



AUTORITÀ GARANTE
DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

Bollettino

Settimanale

Anno XXXII - n. 3

**Publicato sul sito www.agcm.it
17 gennaio 2022**

SOMMARIO

INTESE E ABUSO DI POSIZIONE DOMINANTE	5
I839 - TRASPORTI SPECIALI INFIAMMABILI E RIFIUTI DA E PER LE ISOLE CAMPANE	
<i>Provvedimento n. 29961</i>	5
OPERAZIONI DI CONCENTRAZIONE	77
C12410B - CINVEN CAPITAL MANAGEMENT-FRESSNAPF BETEILIGUNGS/AGRIFARMA - MAXI ZOO ITALIA	
<i>Provvedimento n. 29966</i>	77
PRATICHE COMMERCIALI SCORRETTE	92
PS11681 - WIPOT-BOLLETTINI SERVIZIO PROTEZIONE MARCHIO	
<i>Avviso di adozione provvedimento di chiusura del procedimento</i>	92
PS11681 - WIPOT-BOLLETTINI SERVIZIO PROTEZIONE MARCHIO	
<i>Provvedimento n. 29804</i>	93
PS11885 - GUIDA COMMERCIALE EXPOGUIDE	
<i>Avviso di adozione provvedimento di chiusura del procedimento</i>	100
PS11885 - GUIDA COMMERCIALE EXPOGUIDE	
<i>Provvedimento n. 29833</i>	101
IP343 - MULPOR-INTERNATIONAL FAIRS DIRECTORY	
<i>Avviso di adozione provvedimento di chiusura del procedimento</i>	111
IP343 - MULPOR-INTERNATIONAL FAIRS DIRECTORY	
<i>Provvedimento n. 29848</i>	112
IP342 - SEO MARKETING	
<i>Provvedimento n. 29862</i>	119
PS11694 - AUTOSTRADA PEDEMONTANA-PAGAMENTO PEDAGGIO	
<i>Provvedimento n. 29963</i>	126
PS11913 - TIRRENIA-POLIZZA ANNULLAMENTO	
<i>Provvedimento n. 29964</i>	144

INTESE E ABUSO DI POSIZIONE DOMINANTE

I839 - TRASPORTI SPECIALI INFIAMMABILI E RIFIUTI DA E PER LE ISOLE CAMPANE

Provvedimento n. 29961

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 21 dicembre 2021;

SENTITO il Relatore, Professor Michele Ainis;

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

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

VISTE le segnalazioni delle società Ambrosino S.r.l., Eni S.p.A., Barano Multiservizi S.r.l. e della Associazione Consumatori Utenti;

VISTA la propria delibera del 14 gennaio 2020, con la quale è stata avviata un'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti delle società 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 del consorzio COTRASIR, per accertare l'esistenza di possibili violazioni dell'articolo 2 della legge n. 287/90 e/o dell'articolo 101 del TFUE;

VISTA la propria delibera del 13 ottobre 2020 con cui sono stati rigettati gli impegni presentati, ai sensi dell'art. 14-ter della legge n. 287/1990, da Mediterranea Marittima S.p.A., Medmar Navi S.p.A., Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro S.r.l., GML Trasporti Marittimi S.r.l., Tra.Spe.Mar. S.r.l. e Consorzio Trasporti Speciali Infiammabili e Rifiuti – COTRASIR;

VISTA la propria delibera del 25 maggio 2021 con cui è stato prorogato al 31 ottobre 2021 il termine di conclusione del procedimento;

VISTA la propria delibera del 5 ottobre 2021 con cui è stato prorogato al 31 dicembre 2021 il termine di conclusione del procedimento;

VISTA la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie, trasmessa alle Parti in data 12 ottobre 2021;

VISTE le memorie conclusive delle società 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 del Consorzio COTRASIR, pervenute in data 10 novembre 2021;

SENTITI in audizione finale, in data 15 novembre 2021, i rappresentanti delle società 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 del Consorzio COTRASIR;

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

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1.1 Le società segnalate

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 D’Abundo. La società controlla, con il 51%, la società Medmar Navi S.p.A..

2. **Medmar Navi S.p.A.** (“Medmar Navi” o anche “Medmar”) 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 società Ambrosino S.r.l.. La società è attiva nel settore dei trasporti marittimi speciali nel Golfo di Napoli.

3. **Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro S.r.l.** (“SMLGL”) è una società che svolge servizi di trasporto marittimo di infiammabili e rifiuti nel Golfo di Napoli, di proprietà di una serie di persone fisiche appartenenti alle famiglie Lauro e Giuffré, oltre che da un’altra società appartenente alla famiglia Lauro, Alilauro Gruson S.p.A..

4. **GML Trasporti Marittimi S.r.l.** (“GML”) è una società, costituita nel maggio del 2018, da Mediterranea Marittima e dalla società GRU.SO.N. – Gruppo Sorrentino Navigazione S.r.l. (successivamente sostituita, in tale partecipazione, da SMLGL), ciascuna con una quota di partecipazione pari al 50% del capitale sociale. GML risultava attiva nel settore dei trasporti marittimi di infiammabili e rifiuti nel Golfo di Napoli. Dal settembre 2018 e fino al luglio 2020, momento in cui è stata sciolta, la società ha operato attraverso il Consorzio COTRASIR.

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 e fino al luglio 2020 la società ha operato attraverso il Consorzio COTRASIR. La società risulta interamente controllata da una persona fisica.

6. **Consorzio Trasporti Speciali Infiammabili e Rifiuti (“COTRASIR”)** è un Consorzio per il trasporto di infiammabili e rifiuti nel Golfo di Napoli, costituito nel luglio 2018 dalle società GML e Traspemar e partecipato, a partire dal mese di agosto 2019, direttamente anche dalla società SMLGL. Il Consorzio è stato sciolto nel luglio 2020.

1.2 Le società segnalanti

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. La società risulta attiva nei mercati di vendita di carburanti sull’isola di Ischia, per il trasporto dei quali si avvale della società Ambrosino. 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”) 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. IL PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO

11. Con segnalazione del 4 marzo 2019, oggetto di successive integrazioni¹, la società Ambrosino denunciava all’Autorità l’operato del Consorzio Trasporti Speciali Infiammabili e Rifiuti (COTRASIR), rappresentando che, a partire dal settembre 2018, l’impresa GML, esercente il servizio di trasporto marittimo carburanti lungo la rotta Napoli-Procida-Ischia, aveva comunicato ai suoi clienti (tra cui il segnalante) il subentro del COTRASIR nell’attività di bigliettazione e fatturazione; contestualmente, GML aveva comunicato un nuovo piano orari e nuove (incrementate) tariffe. Ulteriori rincari erano stati poi comunicati direttamente dal Consorzio a far data dal 16 dicembre 2018 e 1° aprile 2019². Ambrosino lamentava di aver subito “*gravissimi danni economici*” in conseguenza delle variazioni tariffarie (per importi dallo stesso definiti “*assurdi*”) poste in essere dal neo-costituito Consorzio, destinate anche a ripercuotersi, indirettamente, sui prezzi dei prodotti finali, “*a danno della intera collettività isolana*”.

12. Una seconda denuncia, relativa a restrizioni concorrenziali di altro genere (relative a ipotetiche condotte abusive) nel mercato del trasporto carburanti verso le isole del Golfo di Napoli era in precedenza pervenuta, nel maggio 2018, da parte dell’Associazione Consumatori Utenti – ACU³.

13. In data 11 giugno 2019 perveniva all’Autorità un’ulteriore segnalazione da parte del Comune di Barano d’Ischia⁴, in rappresentanza dei Comuni delle isole di Ischia e Procida, che lamentava una serie di problematiche riscontrate relativamente al trasporto marittimo dei rifiuti dalle isole verso la terraferma, ugualmente esercito dal COTRASIR. La segnalazione del Comune di Barano in particolare denunciava, anche relativamente a tale servizio, un significativo aumento dei prezzi richiesti dal COTRASIR nei mesi precedenti. Inoltre, il Comune di Barano lamentava numerosi disservizi sperimentati dalle società locali di raccolta dei rifiuti: ripetute e ingiustificate soppressioni di corse, condizioni ingiustificatamente gravose per la prenotazione con necessità 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 di rifiuti dipendevano dalle decisioni unilaterali del COTRASIR, che gestiva i

¹ Docc. 3, 4, 5, 7 e 8 e relativi allegati.

² Ambrosino denunciava altresì disservizi di vario genere nei servizi di trasporto carburanti esercito dal COTRASIR, ad esempio in termini di arbitrarie soppressioni di corse o limitazioni ingiustificate al numero di automezzi fatti imbarcare. Inoltre, Ambrosino riferiva di aver esperito, già a seguito del primo aumento dei prezzi di ottobre 2018, una procedura di richiesta di manifestazione di interesse, unitamente ad altre società che usufruiscono di servizi di trasporto infiammabili e rifiuti da e per le isole campane (Ischia Ambiente S.p.a., Balga S.r.l., Eco Gea S.r.l. e Barano Multiservizi S.r.l.), per individuare ulteriori soggetti disposti a espletare le attività di cui trattasi, iniziativa rimasta tuttavia senza alcun riscontro.

³ Docc. 1 e 2.

⁴ Doc. 6 (e successiva integrazione, doc. 18) e relativi allegati.

servizi di cui trattasi “*senza che gli Enti [potessero] fare alcunché, non essendovi alternative per il detto trasporto*”⁵.

14. In data 19 luglio 2019 perveniva infine una denuncia di ENI⁶, cliente di Ambrosino per il trasporto carburanti dalla terraferma verso l’isola di Ischia. La società evidenziava che, da quando le due compagnie di navigazione, GML e Traspemar, che gestivano in regime di mercato i servizi di trasporto marittimo dei carburanti e dei rifiuti da e per l’isola, avevano creato il COTRASIR, questo operava in un regime di sostanziale monopolio, e aveva immediatamente e abnormemente aumentato il livello dei prezzi del trasporto carburanti, cresciuti di oltre il 300% dall’estate 2018 al mese di aprile 2019.

