

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA dell'11 maggio 2011;

SENTITO il Relatore Professore Carla Bedogni Rabitti;

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

VISTO il Regolamento n. 1/2003 del Consiglio del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 101 e 102 del TFUE;

VISTE le segnalazioni pervenute tra il 17 gennaio e l'11 maggio 2011 da parte di privati cittadini, Altroconsumo, Camper, Codacons, Unione Nazionale Consumatori, Associazione per la difesa e orientamento consumatori, Voglio Vivere, Adiconsum, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, la Regione Sardegna e la Regione Liguria;

VISTI gli atti del procedimento;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Moby S.p.A. (di seguito, Moby) è controllata con una quota del 52,63% circa da Onorato Partecipazioni S.r.l.. Moby è a capo di un gruppo principalmente attivo nel settore del trasporto marittimo di linea di passeggeri e nel settore del trasporto marittimo di linea di veicoli gommati utilizzati da imprese di autotrasporto che curano la spedizione di merci in

ambito nazionale. In particolare, Moby è attiva nei collegamenti da/per la Sardegna e con l'arcipelago Elbano. Moby opera, indirettamente, anche nei settori del rimorchio portuale, del rimorchio in mare aperto, del salvataggio marittimo e dei servizi antincendio e antinquinamento.

Moby controlla le seguenti società: Lloyd Sardegna Compagnia di Navigazione S.r.l., San Cataldo S.p.A., Siciliana Salvataggi S.p.A., Moby Lines Europe GmbH.

Da bilancio consolidato, risulta che nel 2009 il fatturato realizzato da Moby in Italia è stato di circa 250 milioni di euro.

2. Grandi Navi Veloci S.p.A. (di seguito, GNV) è una società controllata congiuntamente da Marinvest S.r.l. (di seguito Marinvest) e da Investitori Associati SGR S.p.A. (di seguito IA), che opera nel settore dei trasporti marittimi di linea di passeggeri e di veicoli gommati, nonché nel settore dell'organizzazione e gestione di viaggi da crociera.

Il fatturato realizzato da GNV nel 2008 è stato di poco superiore a 310 milioni di euro, realizzati quasi esclusivamente in Italia.

3. SNAV S.p.A. (di seguito, SNAV), controllata interamente da Marinvest, opera nel trasporto marittimo quasi esclusivamente di passeggeri su varie rotte all'interno del Mediterraneo, incluso il trasporto da/per la Sardegna.

Il fatturato realizzato da SNAV in Italia nel 2008 è stato di circa 110 milioni di euro.

4. Forship S.p.A. (di seguito, Forship), controllata dalla società di diritto francese Lota Maritime S.A. (di seguito, Lota) presta servizi di trasporto di persone e mezzi nel Mediterraneo con il marchio commerciale "*Corsica Ferries Sardinia Ferries*", in particolare da/per la Sardegna.

Forship gestisce inoltre, presso l'area portuale di Savona-Vado, un terminal dedicato al traffico passeggeri e merci per traghetti Ro-Ro.

Forship ha realizzato in Italia, nel 2009, un fatturato pari a circa 137 milioni di euro.

II. IL FATTO

a) Le denunce

5. Negli ultimi mesi l'Autorità ha ricevuto numerose segnalazioni nelle quali si lamentano i rilevanti e contestuali aumenti dei prezzi che sarebbero stati introdotti dagli operatori privati che offrono il servizio di trasporto marittimo da/per la Sardegna in partenza/arrivo dalla penisola italiana. In particolare, si tratta dei collegamenti marittimi da/per Civitavecchia, Livorno e Genova a/da Olbia-Golfo Aranci e Porto Torres.

6. La maggior parte delle segnalazioni è stata inviata da privati cittadini; altre denunce provengono da associazioni dei consumatori (Altroconsumo¹, Adiconsum e Associazione Nazionale Voglio Vivere², Adoc, Codacons, Movimento difesa del cittadino, Unione Nazionale Consumatori³). Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti⁴ ha più volte trasmesso all'Autorità le numerose segnalazioni ricevute da privati cittadini. Ulteriori denunce sono state presentate dalla Regione Sardegna e dalla Regione Liguria⁵.

7. Tutte le segnalazioni concordano sull'ampiezza degli aumenti di prezzo, che risulterebbero in media superiori al 60% (come rilevato da ultimo dalla Regione Sardegna), con punte del 100% o superiori (come lamentato da diversi denunciati, che in alcuni casi riferiscono di aumenti anche superiori al 150%). Analoghe percentuali sono riportate dai numerosi articoli di stampa che hanno trattato la questione nei mesi scorsi. Alcune denunce lamentano, anche, il generalizzato e pressoché uniforme venir meno delle offerte promozionali applicate dalla maggior parte delle compagnie nelle passate stagioni.

