



*Autorità Garante
della Concorrenza e del Mercato*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 14 gennaio 2020;

SENTITO il Relatore Professor Michele Ainis;

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

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

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287, e successive modifiche;

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

VISTA la documentazione in atti;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. *Mediterranea Marittima S.p.A.* ("Mediterranea Marittima") è una società *holding* di partecipazioni, le cui azioni sono detenute da persone fisiche appartenenti alla famiglia armatoriale dei D'Abundo. La società controlla, con il 51% delle quote, la società *Medmar Navi S.p.A.* e ha realizzato, nel 2018, ricavi per circa 680.000 euro.

2. Medmar Navi S.p.A. (“Medmar Navi”) è una società che svolge servizi di trasporto marittimo, il cui capitale sociale è detenuto per il 51% dalla Mediterranea Marittima, per il 44% dalla società Pozzuoli Marittima S.a.s. e per il 5% dalla Ambrosino S.r.l.. La società è stata fra l’altro attiva direttamente, quantomeno fino al 2018, nel settore dei trasporti marittimi di infiammabili e rifiuti nel Golfo di Napoli, La società ha realizzato, nel 2018, un fatturato di circa 25 milioni di euro.

3. Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro S.r.l. (“Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro”) è una società che svolge servizi di trasporto marittimo, e risulta posseduta da una serie di persone fisiche appartenenti alle famiglie armatoriali dei Lauro e dei Giuffré oltre che da un’altra società appartenente alla famiglia Lauro, Alilauro Gruson S.p.A. La società, attiva nel settore dei trasporti marittimi di infiammabili e rifiuti nel Golfo di Napoli, è entrata nel mese di agosto 2019 direttamente a far parte del consorzio COTRASIR. La società Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro ha realizzato, nel 2018, un fatturato di circa 950.000 euro.

4. GML Trasporti Marittimi S.r.l. (“GML”) è una società, costituita nel maggio del 2018, da Mediterranea Marittima e Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro, che ne detengono ciascuno il 50% del capitale sociale, attiva nel settore dei trasporti marittimi di infiammabili e rifiuti nel Golfo di Napoli. Dal luglio 2018, la società opera attraverso il Consorzio COTRASIR. La GML ha realizzato, nel 2018, un fatturato di circa 1,8 milioni di euro.

5. Tra.Spe.Mar. S.r.l. (“Traspemar”) è una società attiva nel settore dei trasporti marittimi di infiammabili e rifiuti nel Golfo di Napoli. Dal luglio 2018, la società opera attraverso il Consorzio COTRASIR. La società risulta interamente controllata da una persona fisica. Traspemar ha realizzato, nel 2018, un fatturato di circa 1,5 milioni di euro.

6. Consorzio Trasporti Speciali Infiammabili e Rifiuti (“COTRASIR”) è un Consorzio che si occupa di trasporti di infiammabili e rifiuti nel Golfo di Napoli, costituito nel luglio 2018 dalle società GML e Traspemar. Nel mese di agosto 2019 è entrata a far parte del COTRASIR anche la società Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro. Il Consorzio ha realizzato nel 2018 ricavi per circa 1,2 milioni di euro.

7. Ambrosino S.r.l. (“Ambrosino”) è un operatore che trasporta prodotti petroliferi da e per le isole di Ischia e Procida per conto proprio (dispone anche di un deposito costiero a Ischia) e per conto degli operatori presenti nelle isole nel settore della distribuzione di prodotti petroliferi tra cui in particolare ENI S.p.A. La società risulta controllata da alcune persone fisiche.

8. ENI S.p.A. (“ENI”) è la società *holding* – quotata al mercato borsistico nazionale - a capo del gruppo ENI, attivo a livello mondiale nei settori dell’energia. Il capitale sociale di ENI è attualmente detenuto per il 26,4% da Cassa Depositi e Prestiti S.p.A., per il 3,9% dal Ministero dell’Economia e Finanze ed è diffuso sul mercato per la restante parte.

9. Barano Multiservizi S.r.l. (“Barano Multiservizi”) è la società *in house* del Comune di Barano d’Ischia per il servizio di raccolta dei rifiuti, interamente controllata dall’ente locale medesimo.

