

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 26 giugno 2013;

SENTITO il Relatore Professore Carla Bedogni Rabitti;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTI l'articolo 2 della legge n. 287/90 e l'articolo 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE);

VISTO il Regolamento del Consiglio CE n. 1/2003 del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 81 e 82 del Trattato CE (ora 101 e 102 TFUE);

VISTE le segnalazioni di numerosi utenti, pervenute nel periodo compreso tra il 2009 e il 2013;

VISTE le informazioni acquisite dalla Direzione Agroalimentare, Trasporti e Farmaceutico della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità nel corso dell'attività preistruttoria;

CONSIDERATO quanto segue:

I. PREMESSA

1. Con numerose segnalazioni pervenute nel periodo compreso tra il 2009 e il 2013 diversi utenti hanno lamentato un progressivo e rilevante aumento delle tariffe praticate dagli operatori che forniscono il servizio di trasporto marittimo nello Stretto di Messina, per tutte le tipologie di trasporto (mezzi gommati e passeggeri).

A detta dei segnalanti gli aumenti deriverebbero dalla totale assenza di concorrenza nel mercato, assenza comprovata, oltre che dal sostanziale allineamento delle tariffe, dal fatto che gli aumenti in questione sarebbero stati introdotti contestualmente o quasi dagli operatori.

Ad esempio alcune denunce evidenziano l'adeguamento delle tariffe tra le due società Blufferries (gruppo FS) e Caronte & Tourist, oltre l'assenza di concorrenza che deriverebbe *“anche dall'orario della Meridiano Lines S.p.A. [...] strutturato in maniera tale da svantaggiare il traffico automobilistico da Messina in favore della Caronte&Tourist [...]. Ci si chiede come mai con tre compagnie di trasporto il prezzo è in costante aumento?”*¹.

II. LE PARTI

2. Caronte&Tourist S.p.A. (di seguito, C&T) è la storica società privata di trasporto marittimo nello Stretto di Messina, operante da oltre quaranta anni. C&T nasce nel 2003 dalla fusione tra le società Caronte S.p.A. e Tourist Ferry Boat S.p.A., tra le quali sin dal 1969 esisteva un accordo informale per gestire insieme il servizio di traghettamento di linea di mezzi gommati (merci e vetture) e passeggeri sulla tratta Messina-Villa San Giovanni².

C&T presta attualmente il servizio di traghettamento di linea di mezzi gommati (automezzi commerciali e autovetture), e passeggeri (con e senza auto al seguito) sulle rotte Messina (Rada S. Francesco) - Villa San Giovanni e Messina (Tremestieri) - Villa San Giovanni.

La società detiene partecipazioni, anche di controllo, in diverse società attive nel settore del trasporto marittimo, inclusi i comparti logistica e operazioni portuali, cantieristica navale, agenzie marittime, gestione di *terminal*.

3. Rete ferroviaria italiana S.p.A. (di seguito, RFI) è il gestore dell'infrastruttura ferroviaria italiana, in virtù dell'atto di concessione di cui al D.M. 31 ottobre 2000, n. 138T, e successive modifiche e integrazioni, che disciplina i rapporti fra lo Stato (concedente) e RFI (concessionario). RFI è controllata da Ferrovie dello Stato S.p.A., *holding* dell'omonimo gruppo. RFI dispone di navi ferroviarie (marchio Bluvia) che si occupano del trasporto dei convogli ferroviari dal porto di Messina al porto di Reggio

¹ Segnalazione del 16 ottobre 2012.

² Cfr. Provvedimento n. 3879 (I120B) Caronte Shipping/Tourist Ferry Boat dell'8 maggio 1996.

Calabria al fine di dare continuità al servizio di rete anche nell'isola³.

4. RFI opera nello Stretto di Messina anche mediante la propria controllata Blufferries S.r.l. (di seguito, Blufferries). La società, istituita nel 2010, ha come oggetto sociale il trasporto marittimo, anche con mezzi veloci, di persone, automezzi e merci, nonché lo svolgimento e la fornitura di tutte le operazioni e i servizi portuali ai mezzi navali sugli approdi, ed è attiva sulla rotta Messina (porto)-Villa San Giovanni.

5. Meridiano Lines S.r.l. (di seguito, Meridiano) è una società che presta servizio di trasporto marittimo nello Stretto di Messina per mezzi gommati (automezzi commerciali e autovetture) e passeggeri, sulle rotte Reggio Calabria-Messina (Tremestieri) e Reggio Calabria-Messina (porto).

Il capitale sociale di Meridiano è così ripartito: il 10% è detenuto da Cesare Diano; il resto è posseduto da due società fiduciarie: Monte Paschi Fiduciaria (50%) e Aletti Fiduciaria (40%).