8. Le denunce ipotizzano che gli aumenti dei prezzi siano frutto di un coordinamento tra i principali operatori privati attivi sulle rotte da/per la Sardegna.

¹ La segnalazione è pervenuta in data 19 gennaio 2011 successivamente integrata in data 1° aprile 2011.

² Le segnalazioni sono pervenute in data 10 marzo 2011.

³ Queste ultime hanno inviato una segnalazione congiunta in data 9 marzo 2011.

⁴ La segnalazione è pervenuta in data 11 febbraio 2011 successivamente integrata in data 29 marzo e da ultimo 19 aprile.

⁵ La Regione Liguria ha inviato una segnalazione pervenuta in data 5 maggio 2011, la Regione Sardegna una denuncia in data 4 febbraio successivamente integrata a più riprese da ultimo in data 19 aprile 2011.

b) L'aumento dei prezzi nel periodo estivo 2011

9. Dalle evidenze ad oggi disponibili⁶ è emerso che i prezzi finali dei servizi di trasporto di linea passeggeri vengono calcolati, analogamente a quanto accade in altri comparti del settore turistico (alberghiero, trasporto aereo, ecc.) con criteri di c.d. “*revenue management*” e tali per cui i prezzi finali praticati ai consumatori dipendono dalle contingenti condizioni della domanda e offerta al momento della prenotazione. Di conseguenza, il prezzo finale del trasporto può variare di giorno in giorno a seconda dei valori assunti dai diversi parametri utilizzati per tenere conto delle diverse componenti del servizio (numero di passeggeri, posto in cabina, posto in poltrona, auto al seguito, animali, ecc.); della data e dell’orario previsti per la partenza (es. giorni feriali o week-end, bassa o alta stagione); dello stato dell’occupazione degli spazi a bordo all’atto della prenotazione (es. se c’è ancora elevata disponibilità di cabine, il prezzo per questo servizio sarà minore).

10. Il prezzo finale così costituito è integrato poi da addizionali tra cui il *bunker surcharge*, che riflette l’andamento del costo del carburante, la componente di prezzo più volatile, i costi per la sicurezza e gli oneri portuali. Da dichiarazioni di stampa, gli incrementi di prezzo registrati per il periodo estivo 2011 sarebbero riconducibili, in particolare, al significativo aumento registrato dal prezzo del carburante.

11. Non esiste, pertanto, un vero e proprio *listino prezzi* accessibile ai consumatori, che possa essere utilizzato per confrontare i prezzi praticati tra operatori e da un anno all’altro. Poiché, inoltre, confronti sui ricavi medi consolidati tra 2011 e 2010 non sono possibili, sono state elaborate, per ogni compagnia, e per determinati giorni dei mesi di giugno-agosto, stime relativamente ad un ipotetico acquisto di servizio di trasporto per due persone con auto al seguito e sistemazione (cabina) comprese tutte le eventuali spese extra (assicurazione, pasti, spese di agenzia, ecc.) da confrontarsi da un anno all’altro.

12. Le prime elaborazioni confermano un generale incremento di prezzi così come denunciato. Rispetto al 2010, tutti gli operatori interessati hanno praticato aumenti sensibili dei prezzi - dell’ordine del 90-110% in media rispetto all’anno precedente - sulle rotte interessate dalle denunce (collegamenti marittimi da/per Civitavecchia, Genova e Livorno a/da Olbia-Golfo Aranci e Porto Torres). Nella tavola che segue sono riportate le

⁶ Cfr. segnalazioni e risposte alle richieste di informazioni pervenute tra il marzo e il maggio 2011.

variazioni degli incrementi medi applicati nel 2011 dai singoli operatori rispetto al periodo precedente, oltre che i prezzi mediamente applicati nei due periodi di osservazione.

Tabella 1: Confronto prezzi medi 2010/2011 in valore e in %

Compagnia	Prezzi medi 2010	Prezzi medi 2011	Variazione % dei prezzi 2011-2010 (con extra)
Forship "Sardinia Ferries"	80-100€	140-160€	130-150%
Moby	110-130€	200-220€	90-110%
GNV	180-200€	250-270€	50-60%
SNAV	90-110€	190-210€	80-100%
Totale	120-140€	190-210€	90-110%

Elaborazioni su dati forniti dalle Parti in risposta a richieste di informazioni del 24 febbraio, 31 marzo e 22 aprile 2011.