15. In fase preistruttoria l’Autorità richiedeva, inoltre, informazioni ritenute utili ai fini delle valutazioni di propria competenza allo stesso COTRASIR (*cf.* risposta del Consorzio del 19 luglio 2019)⁷ e alla Capitaneria di Porto di Napoli (*cf.* comunicazioni di riscontro dell’11 ottobre 2019, 13 novembre 2019 e 22 novembre 2019)⁸.

16. Sulla base delle segnalazioni ricevute e delle informazioni acquisite, l’Autorità, nella adunanza del 14 gennaio 2020, avviava un procedimento istruttorio, ai sensi dell’art. 14 della legge n. 287/90, nei confronti di Mediterranea Marittima S.p.A. (“Mediterranea Marittima”), Medmar Navi S.p.A. (“Medmar Navi” o “Medmar”), Servizi Marittimi Liberi Giuffré e Lauro S.r.l. (“SMLGL”), Tra.Spe.Mar. S.r.l. (“Traspemar”), GML Trasporti Marittimi S.r.l. (“GML”) e Consorzio Trasporti Speciali Infiammabili e Rifiuti (“COTRASIR”) (congiuntamente anche, le “Parti”), al fine di verificare se le condotte segnalate integrassero un’intesa restrittiva della concorrenza in violazione dell’art. 2 della legge n. 287/1990 e/o dell’art. 101 del TFUE, nei servizi di trasporto infiammabili e rifiuti nel Golfo di Napoli, *sub specie* di una concertazione per la fissazione orizzontale dei prezzi e delle condizioni di esercizio dei servizi stessi.

17. In data 22 gennaio 2020 si sono svolti accertamenti ispettivi, tanto presso le sedi delle società Parti del procedimento, quanto presso l’ulteriore società Caremar S.p.A., al fine di acquisire documentazione utile ai fini dell’istruttoria.

18. Nel corso del procedimento, le Parti hanno più volte chiesto e ottenuto di esercitare il diritto di accesso alla documentazione del fascicolo non coperta da riservatezza.

19. In data 20 marzo 2021, le Parti hanno congiuntamente presentato impegni, ai sensi dell’articolo 14-*ter* della legge 10 ottobre 1990, n. 287, volti a rimuovere i profili anticoncorrenziali dell’infrazione contestata. Gli impegni sono stati successivamente emendati e presentati in versione definitiva il 1° luglio 2020. Essi consistevano, in estrema sintesi, nell’impegno a sciogliere COTRASIR e GML e nell’astenersi in futuro da ogni forma di concertazione finalizzata alla prestazione dei servizi analizzati dall’istruttoria, ivi comprese eventuali gestioni in forma consortile dei medesimi; nell’impegno, per cinque anni, a organizzare periodici tavoli tecnici con i principali soggetti fruitori dei servizi di trasporto interessati al fine di verificare la possibilità di incrementare

⁵ Doc. 6, cit.. Da ultimo, in data 15 novembre 2019, era giunta un’ulteriore integrazione a tale denuncia da parte del Comune di Casamicciola Terme (doc. 17), dal cui porto imbarcano le navi che effettuano il trasporto rifiuti da Ischia verso la terraferma e che dunque riferiva di subire maggiormente le conseguenze negative dei disservizi del COTRASIR (es. sostare prolungato dei mezzi contenenti rifiuti).

⁶ Doc. 11 (e successiva integrazione, doc. 15), e relativi allegati.

⁷ Doc. 12, e relativi allegati.

⁸ Docc. 14, 16 e 19, e relativi allegati.

la qualità dei medesimi in ragione delle esigenze manifestate dalla domanda; nell'applicazione volontaria per cinque anni di specifici *cap* di prezzo ai servizi di trasporto analizzati dall'istruttoria.

20. Gli impegni proposti dalle Parti sono stati ammessi al *market test* con delibera dell'Autorità del 14 luglio 2020. Entro il termine di chiusura del medesimo, fissato al 19 agosto 2020, le società Barano Multiservizi S.r.l., Ambrosino S.r.l. e ENI S.p.A. hanno inviato i propri commenti⁹. In data 18 settembre 2020, sono pervenute le repliche delle Parti alle osservazioni di cui al *market test*, unitamente a una nuova versione degli impegni, comprensiva di alcune modifiche accessorie. Con provvedimento del 13 ottobre 2020, l'Autorità ha infine disposto il rigetto degli impegni ritenendoli inidonei a rimuovere i profili anticoncorrenziali oggetto di istruttoria e ritenendo che comunque sussistesse, nel caso di specie, l'interesse a procedere all'accertamento dell'eventuale infrazione.

21. Nei mesi di gennaio e febbraio 2021 tutte le Parti sono state sentite in audizione, così come i soggetti segnalanti Ambrosino ed ENI¹⁰.

22. Nel corso del procedimento sono state inoltre richieste informazioni, oltre che in più occasioni alle Parti, ad alcuni dei soggetti segnalanti (quali ENI, il Comune di Barano d'Ischia e il Comune di Casamicciola Terme), così come a soggetti terzi ritenuti in grado di fornire elementi utili ai fini dell'istruttoria, e, in particolare, agli ulteriori Comuni di Ischia, Forio, Lacco Ameno, Serrara Fontana, Procida, Capri e Anacapri, appartenenti all'area del Golfo di Napoli. Successivamente, sono state inviate analoghe richieste di informazioni ai Comuni di altre piccole isole italiane, in particolare a quelli di Favignana, Isola del Giglio, Campo dell'Elba, Capoliveri, Rio, Porto Azzurro, Marciana, Marciana Marina, Tremiti, Lipari, S. Maria Salina, Malfa, Leni, Ponza, Ventotene, Capraia Isola, Campoforte, La Maddalena e Ustica. Inoltre, sono state inviate richieste informative alla società di servizi informatici Neido.com S.r.l. e alle società venditrici di infiammabili Api Holding S.p.A., Esso Italiana S.r.l., Tamoil Italia S.p.A., Repsol Italia S.p.A., Kuwait Petroleum S.p.A., Retitalia S.p.A.¹¹.

23. Al fine di eseguire i necessari approfondimenti istruttori e consentire un adeguato esercizio del diritto di difesa alle Parti, l'Autorità ha deliberato, in data 25 maggio 2021, una proroga del termine di conclusione del procedimento al 31 ottobre 2021 e, in data 5 ottobre 2021, un'ulteriore proroga del termine di conclusione del procedimento al 31 dicembre 2021.

24. Il 12 ottobre 2021 è stata inviata alle Parti la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie.

25. In data 10 novembre 2021 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 il Consorzio COTRASIR, hanno presentato memorie conclusive.

26. In data 15 novembre 2021 si è svolta innanzi al Collegio la audizione finale in cui sono stati sentiti i rappresentanti 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 del Consorzio COTRASIR.

⁹ Rispettivamente, docc. 7, 13 e 14 del *sub*-procedimento impegni.

¹⁰ In particolare *cfr.* docc. 137, 169, 170, 171, 173, 180 e 184.

¹¹ *Cfr.* docc. 152-163, 179, 199-214, 228-232, 234-239.

III. LE RISULTANZE ISTRUTTORIE

3.1 Il settore dei trasporti marittimi speciali per le isole del golfo di Napoli

3.1.1 L'offerta

Le modalità di trasporto marittimo di prodotti speciali

27. I servizi interessati dal procedimento in oggetto sono i trasporti marittimi di prodotti infiammabili (in particolare, carburanti) e di 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 gestione dei rifiuti solidi urbani attive nelle isole del Golfo di Napoli. In entrambi i casi, per i trasporti in questione, sono utilizzati automezzi i quali necessitano a loro volta, per il trasferimento via mare, di essere ospitati su appositi mezzi navali.

28. I carburanti rientrano tra le c.d. merci pericolose¹², per le quali la nave deve essere dotata di apposito “*documento di conformità*”¹³, rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto o da altro organismo da questo riconosciuto. Inoltre, il trasporto tende a essere svolto effettuando alcune distinzioni tra categorie di carburanti: infatti, ad esempio, il trasporto di gas GPL ha una sua tariffazione distinta rispetto alle restanti tipologie di infiammabili (denominate dai trasportatori “*benzine*”)¹⁴.

29. In linea teorica, il servizio di trasporto carburanti potrebbe essere svolto anche tramite il noleggio di bettoline private da parte delle società petrolifere. Tuttavia, affinché la organizzazione di un trasporto diretto da parte dei venditori del carburante, tipicamente sprovvisti di esperienza e capacità nautiche, possa essere profittevole, è necessario che i volumi trasportati lungo le rotte interessate raggiungano una dimensione minima (o che vi sia un particolare interesse specifico a effettuare il trasporto), circostanza che, in via generale, non è facile rinvenire per un singolo operatore e che comunque non si verifica con riferimento alle rotte qui di interesse; ed infatti, tale organizzazione alternativa del servizio non si è di fatto mai affermata nel Golfo di Napoli¹⁵.

30. Con riferimento ai rifiuti, essi 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. In particolare, i rifiuti, di norma, laddove non vengano dichiarati conformi a specifiche Circolari delle Capitanerie di porto, sono assimilati alle merci pericolose e, di conseguenza, possono essere imbarcati solo su specifici mezzi navali adibiti al trasporto, appunto, di merci pericolose¹⁶.