6. Terminal Tremestieri S.r.l. (di seguito anche TT) è la società consortile che gestisce in concessione l'omonimo *terminal*, costruito nel 2006 e dedicato al traffico pesante di mezzi commerciali nello Stretto di Messina⁴. Soci di TT sono C&T, Blufferries e Meridiano, ciascuno rispettivamente con una quota di capitale sociale pari al 33,3%.

7. Consorzio Metromare dello Stretto (di seguito, Metromare) è il consorzio che si è aggiudicato la procedura ristretta per l'affidamento del servizio di trasporto marittimo passeggeri con mezzi veloci nello Stretto di Messina, bandita dal Ministero dei Trasporti nel febbraio 2008. Il servizio Metromare ha preso avvio il 28 giugno 2010, su due tratte: Messina (porto) - Villa San Giovanni (con corse di venti minuti) e Messina (porto)- Reggio Calabria (con corse di trenta minuti).

Il capitale sociale di Metromare è detenuto per il 40% da Blufferries. L'altro socio del consorzio, con una partecipazione del 60%, è Ustica Lines S.p.A..

³ Tale servizio è previsto all'interno del contratto di servizio stipulato dal Ministero dei Trasporti con FS per il servizio di trasporto ferroviario nazionale. È previsto anche un servizio di collegamento con la Sardegna, effettuato però saltuariamente, solo su domanda delle imprese ferroviarie e solo per il trasporto di rotabili merci e di carri ferroviari di servizio.

⁴ Per traffico pesante si intendono i mezzi con massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate.

8. Ustica Lines S.p.A. è una società che presta servizio di collegamento marittimo con mezzi navali veloci tra la Sicilia e le isole minori (Egadi, Eolie e Pelagie) e, attraverso il Consorzio Metromare, nello Stretto di Messina. Ustica Lines offre anche collegamenti tra Trieste e la costa croata, attraverso Trieste Lines.

III. LA SITUAZIONE DEGLI APPRODI

9. Per lo svolgimento del servizio di trasporto marittimo nello Stretto di Messina vi sono tre punti di imbarco sul versante siciliano e due sul versante calabro.

Per quanto riguarda la Sicilia gli approdi utilizzati sono la Rada San Francesco-Messina Nord, il Porto di Messina e il Terminal Tremestieri-Messina Sud. A Reggio Calabria i punti di imbarco sono invece il Porto di Reggio Calabria e, a Nord, l'approdo di Villa San Giovanni, il più vicino a Messina.

10. Dalla rada S. Francesco ci si imbarca per la rotta Messina-Villa S. Giovanni, con traghetti che trasportano mezzi gommati (veicoli commerciali e autovetture) e passeggeri. La durata del tragitto è di venti minuti.

Lo scalo, con un'area portuale di quasi 25.000 mq, è utilizzato da circa quaranta anni da C&T (prima del 2003 dalle due società poi fuse in C&T). Attualmente C&T è titolare di una concessione demaniale marittima rilasciata nel novembre 2010, con scadenza nel settembre 2013⁵.

Dal 2006, dopo l'apertura del porto di Tremestieri, l'imbarco avrebbe dovuto essere interdetto al traffico pesante di mezzi commerciali, salvo deroghe particolari.

11. Il porto di Messina è uno tra i porti più importanti del Mediterraneo per numero di passeggeri e il primo in Italia (circa dieci milioni di passeggeri trasportati all'anno).

Solo una piccola parte degli approdi del porto di Messina è destinata ai servizi di trasporto marittimo nello Stretto, mentre gli altri approdi sono utilizzati per il traffico crocieristico, le navi C&T dirette a Salerno, le

⁵ La concessione è stata rilasciata a seguito di selezione aperta "per la gestione commerciale di pubblico esercizio di approdi destinati al cabotaggio e la manutenzione, l'esercizio in sicurezza e custodia degli stessi" avviata nel novembre 2008 dall'Autorità portuale di Messina (di seguito anche AP) ai sensi dell'art. 36 del Codice della navigazione. La precedente concessione, rilasciata il 17 febbraio 2003 a C&T (già Travel Tickets S.r.l.) era stata annullata nell'aprile 2008 dal Consiglio di Giustizia Amministrativa, su ricorso della società Amadeus Spa che, nel marzo 1999, aveva presentato istanza per la concessione in via esclusiva di aree demaniali site nella rada S. Francesco, istanza respinta dall'AP.

imbarcazioni da diporto, i collegamenti con le isole Eolie e i cantieri navali. Per quanto riguarda il trasporto nello Stretto l'approdo principale, denominato Stazione Marittima FS e costituito da cinque invasature, è utilizzato dal 1896 dal gruppo FS, prima per l'imbarco/sbarco di rotabili ferroviari, poi anche per mezzi gommati e passeggeri. Da qui partono i traghetti RFI diretti a Villa San Giovanni, con corse di trentacinque minuti. RFI dispone attualmente di una concessione demaniale marittima rilasciata dall'AP nel maggio 2004 ai sensi dell'articolo 18 della legge n. 84/94 e più volte rinnovata. L'ultimo rinnovo risale al dicembre 2012 e ha una durata di dieci anni (fino a dicembre 2022). La concessione demaniale riguarda un'area di oltre 56.000 mq⁶.

