in tutto il periodo considerato.

320. Ciò considerato, alla luce dei citati *Orientamenti*, appare corretto fissare nel 15% la percentuale del fatturato specifico da cui partire per la determinazione della sanzione. L'ammontare così ottenuto viene quindi

²²⁴ Comunicazione della Commissione 2006/C210/02, *Orientamenti per il calcolo delle ammende inflitte in applicazione dell'articolo 23, par. 2, lettera a), del Regolamento CE n. 1/2003*. Si precisa che, ai sensi del punto 35 delle "*Linee Guida*" sulle sanzioni adottate dall'Autorità il 22 ottobre 2014, esse non sono direttamente applicabili *ratione temporis* al caso di specie.

²²⁵ Cfr. *Orientamenti per il calcolo delle ammende*, cit., punto 13.

²²⁶ Cfr. *Orientamenti per il calcolo delle ammende*, cit., punto 21.

moltiplicato per il numero di anni di partecipazione di ciascuna Parte all'infrazione, secondo i criteri individuati nei richiamati *Orientamenti*²²⁷.

321. Tuttavia, è necessario considerare che SMLG ha avuto un ruolo marginale, non solo dal punto di vista della durata dell'infrazione (due anni rispetto ai diciassette complessivi), ma anche per quanto riguarda l'apporto concreto nella ideazione e attuazione dell'intesa: la società risulta unicamente tra le parti dell'Accordo 2008 e non anche nella copiosa documentazione relativa alla genesi e alla complessiva attività di riparto svolta in attuazione della stessa. Essa, inoltre, fin da fine 2008 opera in un mercato merceologico distinto. Si ritiene, pertanto, opportuno irrogare a SMLG una sanzione pecuniaria simbolica, pari a 1000€.

322. Inoltre, in linea con gli *Orientamenti* che, al fine di dissuadere ulteriormente le imprese dal prendere parte ad accordi orizzontali di tipo *hard core*, è possibile inserire nell'importo-base della sanzione una somma compresa tra il 15% e il 25% del valore delle vendite rilevanti²²⁸, somma aggiuntiva che, nel caso di specie, viene applicata in misura del 20% del valore delle vendite.

323. Ciò premesso, nel caso di specie ricorre la circostanza attenuante²²⁹, relativa alle perdite in bilancio registrate da Alicost e SNAV nel 2013, suscettibili di pregiudicare irrimediabilmente la redditività economica di tali imprese, nonché allo stato di liquidazione del CLMP. Per tali soggetti, quindi, l'importo base della sanzione deve essere ridotto.

324. Sulla base di quanto esposto e dei criteri illustrati, gli importi delle sanzioni sono fissati nella misura riportata nella seguente Tabella, che, per semplicità, utilizza cifre arrotondate.

Tabella 4 Sanzioni applicabili per l'intesa (mln €)

Parte	Fatturato specifico	15% Fatt. spec.	Anni	Importo base	Entry fee (% su imp. base)	Attenuanti	Sanzioni	Fatturato totale 2013	% del fatturato totale
Alilauro	18,3	2,745	16,66	45,73	+0,20		54,88	18,5	>10%
Alilauro Gruson	8,8	1,32	16,66	21,99	+0,20		26,39	9	>10%
Alicost	3,2	0,48	16,66	8,00	+0,20	-0,20	8,00	3,7	>10%
Medmar Navi	[17-22]	[1-5]	7,42	[20-25]	+0,20		[25-30]	22	>10%
SNAV	[20-25]	[1-5]	7,42	[25-30]	+0,20	-0,20	[25-30]	62,4	>10%
NLG	[15-20]	[1-5]	16,66	[45-50]	+0,20		[55-60]	22	>10%
CLMP in liq.	2 (nel 2008)	0,3	11,12	3,34	+0,20	-0,20	3,34	2 (nel 2008)	>10%
GESCAB	1,9	0,28	5,5	1,57	+0,20		1,88	1,9	>10%
ACAP	[Omissis]	[Omissis]	7,42	[Omissis]	+0,20		[Omissis]	[Omissis]	>10%

²²⁷ Cfr. *Orientamenti per il calcolo delle ammende* cit., punti 19, 24.

²²⁸ Cfr. *Orientamenti per il calcolo delle ammende* cit., punto 25.

²²⁹ Cfr. *Orientamenti per il calcolo delle ammende* cit., punti 28-29.