31. La classificazione dei rifiuti quali merci non pericolose (trasportabili quindi in modalità c.d. “*promiscua*” su normali navi traghetto da carico e/o da passeggeri), richiede infatti la conformità a specifiche Circolari del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, riprese dalle

¹² Insieme ad altre sostanze quali esplosivi, gas tossici e non tossici, sostanze tossiche o corrosive ecc. (per un totale di 9 classi e diverse sotto classi).

¹³ Cfr. Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 303 del 7 aprile 2014.

¹⁴ Cfr. risposta COTRASIR doc. 181.

¹⁵ Cfr. docc. 173 e 184. In particolare, Ambrosino deteneva in passato una propria imbarcazione per gestire direttamente il trasporto dei carburanti da essa intermediati. Tuttavia, le difficoltà di gestione di tale attività hanno indotto la società a cedere la nave al gruppo Medmar, in cambio di una partecipazione di minoranza di tale società cfr. doc. 184.

¹⁶ Cfr. art. 265, comma 2, d.lgs. n. 152/2006 (c.d. TUA, “Testo Unico delle norme in materia Ambientale”).

Capitanerie territoriali, che dettano appunto norme specifiche per il trasporto marittimo dei rifiuti. In particolare, per le tratte di interesse, risulta in atti l'Ordinanza n. 10/2015 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Ufficio Circondariale Marittimo di Ischia¹⁷, la quale 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*”¹⁸. Le suddette prescrizioni prevedono, tra l'altro: che gli automezzi contenenti i rifiuti siano privi di percolaggi; 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 autorizzazione¹⁹. In tal senso, la società Caremar, ha dichiarato che l'attività di trasporto dei rifiuti “*può essere svolta su normali navi traghetto passeggeri, solo nel rispetto di specifiche condizioni e autorizzazioni da parte della Capitaneria di Porto, quando le condizioni di carico della nave lo consentono e in specifici orari (ad esempio, notturni)*”²⁰.

32. In mancanza del rispetto del complesso delle prescrizioni suddette, che comportano oneri aggiuntivi per le società di raccolta RSU, la modalità di trasporto ordinario dei rifiuti è quindi quella che fa uso delle navi autorizzate al trasporto di merci pericolose (tra cui i carburanti), la quale, rispetto alla modalità “*promiscua*”, se pure sconta un maggior prezzo dovuto all'utilizzo di un servizio di trasporto dedicato, d'altro canto consente alla società di raccolta sia di non sostenere i costi delle operazioni che sarebbero necessarie a consentire il trasporto dei rifiuti tramite traghetti, sia di usufruire di un servizio maggiormente ritagliato sulle proprie esigenze.

33. Nell'isola di Ischia (di gran lunga la più popolosa del Golfo di Napoli, *cfr. infra*), il trasporto ordinario di rifiuti attraverso navi dedicate risulta la modalità prevalente, interessando circa l'80% dei volumi di RSU; essa risulta utilizzata, sia pur in modo non prevalente, anche per i trasporti verso l'isola di Capri (dove invece è maggiore l'utilizzo del trasporto dei rifiuti in modalità promiscua tramite i traghetti di linea)²¹.

34. In conclusione, pertanto, per il trasporto di carburanti e rifiuti occorrono mezzi navali idonei e autorizzati allo scopo ed emerge, inoltre, una stretta contiguità tra le due tipologie di servizi di trasporto le quali possono essere svolte – e vengono sovente svolte – dalla stessa tipologia di unità navali, che risultano quindi utilizzabili in modo intercambiabile sia per il trasporto di infiammabili e gas, sia per il trasporto dedicato di rifiuti.

35. Sotto il profilo dell'assetto regolamentare dei servizi, si deve osservare che i trasporti in questione non sono classificati come servizi di pubblico interesse e, pertanto, la loro offerta avviene

¹⁷ 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.

¹⁸ In recepimento delle Circolari del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto n. 22/2008 e n. 27/2012.

¹⁹ 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.).

²⁰ *Cfr.* verbale di Caremar doc. 33.

²¹ *Cfr.* docc. 172, 176, 182, 187, 189.

in regime di libero mercato²². Di fatto, entrambe le tipologie di trasporto vengono svolte tramite servizi non di linea e nei confronti di una stessa predeterminata clientela (*cf. infra*). Inoltre, in particolare nel caso dei rifiuti, le stesse operazioni di carico e scarico e il movimento degli automezzi caricati nelle navi all'interno delle isole, dei porti e dei centri abitati, fa sì che tali trasporti vengano effettuati spesso in orari notturni.

Gli operatori attivi

36. Le rotte interessate dal procedimento sono le seguenti: *i*) tratta Napoli-Procida-Ischia, utilizzata per i c.d. infiammabili tra cui gas e carburanti (di una lunghezza di circa 19 miglia); *ii*) tratta Ischia (Casamicciola)-Procida-Pozzuoli, utilizzata per il trasporto rifiuti (di una lunghezza di circa 12 miglia); *iii*) tratta Napoli-Capri A/R, utilizzata sia per gli infiammabili che per i rifiuti (di una lunghezza di circa 17 miglia).

37. I servizi interessati, pertanto, riguardano i collegamenti con le tre isole del Golfo di Napoli, ossia le isole di Ischia (popolata da circa 70 mila abitanti, raggruppati in 6 comuni e servita da 3 infrastrutture portuali²³), Procida (popolata da circa 10 mila abitanti raggruppati in un unico comune e servita da un'unica infrastruttura portuale) e Capri (popolata da circa 14 mila abitanti raggruppati in due comuni e servita da un'unica infrastruttura portuale).

38. Per quanto riguarda la struttura dell'offerta, questa comprende gli operatori in possesso di unità navali idonee e che abbiano concretamente esercito i servizi di trasporto di infiammabili e di RSU da e per le isole del Golfo di Napoli. Le tabelle 1 e 2 che seguono forniscono l'elenco dei soggetti attivi dal 2015 ad oggi, rispettivamente, nei due servizi sulle tratte interessate²⁴.

39. Come emerge dalle tabelle, i servizi in questione sono stati offerti tradizionalmente sempre dagli stessi operatori, vale a dire Medmar Navi, SMGL e Traspemar, individualmente o mediante le iniziative comuni GML e COTRASIR ciascuno dei quali, peraltro, operante in genere "*in esclusiva*" una singola tratta (*cf. infra*). Con solo riguardo al servizio di trasporto di rifiuti solidi urbani dalle isole del Golfo alla terraferma, la tabella riporta anche, per completezza, il caso di trasporto c.d. "*in promiscuo*", ovvero attraverso i normali traghetti di linea che, tuttavia, come si è illustrato (*cf. supra*), viene effettuato solo nel rispetto di una apposita e stringente normativa, e ha assunto nei fatti natura del tutto residuale. Tra gli operatori attivi con questa modalità c.d. "*promiscua*" di trasporto rifiuti, si annoverano la *ex* società regionale Caremar S.p.A. ("Caremar") e la stessa Medmar Navi (in qualità di operatore attivo nel trasporto di linea da e verso l'isola di Ischia), oltre ad altri operatori minori (tra cui la società Gestour S.r.l., "Gestour")²⁵.

²² Con l'esclusione dei pochi casi richiamati in cui i rifiuti, potendo viaggiare in modalità promiscua insieme al trasporto passeggeri, possono essere trasportati da compagnie che, invece, in ragione di quest'ultima attività, operano in regime di pubblico servizio. Come detto, tuttavia, si tratta di una modalità utilizzata in maniera minoritaria rispetto a quella che prevede l'utilizzo di mezzi dedicati e condotta in regime di mercato.

²³ Una di tali infrastrutture tuttavia, ossia il porto di Forio, viene unicamente utilizzata per gli aliscafi e non viene utilizzata per i trasporti del genere di quelli oggetto di istruttoria.

²⁴ Tali elenchi risultano da informazioni fornite dalla Capitaneria di Porto di Napoli (*cf. doc. 19*), dalle Parti (*cf. docc. 137, 169, 170, 171, 180, nonché, a titolo esemplificativo, doc. 42, verbale AGCM presso SMLGL*), dai clienti (*cf. docc. 172, 173, 176, 182, 184, 187 e 189*) e desunte dalla documentazione ispettiva (*cf. docc. 30.1-30.14*).

²⁵ Come si è illustrato, tale modalità di trasporto riveste carattere minoritario con riferimento all'isola di Ischia mentre essa, negli ultimi anni, tende a essere quella utilizzata in via maggioritaria con riferimento all'isola di Capri, dove le recenti amministrazioni comunali hanno fatto ampio ricorso alle corse di linea fornite dalla società Caremar. Quest'ultima società, tuttavia, ha dichiarato in sede di ispezione che "*per quanto riguarda il trasporto di RSU, si tratta per Caremar di*

40. Risulta altresì necessario rilevare come sia il gruppo Medmar (attraverso l'esercizio di navi traghetto) sia il gruppo di appartenenza di SMLGL (attraverso l'esercizio di aliscafi tramite il marchio Gruson-Alilauro) siano attivi nel trasporto di linea di passeggeri (e nel primo caso automezzi) lungo le rotte che collegano le isole del Golfo alla terraferma, insieme a pochi altri operatori, tra cui Caremar²⁶, Gestour e il gruppo SNAV.