10. Associazione Consumatori Utenti (“ACU”) *no profit* è un’organizzazione senza scopo di lucro, attiva sull’intero territorio nazionale e tesa alla promozione, all’attuazione e alla tutela degli interessi e dei diritti del cittadino consumatore e utente.

II. LE DENUNCE PERVENUTE

11. Con segnalazione del 4 marzo 2019, oggetto di successive e molteplici integrazioni, Ambrosino ha denunciato all’Autorità l’operato del Consorzio Trasporti Speciali Infiammabili e Rifiuti (COTRASIR). In particolare, la società ha rappresentato che, a partire dal 10 settembre 2018, l’impresa GML, esercente il servizio di trasporto marittimo carburanti lungo la rotta Napoli-Procida-Ischia (Casamicciola), ha comunicato ai suoi clienti (tra cui il segnalante) il subentro del COTRASIR nell’attività di bigliettazione; contestualmente, GML ha comunicato un nuovo piano orari e nuove (incrementate) tariffe. Ulteriori rincari sono stati comunicati direttamente dal Consorzio a far data dal 16 dicembre 2018 e 1° aprile 2019¹. Inoltre, già a seguito del primo aumento dei prezzi, avvenuto nell’ottobre 2018, Ambrosino riferisce di aver esperito una procedura di richiesta di manifestazione di

¹ Ambrosino ha inoltre denunciato disservizi di vario genere nei servizi di trasporto carburanti da parte del COTRASIR, ad esempio in termini di arbitrarie soppressioni di corse o limitazioni ingiustificate nel numero di automezzi fatti imbarcare.

interesse, unitamente ad altre società che usufruiscono di servizi di trasporto infiammabili e rifiuti da e per l'isola di Ischia², per individuare ulteriori soggetti disposti a espletare le attività di cui trattasi, iniziativa rimasta tuttavia senza alcun riscontro.

12. In data 11 giugno 2019 è pervenuta all'Autorità un'ulteriore segnalazione, da parte del Comune di Barano d'Ischia, in rappresentanza dei Comuni dell'isola di Ischia e del Comune di Procida, che lamenta una serie di problematiche riscontrate relativamente al trasporto marittimo dei rifiuti dalle isole campane verso la terraferma, ugualmente esercito dal COTRASIR. La segnalazione del Comune di Barano denuncia, anche relativamente al trasporto di questa merce, un significativo aumento dei prezzi richiesti dal COTRASIR negli ultimi mesi, con conseguenze negative per la cittadinanza legate alla necessità di aumentare la tassa rifiuti (TARI). Inoltre, il Comune di Barano lamenta numerosi disservizi sperimentati dalle società locali di raccolta rifiuti che si servono dei trasporti del Consorzio: ripetute e ingiustificate soppressioni di alcune corse, condizioni ingiustificatamente gravose per la prenotazione con pretesa di riservare contestualmente sia il viaggio di andata che di ritorno, condizioni penalizzanti dovute alla richiesta di pagamento anticipato per entrambe le corse. Secondo la segnalazione ricevuta, i Comuni stessi e le società di raccolta dipenderebbero dalle decisioni unilaterali e dai disservizi del COTRASIR, che oggi gestisce tale attività *“senza che gli Enti possano fare alcunché, non essendovi alternative per il detto trasporto”*³.

13. In data 19 luglio 2019 è pervenuta una successiva denuncia della società ENI, cliente di Ambrosino per il servizio di trasporto carburante dalla terraferma verso l'isola di Ischia. La società ha evidenziato che, da quando le due compagnie di navigazione che gestivano in regime di mercato il servizio di trasporto marittimo merci da e per l'isola (GML e Traspemar) hanno creato il Consorzio Trasporti Speciali Infiammabili e Rifiuti, il medesimo ha iniziato a gestire direttamente il servizio di trasporto marittimo degli infiammabili per tutte le isole del Golfo di Napoli e ha stabilito una tariffa comune per entrambe le imprese consorziate. Avendo fatto venire meno la concorrenza tariffaria tra

² Si tratta, oltre alla stessa Ambrosino, delle società Ischia Ambiente S.p.a., Balga S.r.l., Eco Gea S.r.l. e Barano Multiservizi S.r.l.. Nella lettera di richiesta di manifestazione di interesse, Ambrosino quantifica in circa 2 milioni di euro annui il valore dei trasporti marittimi effettuati congiuntamente dalle società scriventi.