325. Poiché gli importi applicabili a ciascuna Parte superano, in ogni caso, il limite del 10% del fatturato complessivo previsto dall'art. 15 della l. n. 287/90, essi devono essere ricondotti a tale limite. Pertanto, le sanzioni concretamente applicabili per l'intesa risultano le seguenti (in euro):

Alilauro	1.850.000
Alilauro Gruson	900.000
Alicost	370.000
Medmar Navi	2.200.000
SNAV	6.240.000
NLG	2.200.000
CLMP in liq.	200.000
Gescab	190.000
ACAP	[5-10.000]
SMLG	1.000

Le sanzioni per l'inottemperanza

326. In sede di valutazione della gravità della violazione degli impegni, occorre anzitutto sottolineare che l'Autorità deve poter contare sul pieno rispetto degli impegni assunti dalle Parti, al fine di garantire l'effettiva tutela della concorrenza²³⁰, al fine di non vanificare lo strumento fornito dall'ordinamento per ristabilire quanto prima e con la cooperazione delle Parti, a beneficio sia delle stesse Parti, sia dell'interesse pubblico in generale, le corrette dinamiche concorrenziali da queste presuntivamente violate.

327. Nel caso in esame, è stato accertato che Alilauro, Alicost, Alilauro Gruson, SNAV, NLG hanno replicato in Gescab le attività di coordinamento illecito già realizzate attraverso il CLMP e che con Medmar Navi hanno eliminato il rischio di impresa, mettendo a fattor comune le reciproche attività e continuando a coordinarsi in tutti i principali aspetti commerciali e operativi, secondo modalità ricorrenti, adottando anche (ad eccezione di Medmar Navi) un regolamento per il "Biglietto Unico" che non ne rende di fatto possibile l'utilizzo. Esse, dunque, risultano inottemperanti agli impegni nn. 1 e 2, che peraltro costituivano l'asse portante degli impegni resi

²³⁰ Si richiama in proposito il considerando 13 del Regolamento CE n. 1/2003, in virtù del quale "Qualora, nel corso di un procedimento che potrebbe portare a vietare un accordo o pratica concordata, le imprese propongano alla Commissione degli impegni tali da rispondere alle sue preoccupazioni, la Commissione, mediante decisione, dovrebbe poter rendere detti impegni obbligatori per le imprese interessate. Le decisioni concernenti gli impegni dovrebbero accertare che l'intervento della Commissione non è più giustificato, senza giungere alla conclusione dell'eventuale sussistere o perdurare di un'infrazione".

obbligatori con delibera del 2009.

328. Le Parti hanno, dunque, violato gli impegni presi e, nel corso del monitoraggio sull'attuazione degli stessi, esse hanno in un primo momento omissso di precisare l'esistenza e l'attività di Gescab e successivamente hanno fornito informazioni gravemente incomplete e fuorvianti sia su Gescab che su ACAP, con particolare riferimento all'attività da queste concretamente svolta. Tali lacune sono state colmate e superate dall'Autorità **soltanto per mezzo dell'attività istruttoria** svolta nel presente procedimento.

329. Pertanto, l'inottemperanza agli impegni si può considerare per quanto detto una violazione **molto grave**.

330. L'inottemperanza è tuttora **in corso** dalla data di notifica del provvedimento di accettazione degli impegni, ovvero dal 28 ottobre 2009, ad oggi.

331. Poiché, nel caso di specie, la “*violazione più grave*” ai fini dell'applicazione del cumulo giuridico di cui all'art. 8 della L. n. 287/90” è stata individuata nella realizzazione di un'intesa restrittiva, non occorre quantificare la sanzione applicabile ad Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, NLG, Medmar Navi e SNAV per l'inottemperanza.

La quantificazione delle sanzioni applicabili per il concorso di illeciti

332. L'ipotesi del concorso di più illeciti riguarda soltanto Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, NLG, Medmar Navi e SNAV: SMLG, CLMP, Gescab e ACAP non rispondono dell'inottemperanza, ma soltanto dell'intesa e a essi si applica quindi unicamente la sanzione fissata per tale violazione.