Tabella 1: Trasporto carburanti verso le isole del Golfo di Napoli: armatori attivi e naviglio utilizzato Anni 2015-2020

Titolare della rotta (bigliettazione)	Naviglio utilizzato e proprietà dello stesso
2015	
Medmar Navi/Pozzuoli Ferries	Medmar Navi/Pozzuoli Ferries (TFBI, TFBII)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (Aries Tide, Billton)
2016	
Medmar Navi	Medmar Navi (TFBII, TFBIII)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (Aries Tide, Billton)
2017	
Medmar Navi	Medmar Navi (TFBII, TFBIII)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (Aries Tide, Billton)
Fuelmar	Traspemar (Don Angelo)
2018	
Medmar Navi (fino a giugno)	Medmar Navi (TFBII)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (fino a giugno)	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (Aries Tide, Billton)
G.M.L. Trasporti Marittimi (da giugno)/Cotrasir	Medmar Navi (TFBII), Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (Aries Tide) e Traspemar (Don Angelo)
Fuelmar (fino a settembre)	Traspemar (Don Angelo)
2019	
G.M.L. Trasporti Marittimi/Cotrasir	Medmar Navi (TFBII) e Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (Billton)
2020	
G.M.L. Trasporti Marittimi/Cotrasir (fino a luglio)	Medmar Navi (TFBII) e Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (Billton)
Medmar Navi (da agosto)	Medmar Navi (TFBII)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (da agosto)	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (Aries Tide, Billton)
2021	
Medmar Navi	Medmar Navi (TFBII)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (Aries Tide, Billton)

un'attività meramente residuale, che può essere svolta su normali navi traghetto passeggeri, solo nel rispetto di specifiche condizioni e autorizzazioni da parte della Capitaneria di Porto, quando le condizioni di carico della nave lo consentono e in specifici orari (ad esempio, notturni)", cfr. doc. 33, verbale AGCM presso la sede della società (in particolare, informazioni orali ivi rese).

²⁶ Si ricorda che tale società, a seguito di una procedura di privatizzazione, è stata ceduta nel luglio del 2015 dalla Regione Campania al raggruppamento di imprese costituito dalle società SNAV S.p.A. e RIFIM S.p.A..

Tabella 2: Trasporto rifiuti dalle isole del Golfo di Napoli: armatori attivi e naviglio utilizzato Anni 2015-2020

Titolare della rotta (bigliettazione)	naviglio utilizzato e proprietà
2015	
Traspemar (dedicato)	Traspemar (<i>TFBIII, Giuseppina I</i>)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (dedicato)	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (<i>Aries Tide, Billton</i>)
Medmar Navi, Caremar, Altri (promiscuo)	Navi per trasporto passeggeri
2016	
Traspemar (dedicato)	Traspemar (<i>Giuseppina I, Don Angelo</i>), Medmar Navi (<i>TFBII</i>)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (dedicato)	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (<i>Aries Tide, Billton</i>)
Medmar Navi, Caremar, Altri (promiscuo)	Navi per trasporto passeggeri
2017	
Traspemar (dedicato)	Traspemar (<i>Giuseppina I, Don Angelo</i>)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (dedicato)	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (<i>Aries Tide, Billton</i>)
Medmar Navi (dedicato, da novembre)	Medmar Navi (<i>Agata</i>)
Medmar Navi, Caremar, Altri (promiscuo)	Navi per trasporto passeggeri
2018	
Traspemar (dedicato)/Cotrasir (da settembre)	Traspemar (<i>Giuseppina I, Don Angelo</i>)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (dedicato, fino a giugno)	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (<i>Aries Tide, Billton</i>)
Medmar Navi (dedicato, fino a giugno)	Medmar Navi (<i>Agata</i>)
G.M.L. Trasporti Marittimi (dedicato, da giugno)/Cotrasir (da settembre)	Medmar Navi (<i>TFBII</i>) e Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (<i>Aries Tide</i>)
Medmar Navi, Caremar, Altri (promiscuo)	Navi per trasporto passeggeri
2019	
Traspemar (dedicato)/Cotrasir	Traspemar (<i>Giuseppina I, Don Angelo</i>)
G.M.L. Trasporti Marittimi (dedicato)/Cotrasir	Medmar Navi (<i>TFBII</i>) e Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (<i>Billton e Aries Tide</i>)
Medmar Navi, Caremar, Altri (promiscuo)	Navi per trasporto passeggeri
2020	
Traspemar (dedicato)/Cotrasir (fino a luglio)	Traspemar (<i>Giuseppina I</i>), Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (<i>Aries Tide</i>)
G.M.L. Trasporti Marittimi (dedicato, fino a luglio)/Cotrasir (fino a luglio)	Medmar Navi (<i>TFBII</i>) e Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (<i>Billton e Aries Tide</i>)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (dedicato, da agosto)	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (<i>Aries Tide, Billton</i>)
Medmar Navi, Caremar, Altri (promiscuo)	Navi per trasporto passeggeri
2021	
Traspemar (dedicato)	Traspemar (<i>Giuseppina I</i>), Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (<i>Aries Tide</i>)
Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (dedicato)	Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro (<i>Aries Tide, Billton</i>)
Medmar Navi, Caremar, Altri (promiscuo)	Navi per trasporto passeggeri

41. Con riferimento al trasporto infiammabili (carburanti e gas), fino al 2017 risultavano quindi attivi nel Golfo unicamente i due operatori storici Medmar Navi e SMLGL che servivano il primo la rotta

Napoli-Procida-Ischia e il secondo la rotta Napoli-Capri²⁷. Nello stesso periodo, le società che praticavano il trasporto di rifiuti con navi dedicate erano solamente Traspemar e ancora SMLGL; la prima effettuava il servizio di trasporto rifiuti lungo la rotta Ischia (Casamicciola)-Procida-Pozzuoli e il secondo lungo la rotta Capri-Napoli.

42. Negli anni 2017 e 2018, invece, si è aggiunto quale operatore attivo nel trasporto infiammabili verso Ischia la società Fuelmar, che utilizzava naviglio di proprietà di Traspemar, mentre ancora con riferimento a Ischia, successivamente all'ingresso di Fuelmar nel trasporto infiammabili, Medmar Navi ha iniziato a operare quale trasportatore dedicato di rifiuti verso la terraferma.

43. Entrambe queste iniziative, tuttavia, sono cessate nel corso del 2018: da tale momento in poi, pertanto, sia pur attraverso diverse forme societarie e organizzative, gli armatori hanno ripreso a effettuare rotte e servizi analoghi a quelli dello scenario antecedente al 2017. Cessata l'operatività di Fuelmar, infatti, le navi di Traspemar hanno ripreso a dedicarsi al solo trasporto rifiuti dall'isola di Ischia²⁸. Nello stesso periodo, in cui sono state costituite dapprima la società comune GML tra Mediterranea Marittima e SMLGL²⁹ e, poco dopo, il consorzio COTRASIR tra GML e la stessa Traspemar, il gruppo Medmar (ormai operativo tramite GML) ha cessato di svolgere il servizio di trasporto rifiuti per l'isola di Ischia.

44. A seguito dell'implementazione volontaria della proposta di impegni, *ex* articolo 14-*ter* della legge 287/90, poi rigettata dall'Autorità, sono state sciolte le iniziative comuni GML e COTRASIR, nel corso del 2020; da quel momento, Medmar Navi e SMLGL hanno ripreso a esercitare direttamente i servizi di trasporto da esse effettuati fino al 2017. Parimenti, anche Traspemar ha ripreso la propria attività individualmente, limitandosi a effettuare le rotte da essa tradizionalmente operate fino al 2017.

3.1.2. La domanda

45. La domanda dei servizi in questione è rappresentata, nel caso degli infiammabili, da tutti i soggetti che si occupano della distribuzione di tali prodotti nelle isole del Golfo di Napoli. Tra di essi, si annoverano i distributori di carburanti per autotrazione, gli impianti per il rifornimento dei carburanti nautici, le ditte di trasporto, i distributori o consumatori di bombole gpl e, in generale, tutti gli utilizzatori di carburanti e gas nelle stesse isole. Questi soggetti, a loro volta, si avvalgono talora di altre aziende che si occupano di organizzare il trasporto dei prodotti e che, in tal caso, sono i soggetti che si relazionano con le società di navigazione.

46. Con riferimento al trasporto dei rifiuti, la domanda è rappresentata dalle società di raccolta RSU attive nei diversi comuni delle isole del Golfo, che sono tenute a garantire il trasporto dei rifiuti stessi verso i luoghi dove viene svolto il successivo trattamento, tipicamente situati sulla terraferma. Parimenti, tali servizi possono essere utilizzati per trasportare rifiuti speciali o rifiuti edili. In quest'ultimo caso, i viaggi di rientro verso le isole degli automezzi utilizzati per il trasporto di rifiuti

²⁷ Fino alla incorporazione in Medmar Navi nel 2015, le rotte in questione venivano effettuate da una precedente società denominata Pozzuoli Ferries.

²⁸ In una prima fase del consorzio COTRASIR (e in particolare fino ad aprile 2019), la nave Don Angelo di Traspemar è stata messa a disposizione della società GML, anch'essa consorziata in COTRASIR, per svolgere attività di trasporto di infiammabili tradizionalmente offerte dalle società costitutive della stessa GML.

²⁹ In un primo momento, in realtà, GML è stata costituita da Mediterranea Marittima e Gruson S.r.l., società del medesimo gruppo di SMLGL. Successivamente, nel dicembre 2018, quest'ultima ha rilevato le quote di Gruson (*cfr. infra*).

edili possono essere utilizzati per trasportare altri materiali, tra cui ad esempio forniture di materiali edili di nuovo utilizzo per le isole.

3.1.3 Modalità di svolgimento del servizio e di definizione dei prezzi

47. Come si è anticipato, il trasporto sia di infiammabili che di rifiuti attraverso navi dedicate avviene, in pratica, tramite il carico di appositi automezzi a loro volta carichi dei prodotti (infiammabili o rifiuti) di cui si richiede il trasporto. Per questo motivo, generalmente, la vendita del servizio avviene con modalità andata e ritorno (A/R).