Un approdo è dedicato ai mezzi veloci di RFI e di Ustica Lines impiegati per il servizio Metromare, che si avvalgono dell'omonimo *terminal* posto sopra una banchina galleggiante.

Una sola banchina, denominata Peloro, viene utilizzata soltanto il sabato dal traghetto Meridiano Lines diretto a Reggio Calabria.

In conclusione, tutti gli approdi del porto destinati al trasporto nello Stretto sono occupati da RFI, con la sola eccezione della banchina galleggiante Metromare, usata anche dai mezzi di Ustica Lines, consorziata con RFI, e del punto di imbarco dei traghetti di Meridiano, attivi solo il sabato.

12. Dall'approdo di Tremestieri, vicino all'omonima uscita autostradale, partono i collegamenti per Villa S. Giovanni e per Reggio Calabria dedicati al traffico pesante. La durata del percorso è di quaranta minuti.

Il *terminal* Tremestieri, operativo dall'aprile 2006, è gestito dall'omonima impresa comune i cui soci sono C&T, RFI e Meridiano, che si ripartiscono in parti uguali il capitale sociale⁷. Nel 2005 il *terminal* era stato concesso in regime di anticipata occupazione ai soci della costituenda società. Nel settembre 2010 la società TT si è aggiudicata la concessione demaniale marittima ai sensi dell'art. 18 della legge n. 84/94⁸.

All'origine dalla costruzione dell'approdo di Tremestieri vi era l'esigenza di decongestionare il traffico nel centro di Messina, trasferendo il traffico di mezzi pesanti nella nuova area a sud, fuori dall'abitato e direttamente

⁶ Nel dicembre 2012 l'AP ha rinnovato anche l'autorizzazione a RFI all'esercizio dell'attività di impresa portuale ai sensi dell'art. 16 della legge n. 84/94.

⁷ Cfr. Provvedimento n. 17447 (SP/95) – Rete ferroviaria italiana/attività di traghettamento di automezzi e passeggeri sullo Stretto di Messina del 10 ottobre 1997.

⁸ La concessione è stata assegnata a seguito di procedura aperta, bandita dall'AP nel gennaio 2009 per la selezione di un'impresa in possesso dei requisiti di cui all'art. 16, comma 4, della legge n. 84/94. Con provvedimento dell'AP del novembre 2010 la società Terminal Tremestieri è stata autorizzata ad effettuare, ai sensi dell'art. 16 della legge n. 84/94, le operazioni portuali in conto terzi presso l'approdo in questione.

collegata alla rete autostradale.

A causa di ritardi nei lavori di ampliamento e di certificate carenze progettuali dell'opera, il *terminal* è utilizzato solo parzialmente e una parte del traffico merci viene attualmente dirottata negli altri due punti di approdo di Messina⁹.

13. Per quanto riguarda il versante calabro, il porto di Villa San Giovanni è l'approdo più vicino alla costa siciliana e per tale motivo, nel tempo, è stato preferito al porto di Reggio Calabria come interfaccia principale con lo scalo di Messina.

L'approdo di Villa San Giovanni è utilizzato da RFI, subentrata a FS (ivi presente dal 1905) e da C&T (titolare di concessione sin dalla fine degli anni '60)¹⁰. Entrambe le società dispongono di quattro invasature: RFI opera alla Stazione Marittima del porto, con tre invasature ferroviarie e una per i mezzi gommati, mentre C&T opera in un'area leggermente più a nord.

Per quanto riguarda il porto di Reggio Calabria, gli approdi destinati al trasporto marittimo nello Stretto, vale a dire la Stazione Marittima (ex "zona attracchi FS") e la c.d. banchina Margottini sono utilizzati principalmente da RFI per i traghetti diretti al porto di Messina e per i mezzi veloci del Metromare. Da qui partono anche i traghetti di Meridiano diretti a Tremestieri (quaranta minuti), e, solo il sabato, al porto di Messina (cinquanta minuti).

Dalle informazioni disponibili risulta che per gli approdi della rotta Reggio Calabria-Messina le società non sono titolari di alcuna concessione, bensì solo di diritti di attracco. Le richieste di attracco sono presentate mensilmente alla Capitaneria di Porto competente che concede l'autorizzazione sulla base degli orari proposti dai vettori e della disponibilità nell'ambito del porto.

⁹ Cfr. Audizione dell'Autorità portuale di Messina del 25 marzo 2013.