III. LE VALUTAZIONI

a) I mercati rilevanti

13. Innanzitutto, si osserva che 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 possibile coordinamento fra imprese concorrenti.

14. Nel caso di specie, il presunto coordinamento tra concorrenti oggetto di segnalazione interessa l'attività di trasporto marittimo di linea di passeggeri tramite traghetti e/o aliscafi, con o senza veicoli gommati al seguito, svolta dagli operatori interessati su varie tratte da/per la Sardegna. Secondo un consolidato orientamento dell'Autorità, il servizio di trasporto marittimo di linea di passeggeri, con o senza veicoli gommati al seguito, che fa la spola tra due porti a cadenze frequenti e regolari, presenta caratteristiche tali da individuare un mercato del prodotto distinto rispetto a tutte le altre modalità di trasporto marittimo di merci. Quanto alla dimensione geografica del mercato, questa è data dalla singola tratta servita o da fasci di rotte tra porti considerati sostituibili dal punto di vista della domanda.

15. Nel caso di specie, i mercati rilevanti sono stati individuati in relazione alla sovrapposizione tra i diversi operatori interessati sulle rotte interessate e del grado di sostituibilità tra i porti. Ciò detto, poiché in via preliminare i porti sardi di Olbia e Golfo Aranci possono essere considerati sostituibili dal lato della domanda, ai fini della presente nota si individuano i seguenti mercati rilevanti: Civitavecchia-Olbia/Golfo Aranci, Genova-Olbia, Livorno-Olbia/Golfo Aranci e Genova/Porto-Torres.

16. La seguente tabella riporta una prima stima della posizione di mercato degli operatori presenti nei mercati rilevanti nel 2010, sia in termini di numero di navi che prestano il servizio di trasporto passeggeri (la frequenza, intesa come indicatore di capacità) sia di passeggeri trasportati.

Tabella 2: Quote di mercato degli operatori interessati nei mercati rilevanti (frequenze, giugno-luglio 2010)

Mercato rilevante	Moby	SNAV	GNV	Forship "Sardinia Ferries"	Tirrenia
Civitavecchia-Olbia/Golfo Aranci	35-40%	25-30%		15-20%	15-20%
Genova-Porto Torres	35-40%		40-45%		20-25%
Genova-Olbia	45-50%	-	40-45%	-	10-15%
Livorno-Olbia/ Golfo Aranci	55-60%			40-45%	

Cfr. Elaborazioni AGCM su dati trasmessi dalle parti in risposta a richieste di informazioni

Tabella 3: Quote di mercato degli operatori interessati nei mercati rilevanti (passeggeri, giugno-luglio 2010)

Mercato rilevante	Moby	SNAV	GNV	Forship "Sardinia Ferries"	Tirrenia
Civitavecchia-Olbia/Golfo Aranci	35-40%	15-20%		10-15%	30-35%
Genova-Porto Torres	35-40%		30-35%		30-35%
Genova-Olbia	50-55%		40-45%		5-10%
Livorno-Olbia/ Golfo Aranci	60-65%			35-40%	

Cfr. Elaborazioni AGCM su dati trasmessi dalle parti in risposta a richieste di informazioni

17. Riguardo a Tirrenia, si osserva che è attualmente in corso il processo di privatizzazione della società. Marininvest, Onorato Partecipazioni e Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. hanno costituito, a fine 2010, un'impresa comune - la Compagnia Italiana di Navigazione S.r.l. (di seguito CIN) - ai fini della presentazione di un'offerta congiunta per l'acquisizione di Tirrenia. Le tre società detengono quote paritetiche in CIN.

b) La qualificazione della fattispecie

18. Le numerose segnalazioni pervenute all'Autorità denunciano significativi incrementi dei prezzi sui servizi di trasporto marittimo da/per la Sardegna nel periodo estivo 2011. Le analisi preliminari condotte sulla dinamica dei prezzi delle compagnie private operanti contestualmente sui mercati rilevanti, appaiono confermare un incremento generalizzato dei prezzi praticati da tali operatori, incremento medio stimato nell'ordine del 90-110% rispetto ai prezzi dell'anno precedente.