48. Quanto ai corrispettivi per il servizio, liberamente determinati dalle compagnie di navigazione (essendo queste, come già illustrato, non gravate da alcun obbligo di servizio pubblico per entrambe le tipologie di trasporto), gli stessi possono essere commisurati allo spazio occupato sulla nave dagli automezzi stessi. In particolare, una delle modalità tariffarie diffusamente utilizzate nei trasporti marittimi di automezzi è, appunto, quella basata sulla metratura degli stessi. Come emerge dall'analisi istruttoria, tale modalità tariffaria risulta essere stata adottata dalle compagnie di navigazione attive nel trasporto di rifiuti dalle isole del Golfo di Napoli negli ultimi anni (a partire quantomeno dal 2015)³⁰, nonché per il trasporto di infiammabili verso Procida e Ischia nel periodo tra la fine del 2017 e la fine del 2018.

49. Con riferimento al trasporto di infiammabili, una modalità tariffaria alternativa prevede un corrispettivo basato sulla capacità – e non sulla metratura – degli automezzi stessi traducendosi, pertanto, in una tariffa per ettolitro. In particolare, tale criterio è stato quello utilizzato per la rotta Napoli-Capri fino alla data odierna (a partire quantomeno dal 2015), nonché per quella Napoli-Procida-Ischia fino al 2017 e poi, ancora, dalla fine del 2018 alla data odierna. Tale modalità tariffaria, reintrodotta a partire dal 15 dicembre 2018 per le benzine e dal 1° aprile 2019 per i gas per la rotta Napoli-Procida-Ischia, risulta tuttora in vigore per entrambe le rotte considerate³¹.

3.2. Le condotte delle Parti

3.2.1. Premessa

50. Nei successivi paragrafi vengono descritte le evidenze fattuali agli atti relative alle condotte delle Parti del procedimento. La loro illustrazione in ordine cronologico consente di evidenziare come i mercati di cui trattasi, storicamente caratterizzati da un “equilibrio” di ripartizione delle rotte e della tipologia di servizi offerti, per cui ciascun armatore operava “*in esclusiva*” sulla rotta e sul servizio di propria “*competenza*”, abbia attraversato, a partire dal 2017, una fase di evoluzione concorrenziale significativa, caratterizzata, di conseguenza, da una forte riduzione dei prezzi dei servizi; le due susseguenti iniziative comuni, rappresentate dalla costituzione di GML e COTRASIR, quali veicoli societari per una comune operatività fra gli armatori storici, si qualificano in detto contesto come strumentali a garantire agli stessi armatori, nel rispetto delle relative quote storiche e mediante un artificiale coordinamento delle proprie politiche commerciali, i livelli di redditività sperimentati nella fase precedente.

51. Il COTRASIR, in particolare, ha costituito uno strumento attraverso il quale le Parti sono pervenute a una sostanziale organizzazione comune delle attività di cui trattasi e, soprattutto, a un

³⁰ In taluni casi, in particolare per alcune tipologie di trasporto di rifiuti (tra cui, a titolo di esempio, si annoverano i rifiuti indifferenziati), la tariffa applicata a ciascun automezzo è indipendente dalla metratura dello stesso.

³¹ *Cfr.* docc. 15, 174, 175, 181, 188.

completo coordinamento delle politiche commerciali delle tre imprese navali. Tale coordinamento, che in alcuni suoi elementi ha trascorso il perimetro dell'operatività del COTRASIR stesso, ha riguardato molteplici aspetti, distintamente descritti nei paragrafi a seguire, tra cui: *i*) meccanismi di definizione comune delle tariffe; *ii*) regole di spartizione del mercato, delle rotte e dei servizi; *iii*) regole di ripartizione complessiva dei ricavi in base a quote storiche predeterminate, con appositi meccanismi di compensazione nel caso di differenza rispetto ai ricavi effettivi. Le imprese consorziate, anche attraverso le stesse strutture del COTRASIR, come sarà illustrato, hanno peraltro effettuato costanti attività di monitoraggio e di scambio informativo al fine di assicurare una piena e sostanziale attuazione di tali obiettivi.

3.2.2 Le evidenze istruttorie sui rapporti fra le Parti nella fase antecedente alla costituzione di GML e COTRASIR

52. Come anticipato, i mercati di cui trattasi erano storicamente caratterizzati, sulle tratte di interesse dell'istruttoria, da una specializzazione delle società nei servizi e nelle rotte, tale per cui ciascun armatore risultava l'unico a svolgere il servizio nel segmento di appartenenza. In particolare, Pozzuoli Ferries (poi Medmar, *cfr. infra*) per lungo tempo è stato l'unico soggetto attivo nel trasporto carburanti verso Ischia e Procida, mentre, similmente, Traspemar era l'unica società a effettuare il trasporto dedicato di rifiuti dalle medesime isole alla terraferma. Infine, relativamente all'isola di Capri, era il solo SMLGL ad operare in entrambi i servizi.

53. Tale ripartizione storica delle rotte e dei servizi non sembra essere stata determinata da esigenze di efficienza alla luce delle caratteristiche della struttura dei costi di produzione dei servizi stessi. Tali caratteristiche, infatti, farebbero ritenere più efficiente il caso in cui uno stesso armatore sia presente nell'offerta di più servizi; la possibilità di operare con lo stesso naviglio nel trasporto rifiuti e in quello degli infiammabili consentirebbe infatti di ottimizzare l'utilizzo delle navi necessarie e di abbattere i conseguenti costi fissi (è sempre necessario, come specificato dagli armatori, disporre di una nave di *back-up*)³². La ripartizione storica delle rotte appare viceversa trovare spiegazione alla luce delle evidenze istruttorie. In tal senso, ad esempio, un documento rilevante acquisito in ispezione presso Traspemar attesta l'esistenza di un patto di non concorrenza di durata quinquennale stipulato nell'aprile 2015 tra Pozzuoli Ferries (società attiva nel trasporto infiammabili, controllata da Medmar sin dal 2009 e poi fusa per incorporazione nella stessa Medmar a fine 2015) e Traspemar, sottoscritto contestualmente ad atti di cessione reciproca di alcune navi³³, che prevedeva in sostanza un obbligo di Traspemar a limitare le proprie attività di trasporto marittimo da e verso Ischia al trasporto dei rifiuti, e un parallelo impegno di Medmar a non operare nel medesimo tipo di trasporti sulla stessa rotta. Tale patto riguardava non soltanto le due unità navali oggetto di transazione, estendendosi anche alle attività di trasporto svolte con la ulteriore unità navale Tourist Ferry Boat II, nella disponibilità del gruppo Medmar e utilizzata per servizi analoghi³⁴.

54. Sul punto, in sede ispettiva Traspemar ha chiarito che "*Originariamente sulle isole di Ischia e Procida operava Pozzuoli Ferries, con le navi (...) Tourist Ferry Boat I e II, per il servizio*

³² In tal senso, ad esempio, Traspemar ha affermato che "*nello svolgere l'attività di trasporto rifiuti, disporre di una nave di backup, per quanto necessario per assicurare la continuità del servizio, comporta un costo di un certo rilievo per cui è sensato cercare di efficientarne l'utilizzo*" (doc. 137).

³³ *Cfr.* doc. 36.71.

³⁴ *Cfr.* doc. 36.71.

passenger e trasporto infiammabili, e solo saltuariamente trasporto rifiuti. La Traspemar aveva nel 2014 solo la nave Tourist Ferry Boat III e offriva solo il servizio rifiuti. A seguito di un aumento della domanda (...) si era sviluppato un accordo con Pozzuoli Ferries, con il quale si realizzava una reciproca vendita di navi: Tourist Ferry Boat I, più grande, veniva ceduta a Traspemar (poi rinominata Giuseppina I) e la Tourist Ferry Boat III, più piccola, andava a Pozzuoli Ferries, con un patto di non concorrenza di durata quinquennale, per il quale Traspemar si obbligava a effettuare solo trasporto rifiuti e non passeggeri. La società Pozzuoli Ferries poi è stata fusa in Medmar Navi, la quale poi ha citato in giudizio la Traspemar accusandola di aver violato il patto trasportando passeggeri. A valle di questi eventi, nel 2016 la Traspemar ha comprato la nave Don Angelo, che nel 2017 è stata noleggiata a scafo armato (cioè completa di personale marittimo) alla società Fuelmar, per operare nel trasporto infiammabili³⁵. Sempre in merito al patto di non concorrenza, la stessa Traspemar, nel corso dell'audizione istruttoria, ha ulteriormente precisato che: "In base a tale accordo, Traspemar avrebbe dovuto occuparsi soltanto di trasporto rifiuti, cosa che già faceva, mentre Medmar si impegnava a non occuparsi di rifiuti, ma solo di trasporto carburanti (...). Il contenzioso relativo a suddetto patto è stato avviato dalla Medmar (...) Nel dettaglio, il trasporto contestato riguardava materiali edili: il materiale edile di risulta prodotto a Ischia, infatti, viaggia verso la terraferma sulle navi Traspemar in qualità di rifiuto. Tuttavia, poiché Traspemar per sua politica emette biglietti andata e ritorno, la società effettuava dei trasporti anche nel viaggio di ritorno (da Pozzuoli a Ischia), in cui gli automezzi potevano ritornare carichi di materiali edili nuovi che non costituivano, quindi, rifiuti"³⁶.

55. In seguito, alcune segnalazioni ricevute dall'Autorità testimoniavano dell'esistenza di una fase di deviazione dal pregresso "equilibrio commerciale" fra le Parti³⁷, a partire proprio dal 2017: con l'ingresso di un secondo operatore nel servizio di trasporto infiammabili sulle tratte per l'isola di Ischia, si era registrata una riduzione dei prezzi e a un miglioramento della qualità dei servizi offerti. In particolare, a valle del richiamato contenzioso instaurato da Medmar avverso la società Traspemar per violazione del pregresso patto di non concorrenza, quest'ultima, a partire dal maggio del 2017, ampliava i propri interessi commerciali al servizio di trasporto carburanti nelle tratte per Ischia, storicamente appannaggio di Medmar. Nello specifico, entrava in detto servizio, in concorrenza con quest'ultima, la società Fuelmar, avvalendosi di un nolo a scafo armato della nave Don Angelo della Traspemar. È emerso dall'attività istruttoria che la Fuelmar, sebbene fosse formalmente una società distinta, era di fatto riconducibile alla Traspemar. Ciò in quanto, in primo luogo, tale soggetto – in base alla ricostruzione della stessa Traspemar – era del tutto sprovvisto di esperienza e capacità armatoriale autonoma e si occupava unicamente di bigliettazione e di fatturazione delle rotte, mentre tutte le attività nautiche erano svolte sostanzialmente dall'armatore Traspemar³⁸. In secondo luogo

³⁵ Doc. 36, All. 3.