¹⁰ Gli approdi a disposizione di FS non erano stati assegnati in concessione, ma in virtù di una consegna avvenuta prima della trasformazione dell'Ente Ferrovie dello Stato in Società per Azioni. Successivamente al cambiamento della natura giuridica di FS, secondo il parere del Consiglio di Stato, la consegna avrebbe dovuto trasformarsi in concessione. Cfr. provv. n. 10650 del 17 aprile 2002, A267 - *Diano/Tourist Ferry Boat-Caronte Shipping-Navigazione Generale Italiana*, in Boll. n. 16/02.

Tabella 1: Gli approdi nello Stretto di Messina

Approdo	Operatori	Parte occupata	Scadenza concessione
Rada S. Francesco (ME)	C&T	Intero approdo	Settembre 2013
Porto di Messina (ME)	RFI	Stazione Marittima ^{\$}	Dicembre 2022
	Meridiano	Banchina Peloro*	n.d.
	Metromare	Banchina galleggiante	n.d.
Tremestieri (ME)	C&T-RFI-Meridiano	Intero approdo	Settembre 2014
Porto di Reggio Calabria (RC)	RFI	Stazione Marittima	Indeterminata
	Meridiano	Banchina Margottini	n.d.
Porto di Villa S. Giovanni (RC)	RFI	Stazione Marittima	n.d.
	C&T	Metà approdo	n.d.

^{\$} la Stazione Marittima copre quasi tutta l'area del porto dedicata al cabotaggio nello Stretto.

*solo il sabato.

IV. I FATTI

a) L'evoluzione degli assetti di mercato

14. Dagli accertamenti condotti risulta che il mercato del trasporto marittimo nello Stretto di Messina è caratterizzato da una domanda particolarmente rigida, in quanto esprime un bisogno di mobilità che non può essere soddisfatto altrimenti.

Dal lato dell'offerta, accanto a C&T, principale operatore e a RFI (i due operatori che storicamente detengono la generalità degli approdi esistenti sui due lati dello Stretto), a partire dal 2000 ha fatto il suo ingresso nel mercato Meridiano (all'epoca Diano), che oggi ha una presenza molto più ridotta in termini di approdi e frequenza delle corse¹¹.

Dopo l'ingresso nel mercato di Meridiano c'è stata un'evoluzione degli assetti di mercato. In primo luogo è stato istituito il *terminal* Tremestieri (2006) dedicato al traffico merci e gestito da un'impresa comune a cui partecipano C&T, RFI e Meridiano.

In secondo luogo, RFI, che prima operava solo con i traghetti a marchio Bluvia e prevalentemente per il traghettamento dei treni sullo stretto, è entrato nel mercato con la propria controllata Blufferries (2010), che opera sia tramite navi bidirezionali (traghettamento gommato e passeggeri) che mezzi veloci (questi ultimi nel trasporto di passeggeri) e, attraverso la partecipazione al Consorzio Metromare, ha acquisito una posizione crescente

¹¹ L'ingresso di Diano, nel 2000, è stato fortemente ostacolato, fino alla sua marginalizzazione, dalle condotte predatorie poste in essere da C&T e sanzionate da questa Autorità. Cfr. provv. n. 10650 del 17 aprile 2002, A267 - *Diano/Tourist Ferry Boat-Caronte Shipping-Navigazione Generale Italiana*, in Boll. n. 16/02.

nel trasporto di passeggeri senza auto al seguito.

15. Pur in un contesto caratterizzato da una generale contrazione dei flussi di traffico, nel periodo compreso tra il 2009 e il 2012 sono lievemente aumentate le quote di RFI e Meridiano nel segmento del trasporto di merci (tabella 2.a), presumibilmente in conseguenza dell'apertura del *terminal* Tremestieri.

Tabella 2.a: Quote di mercato nello Stretto di Messina (numero di mezzi pesanti), 2009-2012

	C&T	RFI	Meridiano
2009	69,2	19,2	11,6
2010	67,2	20,5	12,4
2011	66,0	20,8	13,2
2012	66,0	20,6	13,3

Fonte: elaborazioni su dati dell'Autorità portuale di Messina.

16. Si è poi rafforzata la posizione di Blufferries principalmente come socio di Metromare, che in soli tre anni di attività ha raggiunto una quota nel trasporto passeggeri superiore al 18%, arrivando a trasportare circa 1.200.000 passeggeri senza auto al seguito su un totale di poco più di 6.500.000 di passeggeri complessivi (inclusi quelli con mezzo gommato al seguito). Ciò a fronte di una quota di poco superiore al 60% mantenuta da C&T nel periodo in questione. Meridiano ha una quota prossima al 2%, non facilmente modificabile in quanto dipendente dai vincoli di capacità produttiva connessi alla più ridotta disponibilità di spazi portuali e alla minore frequenza.