333. Per le Parti beneficiarie del cumulo giuridico, occorre tenere conto del fatto che, nel caso di specie, dovrebbe essere loro irrogata un aumento del 40% della sanzione prevista per la violazione più grave, in considerazione del numero, della natura e della durata delle violazioni. Tuttavia, poiché nel caso di specie, gli importi delle sanzioni fissate per l'intesa superano già ampiamente il limite del 10% del fatturato complessivo al potere sanzionatorio dell'Autorità normativamente previsto, gli importi finali per le sanzioni irrogabili anche in applicazione dell'art. 8 della L. n. 689/81 devono essere ricondotte a tale limite e risultano, pertanto, i seguenti (in euro):

Alilauro	1.850.000
Alilauro Gruson	900.000
Alicost	370.000
Medmar Navi	2.200.000
SNAV	6.240.000
NLG	2.200.000
CLMP in liq.	200.000
Gescab	190.000
ACAP	[5-10.000]
SMLG	1.000

RITENUTA accertata l'inottemperanza delle società Alilauro SpA, Alilauro Gruson SpA, Alicost SpA, Medmar Navi SpA, SNAV SpA, NLG Srl, ai sensi dell'articolo 14-ter, commi 2 e 3, della L. n. 287/90 con riguardo alla delibera dell'Autorità del 15 ottobre 2009 n. 20378;

RITENUTA accertata l'ideazione e realizzazione di un'intesa unica, continuata e complessa da parte di Alilauro SpA, Alilauro Gruson SpA, Alicost SpA, Medmar Navi SpA, SNAV SpA, NLG Srl, SMLG Srl, CLMP in liquidazione, Gescab Srl, ACAP, volta a ripartire i costi/ricavi in quote storiche predeterminate al fine di mantenere invariati i margini di profitto relativi, ai sensi dell'articolo 101 TFUE;

Tutto ciò premesso e considerato;

DELIBERA

a) che le società Alilauro SpA, Alilauro Gruson SpA, Alicost SpA, Medmar Navi SpA, SNAV SpA, NLG Srl, ai sensi dell'articolo 14-ter, commi 2 e 3, della legge n. 287/90, non hanno rispettato gli impegni 1) e 2) resi obbligatori dall'Autorità con delibera del 15 ottobre 2009 n° 20378;

b) che le società Alilauro SpA, Alilauro Gruson SpA, Alicost SpA, Medmar Navi SpA, SNAV SpA, NLG Srl, SMLG Srl hanno messo in atto un'intesa unica, complessa e continuata, realizzatasi anche attraverso gli organismi comuni Consorzio Linee Marittime Partenopee in liquidazione, Gescab Srl e Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei, avente per oggetto la

ripartizione dei costi/ricavi in quote storiche predeterminate per mantenere invariati i margini di profitto relativi nel mercato del trasporto passeggeri, con o senza veicoli al seguito, nei golfi campani e da Napoli e/o da alcuni porti laziali con le isole Eolie e Pontine, almeno dal 1998 ad oggi, in violazione dell'articolo 101 TFUE;

c) che le società Alilauro SpA, Alilauro Gruson SpA, Alicost SpA, Medmar Navi SpA, SNAV SpA, NLG Srl, SMLG Srl, Gescab Srl, il Consorzio Linee Marittime Partenopee in liquidazione e l'Associazione Cabotaggio Armatori Partenopeidi cui al punto b) si astengano in futuro dal porre in essere comportamenti analoghi a quelli oggetto dell'infrazione accertata;

d) che, entro 120 giorni dalla data di notificazione del presente provvedimento, Alilauro SpA, Alilauro Gruson SpA, Alicost SpA, Medmar Navi SpA, SNAV SpA, NLG Srl, SMLG Srl, Consorzio Linee Marittime Partenopee in liquidazione, Gescab Srl e l'Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei presentino una relazione circa le misure adottate al fine di eliminare l'infrazione accertata di cui alla precedente lettera b), con particolare riguardo all'eliminazione della condivisione dei ricavi, dei costi e dell'attività realizzata anche attraverso organismi comuni;

e) che, in ragione di quanto indicato in motivazione, vengano applicate le sanzioni amministrative pecuniarie alle seguenti associazione, consorzio e società:

PARTE	Sanzione €
Alilauro SpA	1.850.000
Alilauro Gruson SpA	900.000
Alicost SpA	370.000
Servizi Liberi Marittimi Giuffrè & Lauro Srl	1.000
NLG Srl	2.200.000
SNAV SpA	6.240.000
Medmar Navi SpA	2.200.000
Consorzio Linee Marittime Partenopee in liquidazione	200.000
Gescab Srl	190.000
Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei	[5-10.000]