³⁶ Cfr. doc. 137, verbale di audizione.

³⁷ In primo luogo, l'Associazione di consumatori ACU aveva denunciato condotte anti-concorrenziali della Medmar nel 2017 nei confronti di un "operatore nuovo entrante" nel mercato del trasporto carburanti per Ischia e Procida, che si è poi ricostruito essere la società Fuelmar. Secondo la rappresentazione dell'Associazione, tali comportamenti erano consistiti, in primo luogo, in un abbassamento repentino e significativo dei prezzi precedentemente praticati da Medmar ed erano culminati in un episodio di speronamento della nave di Fuelmar da parte di una nave della stessa Medmar nel Porto di Napoli nell'ottobre del 2017 (cfr. docc. 1 e 2).

³⁸ Traspemar ha affermato, in sede di audizione, di avere "fornito a Fuelmar, oltre al naviglio a scafo armato, anche tutto il know-how a livello nautico. L'equipaggio della Traspemar a bordo raccoglieva i biglietti e di fatto la Fuelmar si

perché, in ogni caso, Traspemar, noleggiandogli le proprie unità navali a scafo armato e quindi svolgendo i servizi di navigazione, si faceva pienamente partecipe del rischio imprenditoriale – e del potenziale profitto – della iniziativa di tale società³⁹.

56. Si rinvencono in atti, inoltre, numerose e ulteriori conferme documentali della sostanziale identità tra tali soggetti: nel documento n. 36.60 acquisito presso la stessa Traspemar, emerge chiaramente la circostanza per cui quest'ultima conteggiava le attività di Fuelmar come incluse a tutti gli effetti nel perimetro delle proprie attività, ai fini dei conteggi effettuati in tale documento (che, si anticipa, erano finalizzati a soppesare il peso dei diversi armatori presenti nel Golfo ai fini dell'intesa che avrebbe preso forma di lì a poco, *cfr. infra*)⁴⁰; in altro documento reperito presso Traspemar, relativo all'analisi di *trend* tariffari, Fuelmar e Traspemar vengono ancora considerati di fatto coincidenti. Si legge, infatti, in tale documento, che *“Nel maggio 2017 la società Fuelmar (Traspemar)⁴¹ inizia il proprio servizio di commercializzazione del trasporto marittimo degli infiammabili”* nonché che *“la Traspemar (Fuelmar Srl) assicurava il trasporto marittimo degli infiammabili anche il sabato”*. Tali espressioni attestano come Traspemar e Fuelmar fossero considerati in realtà come un unico operatore, al punto che tali denominazioni venivano usate intercambiabilmente nella documentazione commerciale interna e come attestato dall'utilizzo del verbo al singolare⁴².

57. Infine, anche la domanda del mercato percepiva Fuelmar e Traspemar, di fatto, come un unico soggetto. Al riguardo, Ambrosino attribuisce a Traspemar le rotte operate nominalmente da Fuelmar, raccontando che *“In quell'anno [2017, n.d.r.] uno di questi gruppi, Traspemar, ha tentato di entrare nel settore del trasporto degli infiammabili”* e affermando esplicitamente, con riferimento a Traspemar e Fuelmar, che *“si tratta di soggetti sostanzialmente coincidenti”*⁴³.

58. La gestione Fuelmar-Traspemar ha inaugurato le proprie attività differenziandosi rispetto a Medmar per alcune modifiche quantitative e una riduzione del 5% delle tariffe (*“Nel maggio 2017 la società Fuelmar (Traspemar) inizia il proprio servizio di commercializzazione del trasporto marittimo degli infiammabili, con alcune nette differenziazioni rispetto alla Medmar Spa che all'epoca era l'unico vettore marittimo a svolgere tale servizio: (...) una riduzione delle tariffe di circa 5% sul prezzo €/HL; applicazione della tariffa sul quantitativo trasportato e non sul vuoto per pieno; frequenza del trasporto: la Traspemar (Fuelmar Srl) assicurava il trasporto marittimo degli infiammabili anche il sabato”*)⁴⁴.

Dalle informazioni prodotte dalla società ENI⁴⁵, che ha fornito le fatture per il servizio di trasporto di propri carburanti verso Ischia relative agli anni 2017/2018, è emersa una significativa discesa dei

occupava di curare gli aspetti commerciali (rapporti con i clienti) e a fatturare”. *Cfr.* verbale Traspemar e risposta Traspemar, docc. 137 e 177.

³⁹ Rispetto all'iniziativa di Fuelmar, Traspemar ha affermato infatti, in sede di audizione, che *“se le cose fossero andate per il meglio anche la Traspemar ci avrebbe guadagnato”*, dopo aver premesso che *“all'inizio il connubio ha funzionato bene”* (*cfr.* ancora verbale Traspemar e risposta Traspemar, docc. 137 e 177).

⁴⁰ *Cfr.* doc. 36.60.

⁴¹ La citazione è riportata testualmente.

⁴² *Cfr.* doc. 36.54.

⁴³ *Cfr.* verbale Ambrosino, doc. 184.

⁴⁴ *Cfr.* doc. 36.54.

⁴⁵ Docc. 11 e 15, e relativi allegati.

prezzi del servizio nel periodo di sovrapposizione concorrenziale tra i due armatori Fuelmar/Traspemar e Medmar.

59. In una prima fase della propria operatività nel trasporto infiammabili, pur con la riduzione tariffaria del 5% rispetto alle tariffe precedentemente applicate dall'incumbent Medmar, Fuelmar/Traspemar ha registrato risultati di gestione soddisfacenti, realizzando oltre [omissis]* euro di ricavi, sopportando costi per [omissis] euro (più della metà per il nolo della nave), con un utile di quasi [omissis] euro, pari a circa il 60% dei costi⁴⁶. La redditività dell'ingresso di Fuelmar, tuttavia, non ha potuto avere carattere di stabilità, a causa delle azioni poste in essere prontamente da Medmar che, a partire dal mese di luglio 2017, ha adottato un nuovo tariffario carburanti non più basato su €/HL e vuoto per pieno, bensì legato ai soli metri lineari dell'automezzo con uno sconto, molto aggressivo, di circa il 70% sul tariffario iniziale⁴⁷.

60. Sul punto, la stessa Traspemar ha dichiarato che *“il contratto di nolo [della motonave Don Angelo da parte di Fuelmar, n.d.r.] è durato meno di due anni, dal maggio 2017 al settembre 2018. Questo perché la Fuelmar (...) non è riuscita a pagare il nolo a causa della guerra dei prezzi praticata da Medmar Navi, che ha ridotto le tariffe precedenti del 70%. Nell'ottobre del 2017 all'ingresso del Porto di Napoli una nave della Medmar Navi ha poi speronato la Don Angelo che quindi è andata in avaria. (...) l'esperienza di Fuelmar, che era stato un tentativo di iniziare ad operare nel settore del trasporto infiammabili, che ha una redditività più alta del trasporto rifiuti (circa tre volte tanto) (...) non è stata quindi premiante; anzi Traspemar ha perso molti soldi, considerato che la Fuelmar non ha pagato il nolo ed è stata posta in liquidazione”*⁴⁸.

61. Si deve altresì osservare che, parallelamente a tale azione di riduzione dei prezzi sul segmento del trasporto carburanti, indotto evidentemente dal nuovo ingresso della Fuelmar/Traspemar, la Medmar decide anche di entrare nel segmento del trasporto rifiuti da Ischia e Procida verso la terraferma, tradizionalmente appannaggio di Traspemar; come descritto nel medesimo documento sopra richiamato, in un'ulteriore sezione dal titolo *“Trend tariffe RSU anno 2017/2018”*, si osserva: *“Nel mese di novembre 2017 la Medmar inizia il proprio servizio di trasporto marittimo dei rifiuti solidi urbani, speciali, pericolosi e non, con alcune nette differenziazioni rispetto alla Traspemar che all'epoca era l'unico vettore marittimo a svolgere il servizio: 1. Tariffario - una prima riduzione di tariffe il 31.10.2017 (...), una seconda riduzione di tariffe il 16.11.2017 (...), una terza riduzione di tariffe il 28.12.2017 (...), che hanno portato le tariffe ad una riduzione complessiva del circa 40% (...)”*. L'ingresso di Medmar nel trasporto rifiuti dall'isola di Ischia, storicamente esercito dalla Traspemar, con l'instaurazione nello stesso periodo anche in questo segmento di una accesa concorrenza di prezzo, ha determinato una discesa significativa delle tariffe praticate da parte della stessa Medmar (“nuovo entrante”) e della Traspemar (“incumbent”).

62. Con riguardo alle dinamiche commerciali che hanno caratterizzato il periodo in esame, Traspemar in audizione ha dichiarato che *“aveva deciso di noleggiare a scafo armato la propria nave Don Angelo (che la società aveva nel frattempo acquistato dopo avere avuto la citazione in*

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

⁴⁶ Cfr. doc. 36.60, pag. 41.

⁴⁷ Cfr. doc. 36.54.