Tabella 2.b: Quote di mercato nello Stretto di Messina (numero di passeggeri), 2009-2012*

	C&T	Meridiano	RFI+Metromare	RFI	Metromare
2009	62,4	1,8	35,9	35,9	0,0
2010	63,0	1,9	35,2	26,7	8,4
2011	62,5	1,9	35,6	22,8	12,8
2012	64,4	2,4	33,3	15,1	18,2

* Il dato include, oltre ai pedoni, anche i passeggeri imbarcati con veicoli al seguito.

Fonte: elaborazioni su dati dell'Autorità portuale di Messina.

17. Contestualmente all'ingresso di Blufferries nel segmento del trasporto passeggeri, si registra un significativo aumento dei passeggeri trasportati da Metromare e una riduzione della presenza di RFI nel segmento del trasporto di autovetture a beneficio di C&T. Meridiano si attesta intorno all'1%.

Tabella 2.c: Quote di mercato nello Stretto di Messina (numero di autovetture), 2009-2012

	C&T	RFI	Meridiano
2009	89,3	9,8	0,9
2010	90,6	8,5	0,9
2011	90,7	8,1	1,2
2012	94,4	4,1	1,5

Fonte: elaborazioni su dati dell'Autorità portuale di Messina.

18. Oltre al rafforzamento di RFI nel trasporto merci e, sia pur minimo, di Meridiano rispetto all'operatore principale C&T, negli ultimi dieci anni non si è avuto di fatto alcun nuovo ingresso sul mercato. Ustica Lines ha deciso infatti di operare solo mediante il consorzio Metromare, partecipato al 40% da Blufferries (RFI), e conseguentemente di non porre in essere una politica commerciale autonoma.

L'unico altro operatore concorrente di C&T e RFI, Meridiano, è stato coinvolto nella gestione comune del *terminal* Tremestieri.

19. Da ultimo si rappresenta che gli operatori attivi sul mercato risultano avere frequenti e qualificate occasioni di contatto. Oltre che nell'impresa comune TT (dove siedono i rappresentanti di C&T, Blufferries-RFI, Meridiano), rappresentanti di C&T e RFI siedono anche nel Comitato portuale, principale organo dell'Autorità portuale di Messina con importanti compiti anche in materia di concessioni e autorizzazioni: C&T siede in rappresentanza degli armatori, mentre RFI siede in rappresentanza delle imprese ferroviarie operanti nei porti, ma RFI è un concorrente diretto di C&T, dal 2010 anche attraverso Blufferries.

b) Gli aumenti tariffari

20. Nel contesto illustrato si collocano i sostanziali aumenti tariffari praticati almeno nell'ultimo triennio dagli operatori, principalmente C&T e RFI. Tali aumenti, a quanto risulta, sono stati introdotti con una certa frequenza e in modo sostanzialmente contestuale¹².

¹² I continui aumenti tariffari nello Stretto sono oggetto di numerosi articoli di denuncia, reperibili anche sui siti Internet della stampa locale o specializzati (ad esempio, il "Portale dello Stretto", dedicato proprio al trasporto marittimo dell'area). Solo in via esemplificativa, si può citare l'incipit di alcuni articoli ivi apparsi l'8 agosto 2012: "Aumentano i prezzi per attraversare lo Stretto. Nessuna agevolazione per i residenti di Messina e Reggio Calabria" e il 25 ottobre 2012: "Proprio nella giornata di ieri, alle ore 12:00, si è concluso il primo – sicuramente non l'ultimo – sciopero dei Lavoratori della Caronte & Tourist, società che insieme alla Blufferries (del gruppo Ferrovie dello Stato), gestisce un vero e proprio duopolio nell'ambito dei trasporti tra le due sponde dello Stretto. La situazione è divenuta insostenibile, ed a farne le spese sono i soliti noti: lavoratori ed utenti. L'ultimo aumento di tariffe, che ha portato il prezzo del traghettamento della lingua di mare che separa Sicilia e Calabria, alla folle cifra di oltre 40 euro per tre giorni e di oltre 70 euro per i viaggi di durata superiore, evidentemente non è servito a nulla [...]".

21. Per quanto riguarda le autovetture, sono previsti prezzi differenziati in base alla tipologia di mezzo (bici, moto, autovettura, caravan, ecc.) e alla durata del biglietto (A/R in tre giorni, in trenta giorni, ecc.).

Limitandosi alle tipologie principali di biglietto, dai dati disponibili risulta che il prezzo richiesto da C&T sulla rotta Messina (rada S. Francesco)-Villa San Giovanni (20') per un biglietto A/R entro tre giorni ha registrato nella primavera 2013 un aumento rispetto al 2010 pari al 31% (da 32 agli attuali 42 euro); invece il prezzo richiesto da RFI per un analogo biglietto sulla rotta Messina (porto)-Villa San Giovanni (35') appare aumentato fino al 53% (da 30 agli attuali 46 euro)¹³.