19. Sul punto, occorre precisare che la maggior parte dei ricavi vengono realizzati nel periodo estivo; pertanto, poiché è stato osservato un parallelismo negli aumenti dei prezzi da parte di tutti gli operatori privati attivi nei mercati rilevanti, si ritiene plausibile che tali operatori abbiano

posto in essere i suddetti incrementi tariffari in previsione della stagione estiva 2011.

20. Ciò premesso, non è possibile escludere che l'aumento dei prezzi registrato sui collegamenti da/per la Sardegna non sia solo il frutto di decisioni autonome, ma sia piuttosto riconducibile ad un coordinamento delle condotte commerciali tra operatori di mercato.

21. Le compagnie interessate, anche a mezzo stampa, hanno giustificato gli incrementi dei prezzi introdotti per la stagione estiva 2011, in particolare, con il rilevante aumento del prezzo del carburante. L'entità dell'aumento sarebbe stata tale da indurre le compagnie a ripensare anche la propria politica di promozioni, riducendo il numero di posti disponibili a prezzi ridotti.

In merito si osserva che la traslazione a valle di oggettivi aumenti di costo, di per sé legittima se frutto di condotte autonome, configura un illecito concorrenziale laddove sia il risultato di un coordinamento delle parti.

Si evidenzia, tra l'altro, che gli stessi operatori che erogano servizi di trasporto da/per la Sardegna sono attivi anche in altre rotte (tra cui ad esempio i collegamenti con la Sicilia) e che, su queste, non sembrerebbero aver trasferito egualmente i suddetti incrementi di costo sui prezzi finali.

22. Le citate condotte - aumento generalizzato e significativo dei prezzi dei servizi di trasporto marittimo sui collegamenti da/per Civitavecchia, Livorno e Genova a/da Olbia-Golfo Aranci e Porto Torres nel periodo estivo 2011 - potrebbero quindi essere il risultato di un'intesa, sotto forma di accordo e/o pratica concordata, finalizzata ad evitare un corretto confronto concorrenziale sui suddetti collegamenti.

23. L'intesa nel suo complesso appare integrare il requisito della consistenza, posto che le imprese coinvolte nell'illecito rappresentano i principali operatori attivi nei mercati rilevanti e ne rappresentano una parte sostanziale, non inferiore al 75% in termini di frequenze e al 60% in termini di passeggeri trasportati.

24. L'intesa, dunque, è suscettibile di esame ai sensi dell'articolo 101 del TFUE.

c) L'applicabilità del diritto comunitario

28. Le condotte sopra descritte sono potenzialmente idonee a pregiudicare il commercio intracomunitario e, pertanto, appaiono integrare gli estremi di un'infrazione all'articolo 101 del TFUE.

Si consideri che l'intesa in questione riguarda i servizi di trasporto marittimo per passeggeri da/per la Sardegna, che rappresenta una delle principali destinazioni turistiche nel Mediterraneo, operata da armatori appartenenti a gruppi di dimensione sia nazionale che internazionale .

Di conseguenza, la fattispecie oggetto del presente procedimento, apparendo idonea ad arrecare pregiudizio al commercio tra Stati membri, deve essere valutata ai sensi dell'articolo 101 del TFUE.

RITENUTO, pertanto, che le condotte sopra descritte, poste in essere da Onorato Partecipazioni, Moby, Marininvest, IA, GNV, SNAV, Lota e Forship "*Sardinia Ferries*", sono suscettibili di configurare un'intesa restrittiva della concorrenza nei mercati dei servizi dei trasporti marittimi per passeggeri, in violazione dell'articolo 101 del TFUE;

DELIBERA

a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti delle società Onorato Partecipazioni S.r.l., Moby S.p.A., Marininvest S.p.A., Investitori Associati SGR S.p.A., Grandi Navi Veloci S.p.A., SNAV S.p.A., Lota Maritime S.A. e Forship S.p.A., per accertare l'esistenza di violazioni dell'articolo 101 del TFUE;

b) la fissazione del termine di giorni sessanta, decorrente dalla notificazione del presente provvedimento, per l'esercizio da parte dei rappresentanti legali della Parte, o di persone da essa delegate, del diritto di essere sentiti, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione "Agroalimentare e Trasporti" della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità almeno quindici giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;

c) che il responsabile del procedimento è la Dott.ssa Stefania Di Girolamo;

d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione "Agroalimentare e Trasporti" della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità dai legali rappresentanti della Parte o da persone da essa delegate;

e) che il procedimento deve concludersi entro il 28 ottobre 2012.

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

IL SEGRETARIO GENERALE

Luigi Fiorentino

IL PRESIDENTE

Antonio Catricalà