⁴⁸ Doc. 36, All. 3, cit..

giudizio da parte di Medmar, in modo da avere una propria nave di backup) alla società Fuelmar che voleva intraprendere il trasporto di infiammabili. Fuelmar (...) non era una società con capacità armatoriale, per cui le attività di navigazione erano eseguite dalla Traspemar (...). All'inizio il connubio ha funzionato bene, Fuelmar operava a un livello di prezzi simile a quelli della Medmar e aveva buoni margini (anche perché forniva per certi aspetti un servizio più interessante di quello della Medmar). A un certo punto, però, (...) la Medmar ha cambiato la propria politica commerciale, applicando, attraverso una modifica delle modalità di tariffazione da metro cubo a metro lineare, degli sconti molto aggressivi (fino al 70%). La Traspemar non conosce i motivi per cui Medmar abbia cambiato le proprie politiche commerciali in tal senso, probabilmente per mettere in difficoltà Fuelmar. Inoltre, la Don Angelo è stata messa fuori servizio per 15 giorni a seguito di uno speronamento (presumibilmente non intenzionale) da parte di una nave della Medmar. A seguito di queste circostanze, l'iniziativa di Fuelmar ha iniziato ad avere dei problemi e la Fuelmar poi ha poi sospeso il noleggio da Traspemar a metà del 2018 ed è stata posta in liquidazione. (...) Peraltro, nel mese di novembre 2017 una nave di Medmar aveva iniziato a effettuare corse con trasporto rifiuti, attività tradizionalmente appannaggio della Traspemar. Con riguardo alla nascita del COTRASIR, (...) poco dopo (all'incirca a maggio 2018) c'è stata la costituzione della società comune GML tra Medmar e un altro gruppo di armatori del Golfo, il gruppo Giuffrè Lauro, operante a Capri con due navi molto simili al Don Angelo. Di fatto, la Traspemar si è così ritrovata sola contro tutti nello scenario commerciale del Golfo di Napoli. Pertanto, a seguito delle vicende citate, la partecipazione al consorzio con gli altri operatori era diventata una decisione obbligata. (...) Nel periodo consortile le tariffe sono state semplicemente riportate al livello precedente alla modifica della politica commerciale di Medmar che aveva a sua volta fatto seguito alla iniziativa concorrenziale di Fuelmar⁴⁹.

63. Ai fini dell'analisi degli eventi successivi all'ingresso di Fuelmar, appare di interesse la disamina di alcuni documenti acquisiti in atti e relativi al periodo immediatamente precedente alla costituzione dell'impresa comune GML fra Medmar e SMGL (maggio 2018, con inizio operatività in giugno) e del COTRASIR subito dopo (luglio 2018, con inizio operatività in settembre), che rivestono il carattere di atti preparatori alla gestione in comune dei servizi di cui trattasi attraverso la società comune e lo strumento consortile (e, in particolare, preparatori all'accordo di ripartizione dei ricavi realizzati in seno al Cotrasir, *cf. infra*), che si illustrano nel prosieguo⁵⁰.

64. In primo luogo, un documento ispettivo reperito presso Traspemar, che consiste in alcuni appunti manoscritti su carta intestata della stessa società, datati 22 febbraio 2018, i quali contengono conteggi relativi ai fatturati della stessa Traspemar (uniti in una medesima voce, negli anni di operatività di Fuelmar 2017 e 2018, a quelli di quest'ultima società) e di Pozzuoli Ferries/Medmar, a partire dall'anno 2015, con indicazione delle percentuali cui detti ricavi corrispondono per ciascuna società, rispetto all'ammontare totale del fatturato degli armatori⁵¹. Nel medesimo documento, alcuni ulteriori fogli contengono parimenti conteggi dei fatturati e delle miglia percorse (c.d. "migliatico") di tutti e tre i gruppi armatoriali (Medmar, Traspemar e SMLGL) relativi agli anni 2014, 2015 e 2016 (e, in alcuni casi, 2017), con accanto ugualmente indicate le quote di ciascuna

⁴⁹ Doc. 137, verbale di audizione, cit. (sottolineatura aggiunta).

⁵⁰ *Cfr.* docc. 36.60, 47.87, 42.52, 42.6 e 42.32.

⁵¹ Doc. 36.60.

società, rispetto al totale dei ricavi, nonché due copie di un accordo commerciale tra le società armatoriali denominato “Convenzione”, relativo, tra le altre cose, a un accordo di ripartizione in quote storiche fra Traspemar, Medmar e SMLGL dei ricavi e dei costi del migliatico congiuntamente conseguiti con il COTRASIR, che si illustrerà nel dettaglio più oltre (*cf. infra*).

65. Nelle stesse pagine sono riportati anche conteggi relativi ai quantitativi di servizi speciali di trasporto marittimo offerti dai tre gruppi armatoriali negli stessi anni 2014, 2015 e 2016 (e talvolta 2017), in particolare, in termini di c.d. “migliatico”, di corse annue effettuate, di giorni lavorati e di automezzi trasportati. Il concetto di migliatico, che corrisponde al numero di miglia effettuate nell’anno da ciascuna società nei servizi di interesse, assume particolare rilevanza nel funzionamento del meccanismo di ripartizione dei risultati economici della gestione consortile sulla base delle quote storiche, di cui si è già accennato e sul quale si tornerà nello specifico (*cf. infra*).

66. Ulteriori evidenze significative, relative al medesimo periodo, ovvero a un momento di poco antecedente (e preparatorio) rispetto alla costituzione di GML e del COTRASIR, si ricavano da un documento reperito presso Medmar, ovvero un’e-mail, datata 19 febbraio 2018, con la quale un dipendente della stessa Medmar invia al dott. [G.], commercialista che verrà successivamente nominato amministratore del COTRASIR (*cf. infra*) il fatturato della società per i servizi di trasporto infiammabili e rifiuti degli anni 2013/2016⁵². L’invio di tali dati aveva, nel contesto fin qui richiamato, la funzione di fornire le basi per i calcoli relativi alle percentuali da inserire nell’accordo di ripartizione di ricavi sulla base delle quote storiche. I dati contenuti in detta e-mail sono infatti esattamente gli stessi dati, per quel che riguarda i fatturati di Medmar, contenuti in alcune tabelle del già citato fascicolo di documenti relativo al COTRASIR reperito presso Traspemar di cui sopra, da cui sono state ricavate le quote di mercato storiche del triennio 2014-2016 applicate come riferimento per la spartizione dei ricavi nelle due versioni della “Convenzione” tra i tre gruppi armatoriali, contenuta nel medesimo documento⁵³.

67. Anche presso SMLGL sono state reperite alcune evidenze analoghe, relative a conteggi degli anni 2014/2016, alla luce del complesso delle evidenze in atti interpretabili come preparatori alla costituzione del COTRASIR e necessari, in particolare, all’impostazione del meccanismo di ripartizione dei ricavi consortili già più volte menzionato. In tal senso, in un documento non datato, si incontrano resoconti dei dati di migliatico della società – analogamente a quanto reperito presso Traspemar - per ciascun anno del predetto triennio⁵⁴. Inoltre, da ulteriori documenti ispettivi reperiti presso la società, risulta anche uno scambio reciproco con Medmar – nel maggio 2018 - di una ulteriore serie di dati (elenco clienti, tariffe applicate, eventuali sconti praticati verso singoli clienti ecc.), in tal caso funzionale all’inizio della gestione dei servizi attraverso la società comune GML, che ha visto infatti l’inizio della propria operatività nel seguente mese di giugno 2018 (*cf. infra*)⁵⁵.

3.2.3 La costituzione di GML e la sua limitata operatività

68. La successiva costituzione della società GML da parte del gruppo Medmar e del gruppo Giuffré/Lauro nel maggio del 2018, non può che essere considerata prodromica alla definizione,

⁵² Doc. 47.87.

⁵³ *Cfr.* doc. 36.60.

⁵⁴ Doc. 42.52.

⁵⁵ Docc. 42.6 e 42.32.

insieme alla Traspemar, del Consorzio COTRASIR, che nasce nel luglio dello stesso anno facendo seguito a contatti e scambi informativi che coinvolgono, come sopra illustrato, già nei primi mesi dello stesso anno 2018 tutti e tre i gruppi armatoriali che procederanno poi alla sua costituzione.

69. Nello specifico, GML Trasporti Marittimi S.r.l. (“GML”) è stata costituita con atto del 18 maggio 2018 dalle società GRU.SO.N. – Gruppo Sorrentino Navigazione S.r.l. e Mediterranea Marittima S.p.A. (controllante di Medmar Navi), ciascuna titolare del 50% del capitale sociale di GML. Con successiva compravendita di azioni del 7 dicembre 2018, la quota di GRU.SO.N. S.r.l. è stata acquisita da SMLGL, società del medesimo gruppo. Secondo le dichiarazioni rese in atti dalla società GML, la stessa sarebbe stata costituita da parte delle società madri *“in una logica di razionalizzazione ed efficientamento dei servizi di trasporto in questione (che si caratterizzano per rischi e costi elevati e margini di redditività limitati o talvolta inesistenti), anche in ragione di un impiego efficiente delle imbarcazioni”*⁵⁶.