22. Nel caso del trasporto pedoni (passeggeri senza auto al seguito) i prezzi attualmente praticati da C&T e RFI-Bluferries (anche mediante il Consorzio Metromare) sono sostanzialmente analoghi, anzi, nel caso del servizio prestato da C&T e Metromare sulla tratta Messina-Villa S. Giovanni essi risultano identici. Tale allineamento dei prezzi persiste da tre anni. Risulta infatti che al momento dell'ingresso sul mercato di Metromare (avvenuto il 28 giugno 2010) con prezzi stabiliti dallo stesso Consorzio (pari a 2,5 euro), anche C&T, in data 1° luglio 2010, ha aumentato i prezzi da 1 euro a 2,5 euro (+150%), fissando il prezzo del biglietto allo stesso livello richiesto da Metromare. C&T ha adottato prezzi uguali anche per gli abbonamenti, sia ordinari che ridotti, utilizzando gli stessi criteri di quelli di Metromare per usufruire delle agevolazioni: l'abbonamento mensile ordinario costa 80 euro, quello agevolato 60 euro (rilasciato sia da C&T che da Metromare ai detentori di reddito familiare inferiore a 25.000 euro). Detto adeguamento dei prezzi è stato reso noto da C&T con un comunicato alla clientela, il 1° luglio 2010, in cui si legge, tra l'altro, che *“per cercare di limitare i rischi e le conseguenze negative collegate all'imbarco in eccesso di passeggeri, C&T ritiene indispensabile allineare le tariffe praticate a quelle del nuovo concessionario”*. Anche RFI (Bluvia) si è adeguata, fissando un prezzo pari a 2,2 euro.

23. Come sintetizzato nella tabella 3, che riporta il prezzo dei biglietti per il trasporto passeggeri e per le principali tipologie di trasporto autovetture, è chiaro l'allineamento dei prezzi tra C&T e RFI (Bluferries-Metromare) per il trasporto passeggeri (praticamente identici per C&T e Metromare) e, anche, per il trasporto autovetture; in tale segmento l'allineamento era particolarmente marcato fino alla primavera scorsa.

Crediamo pertanto, che sia opportuno rivolgersi all'Autorità garante della concorrenza e del mercato e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti”.

¹³ Almeno fino a marzo 2013 i prezzi di C&T e RFI risultavano uguali (42 euro).

Tabella 3: Le tariffe del cabotaggio (euro) passeggeri e autovetture, tratta Messina - Villa San Giovanni. Principali tipologie (aprile 2013)

Passeggeri

	C&T	Metromare	RFI-Bluvia
Solo andata	2,5	2,5	2,2
A/R	5	5	
Abbonamento ordinario	80	80	
Abbonamento agevolato	60	60	

Sia C&T che Metromare prevedono l'abbonamento agevolato per i detentori di reddito familiare inferiore a 25.000 euro.

Autovetture

	C&T	RFI-Bluvia*
Solo andata	37	40
A/R in 3 giorni	42	46

*Fino alla primavera scorsa, i prezzi erano rispettivamente 36 e 42 euro.

24. Per quanto riguarda il trasporto merci le tariffe sono più articolate e i prezzi variano in funzione della lunghezza dei mezzi e del materiale trasportato, oltre che della durata del biglietto e, almeno nel caso di C&T, dei picchi di domanda.

I dati disponibili, relativi a C&T, mostrano comunque una tendenza ad aumenti di prezzi elevati; da quanto risulta, la tariffa merci di RFI non è pubblicata, occorre contattare un apposito call center per ogni specifica quotazione.

Nel caso di C&T, per quanto riguarda ad esempio la tipologia di mezzi commerciali più diffusi, di lunghezza pari a 15 metri lineari, nel periodo compreso tra aprile 2006 (avvio di Tremestieri) e maggio 2013 si registrano aumenti dei prezzi prossimi o superiori all'80% o anche al 90%¹⁴.

25. Si osserva, inoltre, che le tariffe per le merci applicate e pubblicate dagli operatori sono relative al trasporto sulla rotta Messina (Tremestieri)-Villa San Giovanni, anche se, a causa delle difficoltà operative dell'imbarco di Tremestieri, attualmente una parte del traffico merci viene dirottata sugli altri approdi di Messina. In questi casi si riduce la durata del percorso (nel caso di C&T addirittura si dimezza, dai quaranta minuti di Tremestieri ai venti minuti della rada S. Francesco), ma non risulta che in tale evenienza siano

¹⁴ Questi i prezzi praticati da Villa S. Giovanni (solo Andata):
 aprile 2006: 101 euro; giugno 2006: 136 euro; novembre 2007: 146 euro; giugno 2008: 162 euro; maggio 2013: 184-195 euro;
 questi i prezzi A/R (Voucher):
 aprile 2006: 132 euro; giugno 2006: 178 euro; novembre 2007: 190 euro; giugno 2008: 211 euro; maggio 2013: 236-251 euro. Particolarmente marcato è l'incremento del *bunker surcharge*: ad esempio, nei due mesi successivi all'avvio di Tremestieri (da aprile a giugno 2006), per la tariffa solo andata da Villa S. Giovanni il valore dell'addizionale è passato da 3 euro a 15 euro; nei due anni successivi da 15 a 41 euro (con aumenti rispettivamente del 400% e del 173%). Fonti: sito della società C&T, sito www.portaledellostretto.it, segnalazione del Garante dei prezzi.

previste riduzioni di prezzo a beneficio degli autotrasportatori.