³ Doc. 6. Da ultimo, in data 15 novembre u.s., è giunta un'ulteriore denuncia del Comune di Casamicciola Terme, dal cui porto imbarcano le navi che effettuano il trasporto rifiuti da Ischia verso la terraferma e che dunque riferisce di subire maggiormente le conseguenze negative (es. sostare prolungato dei mezzi contenenti rifiuti) dei disservizi del COTRASIR. La denuncia ha contenuto sostanzialmente analogo a quella precedente del Comune di Barano d'Ischia.

le imprese consorziate, secondo la segnalazione di ENI, il COTRASIR ha immediatamente e abnormemente aumentato il livello di tali tariffe, cresciute di oltre il 300% dall'estate 2018 al mese di aprile 2019.

14. Un'ulteriore denuncia relativa a restrizioni concorrenziali nel mercato del trasporto carburanti da e per le isole del Golfo di Napoli era in precedenza pervenuta, nel mese di maggio 2018, da parte dell'Associazione Consumatori Utenti – ACU di Casamicciola.

III. IL FATTO

III.1. Il contesto economico di riferimento

15. I servizi interessati dal procedimento in oggetto sono i trasporti marittimi di infiammabili (in particolare, carburanti) e rifiuti da e per le isole del Golfo di Napoli. Tali servizi sono fruiti, rispettivamente, da imprese attive nel mercato della distribuzione carburanti e dalle società di raccolta rifiuti attive nelle isole. In entrambi i casi, i beni sono trasportati a bordo di automezzi i quali necessitano a loro volta, per il trasferimento via mare, di essere ospitati su appositi mezzi navali.

16. Le rotte interessate risultano essere, dalle informazioni allo stato disponibili, le seguenti: i) tratta Napoli-Capri, utilizzata sia per rifiuti che per carburanti; ii) tratta Casamicciola (Ischia)-Procida-Pozzuoli, utilizzata per il trasporto rifiuti; iii) tratta Napoli-Procida-Casamicciola (utilizzata per gas e benzina).

17. Per il trasporto di tali categorie di beni occorrono mezzi navali idonei e autorizzati allo scopo. Per quel che concerne il trasporto carburanti, i medesimi rientrano tra le c.d. merci pericolose⁴, per le quali la nave deve essere dotata di apposito “documento di conformità”⁵. Il documento è rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto o da altro organismo da questo riconosciuto.

18. Per quanto riguarda i rifiuti, dalle informazioni allo stato disponibili risulta che i medesimi sono assimilati alle merci per quanto concerne il regime normativo in materia di trasporti via mare e la relativa disciplina delle operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito e maneggio in aree portuali,

⁴ Insieme ad altre sostanze quali esplosivi, gas tossici e non tossici, sostanze tossiche o corrosive ecc. (per un totale di 9 classi e varie sottoclassi).

⁵ Cfr. Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 303 del 7 aprile 2014.

in particolare i rifiuti pericolosi sono assimilati alle merci pericolose⁶.

19. Specifiche Circolari del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, riprese dalle Capitanerie territoriali, dettano poi norme più specifiche per il trasporto marittimo dei rifiuti, il rispetto delle quali comporta che i medesimi possano essere trasportati quali merci non pericolose (quindi su normali navi traghetto da carico e/o da passeggeri). Per le tratte di interesse, risulta in atti l'Ordinanza n. 10/2015 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Ufficio Circondariale Marittimo di Ischia⁷, che disciplina le “procedure amministrative concernenti il trasporto marittimo di RSU provenienti dalla regolare attività di raccolta effettuata nei Comuni dell'Isola di Ischia e di Procida svolta con autocompattatori e altri veicoli autorizzati al trasporto rifiuti”⁸. In particolare, le suddette prescrizioni prevedono tra l'altro: che gli automezzi siano privi di percolaggi⁹, che siano stati sottoposti a un accurato lavaggio della superficie esterna prima dell'imbarco, che non sostino nel sedime portuale ma vengano immediatamente imbarcati, che del trasporto sia data comunicazione entro le 24 ore precedenti all'Autorità marittima del porto di imbarco, per ottenere specifica autorizzazione¹⁰.