Le sanzioni amministrative di cui alla precedente lettera e) devono essere pagate entro il termine di novanta giorni dalla notificazione del presente provvedimento, utilizzando l'allegato modello F24 con elementi identificativi, di cui al Decreto Legislativo n. 241/1997. Tale modello può essere presentato in formato cartaceo presso gli sportelli delle banche, di Poste Italiane e degli Agenti della Riscossione. In alternativa, il modello può essere presentato telematicamente, con addebito sul proprio conto corrente bancario o postale, attraverso i servizi di home-banking e CBI messi a disposizione dalle banche o da Poste Italiane, ovvero utilizzando i servizi telematici dell'Agenzia delle Entrate, disponibili sul sito internet www.agenziaentrate.gov.it.

Ai sensi dell'articolo 37, comma 49, del decreto-legge n. 223/2006, i soggetti titolari di partita IVA, sono obbligati a presentare il modello F24 con modalità telematiche.

Decorso il predetto termine, per il periodo di ritardo inferiore a un semestre, devono essere corrisposti gli interessi di mora nella misura del tasso legale a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino alla data del pagamento. In caso di ulteriore ritardo nell'adempimento, ai sensi dell'articolo 27, comma 6, della legge n. 689/81, la somma dovuta per la sanzione irrogata è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino a quello in cui il ruolo è trasmesso al concessionario per la riscossione; in tal caso la maggiorazione assorbe gli interessi di mora maturati nel medesimo periodo.

Degli avvenuti pagamenti deve essere data immediata comunicazione all'Autorità, attraverso l'invio di copia del modello attestante il versamento effettuato.

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

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

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

IL SEGRETARIO GENERALE

Roberto Chieppa

IL PRESIDENTE

Giovanni Pitruzzella

PROCEDIMENTO I689C

Sommario

I. PREMESSA	3
<i>a) Il Procedimento n. I689.....</i>	<i>3</i>
<i>b) Il Procedimento I689C</i>	<i>6</i>
<i>c) Le parti e i terzi intervenienti</i>	<i>9</i>
II. LE CONDOTTE DAL 1998 A OGGI	15
<i>A. L'Accordo 1998</i>	<i>16</i>
<i>B. L'attuazione dell'Accordo 1998: Il CLMP dal 1998 al 2006</i>	<i>19</i>
<i>C. La costituzione e l'attività di ACAP nel 2007</i>	<i>25</i>
<i>D. L'Accordo 2008.....</i>	<i>28</i>
<i>E. L'attuazione dell'Accordo 2008 fino allo scioglimento del CLMP.....</i>	<i>33</i>
<i>F. Il procedimento I689 e gli impegni resi obbligatori</i>	<i>36</i>
<i>G. Le condotte concretamente assunte in relazione agli impegni</i>	<i>40</i>
<i>H. L'attuazione dell'Accordo 2008 mediante Gescab e ACAP.....</i>	<i>45</i>
III. LA VIOLAZIONE DEGLI IMPEGNI ASSUNTI NEL PROCEDIMENTO I689.....	51
<i>a) La violazione dell'impegno n. 1.....</i>	<i>51</i>
<i>b) La violazione dell'impegno n. 2.....</i>	<i>58</i>
<i>c) Valutazioni conclusive sulla violazione degli impegni.....</i>	<i>60</i>
IV. LA VIOLAZIONE DELL'ART. 101 TFUE	61
<i>a) Mercati rilevanti</i>	<i>61</i>
<i>b) Il contesto economico e il quadro regolamentare</i>	<i>63</i>
<i>c) L'intesa posta in essere dagli armatori privati, inclusa Medmar Navi</i>	<i>70</i>
<i>d) Sull'autonomia di comportamento degli armatori.....</i>	<i>84</i>
<i>e) Un'intesa unica, complessa e continuata</i>	<i>87</i>
<i>f) Restrittività dell'intesa</i>	<i>90</i>
<i>g) L'imputabilità dell'intesa.....</i>	<i>93</i>
<i>h) Pregiudizio al commercio tra Stati Membri.....</i>	<i>96</i>
V. QUESTIONI PROCEDURALI	96
VI. GRAVITÀ E DURATA.....	101