26. Con riferimento a Meridiano, le tariffe registrano un andamento tendenzialmente crescente ma con un livello inferiore dei prezzi, che si giustifica sulla base della diversa struttura dei costi.

V. VALUTAZIONI

a) Il mercato rilevante

27. Nei casi riguardanti intese la definizione del mercato rilevante è essenzialmente volta ad individuare le caratteristiche del contesto economico e giuridico nel quale si colloca l'accordo o la pratica concordata intercorrente tra le imprese: tale definizione, dunque, risulta funzionale alla delimitazione dell'ambito nel quale l'intesa può restringere o falsare il meccanismo concorrenziale, nonché alla decifrazione del grado di offensività dell'intesa stessa¹⁵.

28. Tenuto conto di ciò, nel caso in esame il mercato rilevante appare *prima facie* quello del trasporto marittimo di linea di mezzi gommati, sia mezzi commerciali che autovetture, e di passeggeri (con o senza veicoli gommati al seguito) nello Stretto di Messina¹⁶. Poiché i principali operatori dello Stretto risultano attivi in tutti i segmenti del mercato del trasporto marittimo di linea, una diversa definizione del mercato del prodotto non avrebbe comunque effetti sostanziali sulla valutazione complessiva della fattispecie.

Come osservato dall'Autorità in numerosi precedenti, il servizio di trasporto marittimo di linea di passeggeri, con o senza veicoli, e di merci, che fa la spola tra due porti a cadenze frequenti e regolari, presenta caratteristiche specifiche quali la regolarità del servizio, gli orari e le tariffe prefissate, che consentono di individuare un mercato del prodotto distinto rispetto alle altre modalità di trasporto marittimo di merci (quali quello esercitato con navi porta-container)¹⁷.

29. Quanto alla dimensione geografica dei mercati, questa è data dalla singola tratta servita o da fasci di rotte tra porti considerati sostituibili dal

¹⁵ In proposito, *ex multis*, v. Corte di Giustizia, sent. 10 marzo 1992, causa T-68/92, *Siv c. Commissione*; Consiglio di Stato, VI, sent. n. 189/2001; TAR Lazio, sent. n. 1790/2003, *Pellegrini c. Consip*.

¹⁶ Si possono *prima facie* escludere dal mercato interessato i servizi di traghetti che collegano la Sicilia con altri porti della Penisola, in considerazione delle differenze esistenti in termini di distanza, tempi di percorrenza e costi.

¹⁷ Cfr., da ultimo, provv. n. 23629, C11613 – *Compagnia Italiana di Navigazione/Tirrenia di Navigazione*, in Boll. n. 22/12.

punto di vista della domanda. In tale ottica, appaiono sostituibili dal lato della domanda, nel caso del trasporto di mezzi gommati, tutte le rotte attualmente operative, vale a dire Messina (Rada S Francesco)-Villa S. Giovanni, Messina (porto)-Villa S. Giovanni, Messina (porto)-Reggio Calabria, Messina (Tremestieri)-Villa S. Giovanni, Messina (Tremestieri)-Reggio Calabria. La parziale inagibilità che pare caratterizzare attualmente il *terminal* Tremestieri porta infatti ad utilizzare tutte le rotte citate per il trasporto di veicoli commerciali e, d'altro canto, non è da escludersi che il *terminal* in questione sia utilizzato per l'imbarco/sbarco di altre tipologie di mezzi gommati.

Nel caso del trasporto di passeggeri (senza vetture al seguito) pur in presenza di servizi che potrebbero apparire verticalmente differenziati - diverse sono infatti la durata del percorso e la frequenza delle partenze -, data anche la particolare rigidità della domanda, appaiono sostituibili dal lato della domanda tutte le rotte attualmente utilizzate per tale tipologia di trasporto, ovvero Messina (Rada S Francesco)-Villa S. Giovanni, Messina (porto)-Villa S. Giovanni, Messina (porto)-Reggio Calabria.

b) Le condotte

30. Il complesso degli elementi sopra riportati fa ipotizzare l'esistenza di un'intesa unica e complessa tra gli operatori attivi nel mercato del trasporto marittimo nello Stretto di Messina, intesa volta alla concertazione sui prezzi, che hanno registrato incrementi significativi e contestuali - come testimonia in modo emblematico l'evoluzione delle tariffe del trasporto passeggeri, identiche e con aumenti fino al 150% - e alla ripartizione del mercato, che vede oggi l'ingresso del Consorzio Metromare nel trasporto passeggeri a fronte di una più spinta specializzazione di C&T nel trasporto di autovetture, e tale da sterilizzare l'ingresso dei nuovi entranti.