20. In mancanza del rispetto di tali norme, i rifiuti non potranno essere considerati merci non pericolose e, di conseguenza, potranno imbarcare solo su mezzi navali adibiti al trasporto, appunto, di merci pericolose. La modalità di trasporto *ordinario* dei rifiuti (che non comporti la necessità del rispetto del complesso di prescrizioni suddette, che appaiono particolarmente onerose per le società di raccolta RSU) avviene quindi attraverso le stesse navi autorizzate al trasporto di merci pericolose (tra cui i carburanti). In ultima analisi, emerge dunque una stretta contiguità tra le due tipologie di servizi di trasporto. La natura residuale del trasporto rifiuti su normali traghetti di linea è attestata anche da ulteriori informazioni raccolte (*cfr. infra*).

21. Per quanto riguarda gli operatori in possesso di unità navali idonee e che abbiano concretamente esercito i servizi di trasporto carburanti e RSU da e per le isole del Golfo di Napoli, risulta il seguente elenco relativo all'ultimo

⁶ Cfr. art. 265, comma 2, d.lgs. n. 152/2006 (c.d. TUA, “Testo Unico delle norme in materia Ambientale”).

⁷ Doc. 18. Analoga alla Ordinanza citata, risulta rinvenibile sul web l'Ordinanza n. 1/2013 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Ufficio Circondariale Marittimo di Capri.

⁸ In recepimento delle Circolari del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto n. 22/2008 e n. 27/2012.

⁹ Colatura di liquame.

¹⁰ Qualora il trasporto sia effettuato sempre con gli stessi automezzi e sulle stesse navi, potrà essere rilasciato un provvedimento autorizzativo periodico, comunque non superiore a 30 giorni. In ogni caso, anche in vigenza di un provvedimento periodico, il gestore del servizio dovrà far pervenire, prima di ogni singolo viaggio, apposita documentazione all'Autorità marittima del porto di imbarco (formulario identificativo dei rifiuti oggetto di trasporto, comunicazione riportante i dati del viaggio ecc).

triennio¹¹:

CARBURANTI	RIFIUTI SOLIDI URBANI
ANNO 2017	
Fuelmar S.r.l.	Caremar S.p.A.
Medmar Navi S.p.A.	Gestour S.r.l.
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro S.r.l.	Medmar Navi S.p.A.
Tra.Spe.Mar. S.r.l.	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro S.r.l.
	Tra.Spe.Mar. S.r.l.
ANNO 2018	
Fuelmar S.r.l.	Caremar S.p.A.
G.M.L. Trasporti Marittimi S.r.l. (dal 04.06.2018)	Gestour S.r.l.
Medmar Navi S.p.A.	G.M.L. Trasporti Marittimi S.r.l. (dal 04.06.2018)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro S.r.l. (fino al 03.06.2018)	Medmar Navi S.p.A.
Tra.Spe.Mar. S.r.l.	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro S.r.l. (fino al 03.06.2018)
	Tra.Spe.Mar. S.r.l.
ANNO 2019	
G.M.L. Trasporti Marittimi S.r.l.	Caremar S.p.A.
Tra.Spe.Mar. S.r.l.	Gestour S.r.l.
	G.M.L. Trasporti Marittimi S.r.l.
	Medmar Navi S.p.A.
	Tra.Spe.Mar. S.r.l.

22. Rispetto a tale schema, sono emerse le seguenti ulteriori informazioni: *i*) come anticipato, con riguardo al trasporto RSU, risulta che le società che svolgono il medesimo su normali traghetti di linea (Caremar S.p.A. - “Caremar” -, Medmar Navi e Gestour S.r.l.) effettuino un servizio di natura residuale; *ii*) la società Traspemar, in possesso di idonee attestazioni per trasporto infiammabili (carburanti), non risulta aver effettuato tale servizio negli anni 2017 e 2018. I mezzi armati dalla Traspemar, idonei al trasporto di carburanti e rifiuti, sono le navi “Don Angelo” e “Giuseppina II”; *iii*) la società Fuelmar S.r.l. (“Fuelmar”) risulta aver prestato il servizio di trasporto carburanti nel 2017 e 2018 utilizzando una nave di Traspemar (“Don Angelo”); *iv*) la società GML risulta operare i trasporti di interesse con tre navi in affitto, due armate dalla società Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (“Billton” e “Aries Tide”), una armata dalla società Medmar Navi S.p.A. (“Tourist Ferry Boat II”).