31. La presunta intesa sembra avere condotto all'eliminazione di ogni possibile pressione concorrenziale, sia attuale che potenziale. In particolare, con la costituzione di Blufferries, si è delineato un evidente mutamento nella strategia di RFI che, in virtù della rilevante capacità produttiva di cui dispone (principalmente in termini di approdi, *asset* produttivo limitato e indispensabile per l'ingresso sul mercato) ha posto le condizioni per esercitare un'efficace minaccia concorrenziale nei confronti del principale operatore, C&T, mettendo in discussione la sua capacità di agire senza vincoli competitivi e, conseguentemente, determinando la ricerca da parte

degli operatori storici di nuovi “equilibri” idonei a soddisfare le esigenze di entrambi e a sterilizzare attuali ed eventuali nuovi concorrenti minori.

32. Negli ultimi dieci anni l’unico operatore entrato nel mercato, Metromare, è in realtà espressione diretta di Blufferries, società costituita da RFI e avente ad oggetto lo svolgimento di servizi di trasporto di passeggeri e mezzi gommati. Quanto all’altro socio di Metromare, Ustica Lines, la società con la costituzione del consorzio ha volontariamente rinunciato ad intraprendere politiche commerciali autonome.

33. Con la costituzione dell’impresa TT, partecipata pariteticamente da C&T, Blufferries e Meridiano, inoltre, sono aumentate le occasioni di contatti frequenti e qualificati tra gli operatori. A ciò si aggiunga che C&T e RFI, nella veste di armatore e impresa ferroviaria, siedono anche nel Comitato portuale dell’Autorità portuale, che si riunisce con periodicità almeno mensile.

34. Parti della presunta intesa risultano dunque gli operatori attivi nel mercato del trasporto marittimo nello Stretto di Messina, vale a dire C&T, RFI, anche mediante la propria controllata Blufferries, Meridiano e il consorzio Metromare; Ustica Lines, in quanto società controllante del consorzio Metromare; Terminal Tremestieri, in quanto impresa comune dei tre operatori C&T, RFI e Meridiano, gestore dell’approdo destinato al traffico merci nello Stretto di Messina, e quindi strumento di possibili contatti tra operatori concorrenti attivi nel mercato del trasporto marittimo nello Stretto di Messina.

c) L’applicabilità del diritto comunitario

35. Secondo il costante orientamento della giurisprudenza comunitaria un’intesa è suscettibile di pregiudicare gli scambi intracomunitari quando, sulla base di una serie di elementi oggettivi di diritto e di fatto, la stessa possa esercitare un’influenza diretta o indiretta, attuale o potenziale, sulle correnti di scambio tra Stati membri, in una misura che potrebbe nuocere alla realizzazione degli obiettivi di un mercato unico¹⁸.

L’intesa in esame appare idonea a restringere il commercio fra gli Stati membri, in violazione dell’art. 101 del TFUE, in considerazione del fatto che essa interessa la generalità degli operatori attivi nel mercato interessato e che

¹⁸ Cfr. la Comunicazione della Commissione europea sulla nozione del pregiudizio al commercio fra Stati membri di cui agli articoli 81 e 82 Trattato CE (Commissione 2004/C 101/07, in GUCE C 101/81 del 27 aprile 2004); Cfr. sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee dell’11 luglio 2005, C-42/84, *Remia BV e al. c. Commissione*.

i collegamenti marittimi nello Stretto di Messina costituiscono una parte significativa del trasporto marittimo in Italia.

RITENUTO, pertanto, che le condotte sopra descritte, poste in essere da Caronte & Tourist S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Blufferies S.r.l., Meridiano Lines S.r.l., Ustica Lines S.p.A., Terminal Tremestieri S.r.l. e Consorzio Metromare dello Stretto, sono suscettibili di configurare un'intesa restrittiva della concorrenza nel mercato del trasporto marittimo di linea di mezzi gommati e di passeggeri nello Stretto di Messina in violazione dell'articolo 2 della legge n. 287/90 o dell'art.101 del TFUE;

DELIBERA

a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti delle società Caronte & Tourist S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Blufferies S.r.l., Meridiano Lines S.r.l., Ustica Lines S.p.A., Terminal Tremestieri S.r.l. e del Consorzio Metromare dello Stretto, per accertare l'esistenza di violazioni dell'articolo 2 della legge n. 287/90 o 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, Trasporti e Farmaceutico 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, Trasporti e Farmaceutico 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 31 ottobre 2014;

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

IL SEGRETARIO GENERALE

Roberto Chieppa

IL PRESIDENTE

Giovanni Pitruzzella