¹¹ Informazioni fornite dalla Capitaneria di Porto di Napoli, cfr. doc. 19.

III.2. Le condotte segnalate

23. Dalle informazioni raccolte appare che gli armatori attivi nel Golfo di Napoli nei servizi di trasporto marittimo di carburanti e RSU abbiano posto in essere condotte collusive nell'offerta di detti servizi. In base alle informazioni disponibili, per le tratte considerate nel 2017 le società Medmar Navi (controllata da Mediterranea Marittima) e Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro risultavano essere gli unici concorrenti operativi nel trasporto carburanti (se si eccettua il servizio offerto dalla società Fuelmar, operativa attraverso una nave di proprietà della Traspemar); nel trasporto rifiuti i principali operatori erano Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro e la Traspemar, mentre le società Caremar, Medmar e Gestour S.r.l. effettuavano un servizio residuale. Nel maggio del 2018 Mediterranea Marittima, *holding* di partecipazioni controllante la società operativa Medmar Navi, e Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro hanno costituito la società comune GML e immediatamente dopo, nel luglio del 2018, la stessa società GML ha poi costituito il Consorzio COTRASIR con la società concorrente Traspemar¹², consorzio il quale attualmente risulta l'unico soggetto che esercisce i servizi di cui trattasi per conto delle società consorziate (e, in ultima analisi, unico soggetto che li esercisce *tout court* sulle tratte di interesse¹³) e appare definire direttamente i prezzi e le condizioni di esercizio dei medesimi.

24. Per quanto concerne i prezzi, secondo quanto segnalato all'Autorità, risulta che dopo una fase in cui per entrambe le tipologie di trasporti in analisi (carburanti e rifiuti), vigevano condizioni maggiormente concorrenziali, che si riflettevano in prezzi differenziati praticati dalle diverse compagnie di navigazione attive, successivamente alla costituzione del COTRASIR e all'operatività delle stesse solo mediante detto consorzio, i servizi offerti sono stati caratterizzati dall'uniformità nei prezzi praticati, i quali hanno peraltro subito incrementi esponenziali per entrambe le tipologie di trasporti.

25. Più in dettaglio, per quanto attiene al trasporto carburanti, il 10 settembre 2018 l'impresa GML, esercente il servizio, ha comunicato ai suoi clienti il subentro del COTRASIR nell'attività di bigliettazione. Contestualmente, GML ha comunicato un nuovo piano orari e nuove (più elevate) tariffe. In data 5 dicembre 2018 direttamente il COTRASIR ha inviato una successiva

¹² Come già menzionato, tra agosto e settembre 2019 risulta essere entrata a far parte del COTRASIR anche la società Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro, una delle due controllanti di GML.

¹³ Parziale eccezione appare rappresentata dalla possibilità di trasporto RSU, a determinate e specifiche condizioni, sui normali traghetti di linea, casistica che tuttavia, come già menzionato, risulta avere natura residuale.

comunicazione contenente un nuovo piano tariffario valido dal 16 dicembre 2018. In particolare, il Consorzio ha informato dell'applicazione di un nuovo metodo tariffario consistente nel parametrare il prezzo del servizio non più ai metri lineari del mezzo di trasporto ma alla capacità (in ettolitri) della cisterna. Questa modifica nel computo delle tariffe, fissate a 6 €/hl, ha determinato un incremento del 221% rispetto alle tariffe in vigore prima del settembre 2018 e del 100% rispetto a quelle in vigore tra settembre e dicembre 2018. In data 5 marzo 2019, il COTRASIR ha inviato una nuova comunicazione, simile alla precedente, con la quale informava che, con decorrenza 1° aprile, il prezzo per il trasporto dei prodotti petroliferi sarebbe aumentato ancora, passando da 6 €/hl a 8,2 €/hl¹⁴.

26. Per quel che concerne il trasporto dei rifiuti, risulta, allo stesso modo, che il Consorzio abbia fissato il prezzo del servizio di trasporto per un automezzo contenente rifiuti (tratta Casamicciola-Procida-Pozzuoli) in costante incremento. Segnatamente, nel dicembre 2018 il Consorzio ha fissato la tariffa (in aumento rispetto a quella precedente) in €260, mentre a marzo 2019 ha attuato un nuovo aumento, portando il prezzo a €340. Da ultimo, stando alle informazioni disponibili, con comunicazione del 5 giugno 2019, il Consorzio ha preannunciato che, a decorrere dal 1° luglio 2019, la tariffa sarebbe stata fissata in €27¹⁵.

27. Ulteriori informazioni rilevanti per le valutazioni del caso di specie risultano dalla documentazione disponibile relativa al COTRASIR. In particolare, nel “Regolamento” del Consorzio, al punto 8, si legge: *“Qualora una società consorziata avesse intenzione di ridurre le tariffe attuali lo potrà fare solo concordandolo con le altre consorziate. (...). Le variazioni in aumento potranno essere definite ogni mese”*. Ancora, nell’atto costitutivo del Consorzio, all’art. 15, si legge: *“Le imprese consorziate non possono svolgere comunque attività di trasporto in concorrenza con quella svolta dal Consorzio nell’interesse dei consorziati ed in particolare non possono porre in essere attività alcuna che possa concretarsi in turbative nelle trattative e/o negoziazioni condotte dal Consorzio”*¹⁶.

¹⁴ Doc. 4.

¹⁵ Cfr. doc. 6 La tariffa precedente al dicembre 2018 risultava pari a €14,72. Il prezzo del servizio di trasporto per l'automezzo contenente rifiuti è quindi nell'ultimo anno sostanzialmente raddoppiato.

¹⁶ Doc. 12.

IV. VALUTAZIONI

IV.1. I mercati interessati

28. Le condotte in analisi interessano le attività di trasporto marittimo di carburanti e rifiuti solidi urbani (RSU) da e per le isole del Golfo di Napoli (Ischia, Procida e Capri). In tale mercato sono presenti, dal lato dell'offerta, gli armatori che effettuano tali servizi di trasporto, in quanto aventi disponibilità di appositi mezzi navali, dotati delle necessarie certificazioni (risulta, per le ragioni menzionate, che vi sia sostituibilità dal lato dell'offerta per le due tipologie di trasporti), mentre dal lato della domanda figurano le società di raccolta dei rifiuti prodotti nelle isole e soggetti attivi nel settore della distribuzione carburanti. In entrambi i casi, come già esposto, i beni sono trasportati a bordo di automezzi i quali necessitano a loro volta, per il trasferimento via mare, di essere ospitati su idonee imbarcazioni.

29. Secondo costante orientamento giurisprudenziale, in materia di intese, la definizione del mercato rilevante è essenzialmente volta a individuare le caratteristiche del contesto economico e giuridico nel quale si colloca l'accordo o la pratica concordata tra imprese. Tale definizione è dunque funzionale alla delimitazione dell'ambito nel quale l'intesa può restringere o falsare il meccanismo concorrenziale e alla decifrazione del suo grado di offensività¹⁷.

30. Nel caso in esame, pertanto, e allo stato delle informazioni disponibili, il mercato può essere circoscritto all'ambito geografico e merceologico presuntivamente condizionato dall'ipotizzata intesa, ovvero l'ambito in cui si esplica l'operatività del COTRASIR, corrispondente ai servizi di trasporto di infiammabili e rifiuti da e per le isole del Golfo di Napoli (Ischia, Procida e Capri).

IV.2. La qualificazione dell'intesa

31. La strategia con la quale i due concorrenti Mediterranea Marittima (*holding* di partecipazioni che controlla la società operativa Medmar Navi) e

¹⁷ Cfr., *ex multis*, Consiglio di Stato, 21 giugno 2017, nn. 3057 e 3016, I782 - Gare per servizi di bonifica e smaltimento di materiali inquinanti e/o pericolosi presso gli arsenali di Taranto, La Spezia ed Augusta: "La definizione di mercato rilevante non è connotata in senso meramente geografico o spaziale, ma è relativa anche e soprattutto all'ambito nel quale l'intento anticoncorrenziale ha, o avrebbe, capacità di incidere, sicché 'nelle ipotesi di intese restrittive della concorrenza, la definizione del mercato rilevante è direttamente correlata al contesto in cui si inquadra il comportamento collusivo tra le imprese coinvolte' ed è successiva rispetto all'individuazione dell'intesa nei suoi elementi oggettivi."

Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro, dopo aver dato luogo alla società comune GML, hanno costituito tra quest'ultima e il terzo operatore Traspemar il consorzio COTRASIR (nel quale, da ultimo, è confluita anche la stessa Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro, una delle due controllanti di GML) appare integrare un fenomeno concertativo tra operatori concorrenti, abilitati a svolgere il servizio di trasporto marittimo di merci pericolose, rifiuti e infiammabili da e per le isole del Golfo di Napoli, finalizzato a uniformare le condizioni di offerta dei servizi, in danno della relativa domanda. In questo contesto, poi, la specifica attività svolta dal COTRASIR a partire dal settembre 2018, quale unico soggetto operativo nei trasporti marittimi interessati, sembra a tutti gli effetti dedicata alla fissazione dei prezzi e delle condizioni di esercizio dei servizi svolti dalle imprese consorziate, in possibile violazione dell'art. 2 della l. 287/1990 e/o dell'art.101 TFUE.

32. L'ipotesi di violazione della normativa *antitrust* appare potersi formulare anche sulla base delle evidenze in atti che testimoniano la fissazione di prezzi via via crescenti, direttamente da parte del Consorzio, sia per il servizio di trasporto carburanti sia per il servizio di trasporto rifiuti, a partire dal momento della sua costituzione. Né appare - alla luce delle evidenze raccolte - accoglibile l'argomentazione del Consorzio¹⁸, secondo cui lo stesso effettuerebbe solo attività di bigliettazione e prenotazione per conto delle società consorziate, mentre le tariffe sarebbero stabilite autonomamente da queste ultime.

33. In primo luogo, infatti, rilevano sul punto alcune previsioni contenute nei documenti afferenti allo stesso COTRASIR (Statuto e Regolamento), che statuiscono l'impossibilità per le imprese partecipanti di fissare autonomamente i prezzi dei servizi di cui trattasi (*cfr.* “*Qualora una società consorziata avesse intenzione di ridurre le tariffe attuali lo potrà fare solo concordandolo con le altre consorziate*”), così come di svolgere “*comunque attività di trasporto in concorrenza con quella svolta dal Consorzio nell'interesse dei consorziati*”. Le società consorziate, alla luce di tali previsioni nella documentazione consortile, non risultano soggetti indipendenti che operano sul mercato quali concorrenti, ma, al contrario, il Consorzio appare strumento di coordinamento delle rispettive politiche commerciali, in possibile violazione della normativa *antitrust*¹⁹.

34. Peraltro, lo stesso COTRASIR ha affermato che “*sulla tratta Napoli-*

¹⁸ Cfr. risposta del Consorzio a una richiesta di informazioni inoltrata dall'Autorità, del 19 luglio 2019 (doc.12).

¹⁹ Cfr. Consiglio di Stato, 20 febbraio 2017, n. 740, 28 febbraio 2017, nn. 927 e 928, 1785 - *Gara Consip servizi di pulizia nelle scuole*.

Procida-Casamicciola (utilizzata per gas e benzina) le tariffe sono state decise da GML”, ma contestualmente ha riferito che su tale rotta operano sia la nave “*Aries tide*”, della stessa GML, sia la nave “*Don Angelo*”, armata dalla Traspemar. Accedendo all’interpretazione del Consorzio, si avrebbe che una società (GML) definisce le tariffe del trasporto carburanti anche per la propria concorrente (Traspemar). Tale conclusione, a partire dalle informazioni rese dallo stesso Consorzio, sembrerebbe quindi confermare che ci si trovi di fronte a un fenomeno concertativo relativamente alle condizioni economiche praticate da società concorrenti.

35. Secondo le informazioni acquisite risulta, altresì, che il COTRASIR rappresenti l’unica opzione per i fruitori dei servizi di trasporto carburanti e rifiuti da e per le isole campane. Gli altri soggetti potenzialmente in grado di svolgere, o che hanno in passato svolto, i servizi di trasporto marittimo *de quibus* da e per le isole del Golfo (es. Caremar²⁰, Medmar Navi, Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro ecc.) risultano infatti a vario titolo societariamente legati a GML e comunque non più operativi nelle tratte interessate a seguito della nascita del COTRASIR. Tale considerazione appare altresì in via di fatto corroborata dalla dinamica di esponenziale aumento dei prezzi dei servizi di trasporto di entrambi i prodotti segnalata all’Autorità, la quale è stata applicata dal COTRASIR senza che alcuna altra impresa si proponesse come alternativa nell’offerta dei trasporti in parola.

36. Dalle informazioni acquisite, come menzionato, risulta peraltro che nei trasporti di carburanti e rifiuti, nei periodi antecedenti alla costituzione della società GML e del consorzio COTRASIR, vigessero condizioni maggiormente concorrenziali, che si riflettevano in prezzi inferiori praticati dalle diverse compagnie di navigazione attive, vale a dire Medmar Navi, Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro e Traspemar. La strategia che ha condotto alla costituzione del Consorzio appare, anche a partire da tali evidenze, un possibile fenomeno concertativo che avrebbe comportato, per entrambe le tipologie di trasporti, un evidente azzeramento di ogni dinamica concorrenziale, in termini di possibilità di scelta della domanda, livelli di qualità e costi dei servizi di trasporto offerti, con potenziali impatti negativi anche sui mercati a valle della distribuzione carburanti e della gestione dei rifiuti nelle isole interessate.

37. Le condotte sopra descritte potrebbero quindi integrare un’intesa restrittiva della concorrenza nei servizi di trasporto infiammabili e rifiuti nel

²⁰ La società Caremar S.p.a. successivamente alla privatizzazione avvenuta nel 2015, è attualmente controllata al 50% dal gruppo D’Abundo (attraverso Rifim S.p.a.) e al 50% dal gruppo Aponte (attraverso Snav S.p.a.).

Golfo di Napoli, *sub specie* di una concertazione per la fissazione orizzontale dei prezzi e delle condizioni di esercizio dei servizi stessi, quale violazione di tipo *hard core* con le caratteristiche della restrittività per oggetto²¹.

38. In considerazione della rilevanza dei trasporti marittimi in questione, l'intesa ipotizzata potrebbe risultare idonea a pregiudicare il commercio tra Stati membri. Di conseguenza, le condotte oggetto del presente procedimento saranno valutate, a seconda delle risultanze istruttorie che emergeranno, ai sensi dell'articolo 2 della l. 287/1990 e/o dell'articolo 101 del TFUE.

RITENUTO, pertanto, che le condotte descritte, poste in essere da Mediterranea Marittima S.p.A., Medmar Navi S.p.A., Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro S.r.l., Tra.Spe.Mar. S.r.l., GML Trasporti Marittimi S.r.l. e COTRASIR siano suscettibili di configurare un'intesa in violazione dell'art. 2 della l. 287/1990 e/o dell'art. 101 del TFUE;

DELIBERA

a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti di Mediterranea Marittima S.p.A., Medmar Navi S.p.A., Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro S.r.l., Tra.Spe.Mar. S.r.l., GML Trasporti Marittimi S.r.l. e COTRASIR, per accertare l'esistenza di possibili violazioni dell'articolo 2 della legge n. 287/90 e/o dell'articolo 101 del TFUE;

b) la fissazione del termine di quarantacinque giorni decorrenti dalla notifica del presente provvedimento per l'esercizio da parte dei legali rappresentanti delle parti del diritto di essere sentiti, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione Energia e Industria di Base di questa Autorità almeno quindici giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;

c) che il responsabile del procedimento è la Dott.ssa Vittoria Tesei;

²¹ Cfr., *ex multis*, Consiglio di Stato, 13 febbraio 2019, n. 1025, I771 – Servizi di post-produzione di programmi televisivi RAI: “*Il coordinamento tra imprese ha un chiaro oggetto anticoncorrenziale ogni volta che le imprese danno luogo a una reciproca collaborazione allo scopo di sostituire la concorrenza con un meccanismo di concertazione delle rispettive politiche di prezzo, eliminando l'incertezza derivante dal dispiegarsi del libero gioco della concorrenza. Tale forma di collusione rientra tra le più gravi restrizioni della concorrenza già per il suo “oggetto” (c.d. “hardcore”), senza bisogno che ne sia provato l'effetto.*”

d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione Energia e Industria di Base di questa Autorità dai rappresentanti legali delle parti, nonché da persona da essi delegata;

e) che il procedimento deve concludersi entro il 31 maggio 2021.

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

IL SEGRETARIO GENERALE

Filippo Arena

IL PRESIDENTE

Roberto Rustichelli