70. La società ha operato in forma diretta solo circa tre mesi, dal 5 giugno al 12 settembre 2018 (in quanto dal 13 settembre dello stesso anno è entrato in esercizio il Cotrasir, *cfr. infra*), mediante l'utilizzo di due imbarcazioni noleggiate a scafo nudo⁵⁷, ovvero, in particolare, la M/N Aries Tide (per un periodo sostituita dalla Billton) da SMLGL e la M/N Tourist Ferry Boat II, da Medmar Navi⁵⁸. GML è quindi subentrata (dapprima in via diretta e, in un secondo momento, in quanto partecipante al COTRASIR) a tali due società nello svolgimento dei servizi in precedenza offerti da queste ultime sui mercati di interesse, ovvero i trasporti speciali di infiammabili e rifiuti da e per le isole del Golfo di Napoli (Ischia, Procida - servite da Medmar Navi - e Capri – servita da SMLGL -). Le società madri avevano comunque un ruolo ulteriore nell'ambito della società comune, come dalle stesse dichiarato, che non si esauriva nel mero affitto delle imbarcazioni. In particolare, secondo le affermazioni rese: *“ai fini dell'operatività di GML, Mediterranea Marittima si è occupata prevalentemente di fornire supporto per le attività amministrative e SMLGL per quelle operative e commerciali”*⁵⁹. Quanto alla ripartizione dei ricavi generati dalle attività di GML tra le società madri, la società stessa ha dichiarato che *“Il meccanismo di ripartizione dei ricavi (i.e. degli eventuali utili) di GML era quello ordinariamente previsto per i soci in considerazione delle rispettive quote di partecipazione (50% MM e 50% SMLGL), al netto della quota da destinare a riserva legale”*⁶⁰.

3.2.4 Costituzione, funzionamento ed effettivo ruolo del COTRASIR

71. Dopo solo due mesi dalla costituzione della società comune GML, il 24 luglio del 2018 quest'ultima costituisce insieme alla Traspemar il consorzio COTRASIR, che dal momento di inizio della propria operatività fino al suo scioglimento è stato l'unico soggetto a esercire i servizi

⁵⁶ *Cfr. doc. 178.*

⁵⁷ Intendendosi che il personale marittimo era della stessa GML.

⁵⁸ *Cfr. doc. 188.*

⁵⁹ *Doc. 178, cit..*

⁶⁰ *Cfr. medesimo doc. 178.*

interessati per conto delle società consorziate⁶¹ sulle tratte di interesse (e, in ultima analisi, unico soggetto a esercirli *tout court* sulle medesime)⁶².

72. Conseguentemente, in data 12 settembre 2018, il giorno antecedente all'inizio dell'operatività del Consorzio COTRASIR, sono cessate definitivamente le offerte commerciali di Traspemar-Fuelmar nel trasporto di infiammabili⁶³ e il giorno successivo, il 13 settembre 2018, sono cessate anche quelle di Medmar (o della nuova società GML, nel frattempo intervenuta) nel trasporto di rifiuti da e per le isole di Ischia e Procida⁶⁴.

Il Consorzio quale strumento organizzativo delle attività dei singoli armatori consorziati

73. Il COTRASIR ha riunito tutti gli armatori allora (e ad oggi) effettivamente attivi nel trasporto infiammabili e rifiuti da e per le isole del Golfo di Napoli⁶⁵; da quel momento in avanti, le società consorziate hanno continuato a offrire i servizi tramite le proprie motonavi, ma all'interno di un'organizzazione comune⁶⁶, la quale è subentrata nei rapporti con la clientela e più in generale ha completamente centralizzato la gestione dei trasporti di cui trattasi (anche attraverso sostituzioni tra i mezzi navali dei diversi armatori impiegati sulle varie rotte)⁶⁷.

74. Il COTRASIR, dalla sua costituzione, si è occupato in primo luogo delle attività di prenotazione e bigliettazione nei confronti dei clienti finali per conto delle società in esso rappresentate (le quali continuavano a esercire direttamente i veri e propri servizi di navigazione), incluse le comunicazioni ai clienti stessi⁶⁸.

75. Più in dettaglio, in base al regolamento del Consorzio⁶⁹, il COTRASIR avrebbe dovuto fatturare come mandatario delle società consorziate GML e Traspemar sulle linee interessate, vendendo i biglietti e incassando i corrispettivi per loro conto. Allo stesso tempo, le società consorziate avrebbero dovuto inviare giornalmente al Consorzio i giornali di bordo delle unità navali utilizzate, contenenti il numero di corse effettuate, i porti toccati, nonché informazioni sull'identità degli automezzi trasportati quali il numero di targa e la qualità del carico. Gli incassi associati a tali attività, fatturati dal COTRASIR ai clienti finali, sarebbero quindi stati girati alle società consorziate su base settimanale, previa trattenuta di una commissione del 3%, finalizzata a coprire le spese di

⁶¹ Successivamente, ad agosto 2019, SMLGL, una delle due controllanti della consorziate GML, è poi entrata a far parte anche direttamente del Consorzio, *cfr.* doc. 186.

⁶² Come si è illustrato, infatti, era da poco cessato l'esercizio dei servizi di trasporto di infiammabili lungo la linea Napoli-Procida-Ischia da parte della società Fuelmar. Rimanevano, inoltre, i trasporti di RSU con modalità promiscua, i quali tuttavia, come menzionato, quantomeno per l'isola di Ischia, hanno natura residuale.

⁶³ *Cfr.* doc. 177.

⁶⁴ *Cfr.* doc. 188.

⁶⁵ *Cfr.* quanto dichiarato da SMLGL nel verbale di ispezione: "*la decisione di costituire COTRASIR tra GML e Traspemar [ha avuto] la finalità di riunire le tre società che nel Golfo di Napoli svolgono questi servizi*" (doc. 42).

⁶⁶ *Cfr.* "le società consorziate GML e Traspemar si impegnano a garantire la piena ed esclusiva disponibilità per gli scopi consortili dei mezzi nautici (...)" (Regolamento del COTRASIR, Art. 6 – *vd.* doc. 12.1).

⁶⁷ *Cfr.* doc. 181 e doc. 177.

⁶⁸ A titolo meramente esemplificativo, *cfr.* docc. da 36.77 a 36.85, 36.88, da 36.92 a 36.98 (concernenti sia rifiuti che carburanti).

⁶⁹ *Cfr.* doc. 12, risposta del COTRASIR a una richiesta di informazioni inviata in fase pre-istruttoria e relativi allegati, nonché doc. 36.53, 36.60 e 137.

funzionamento del Consorzio stesso⁷⁰. Il Consorzio inviava quindi regolarmente alle società consorziate un documento unificato in cui veniva data evidenza dei corrispettivi fatturati, mese per mese, da ciascuna singola unità navale utilizzata dalle società di navigazione nelle attività consortili. Gli armatori consorziati, in tale schema, avrebbero quindi fatturato mese per mese al Consorzio i corrispettivi per i servizi di trasporto eserciti⁷¹. Seppur non esplicitamente prevista nel regolamento, il Consorzio svolgeva altresì una attività di rendicontazione e monitoraggio per i consorziati delle fatture pagate e non pagate, evidenziando eventuali situazioni di criticità creditizia della clientela e inviando solleciti di pagamento ove necessari⁷².

76. Per quel che riguarda i mezzi navali impiegati, il Consorzio ha operato inizialmente attraverso quattro motonavi: “Giuseppina I” (tratta rifiuti Casamicciola-Procida-Pozzuoli) e “Don Angelo” (tratta infiammabili Napoli-Procida-Ischia) di Traspemar, e “Tourist Ferry Boat II” (tratta Napoli-Capri, sia per rifiuti che per infiammabili) e “Aries Tide” (sempre tratta infiammabili Napoli-Procida-Ischia⁷³) di GML⁷⁴. Nel corso del 2019, a partire dal mese di febbraio, la “Billton” (sempre di GML) ha sostituito la “Aries Tide”, posta in manutenzione, mentre successivamente, ad aprile 2019, la “Don Angelo” è stata fermata, riducendosi da quel momento a tre le motonavi complessivamente impiegate dal Consorzio⁷⁵.

77. Dai documenti contenenti il dettaglio delle corse effettuate giorno per giorno, si evince anche che, rispetto a tale organizzazione di massima, le motonavi potevano alternarsi/sostituirsi tra di loro in casi di necessità⁷⁶. Al riguardo, la società consorziata Traspemar ha dichiarato: “*Dal punto di vista geografico la società Giuffré e Lauro (attraverso GML) serve le tratte Napoli-Capri sia per gli infiammabili che per i rifiuti (...). Traspemar e Medmar (Medmar attraverso GML) offrono sulle tratte per Procida e Ischia in prevalenza i servizi offerti prima della creazione del Consorzio, secondo l'originaria specializzazione (Traspemar rifiuti e Medmar infiammabili). Solo nel caso vi sia un picco di domanda non previsto /o un'indisponibilità di navi, è possibile che uno degli armatori offra attraverso le proprie navi i servizi di specializzazione dell'altro*”⁷⁷.

⁷⁰ Ove i costi effettivi di funzionamento del COTRASIR fossero risultati inferiori agli importi coperti da tale commissione, la parte eccedente sarebbe stata successivamente restituita alle società consorziate. Similmente il Consorzio avrebbe potuto imputare alle consorziate gli eventuali ulteriori oneri di funzionamento eccedenti tale percentuale in sede di rendicontazione annuale.

⁷¹ Cfr. Regolamento del Consorzio (cfr. *supra*, nota **Errore. Il segnalibro non è definito.**). Cfr. anche docc. da 30.30 a 30.54 (fatture GML/Traspemar a COTRASIR del 2018 e 2019), nonché docc. da 30.55 a 30.61 (esempi di fatture del COTRASIR a clienti finali). Più in particolare, il Consorzio si avvaleva di un proprio conto corrente che avrebbe dovuto essere utilizzato per ricevere i pagamenti da parte dei clienti finali ed effettuare i pagamenti alle società consorziate a seguito della ricezione delle fatture emesse dalle stesse per le attività di navigazione effettuate e della emissione delle fatture, da parte del COTRASIR, relative alla propria commissione.

⁷² Cfr. doc. 30.63 e doc. 181.

⁷³ Dai documenti ispettivi sembra che, almeno in una prima fase, la tratta infiammabili fosse distinta tra corse benzina e corse gas.

⁷⁴ Cfr. a titolo esemplificativo doc. 30, cit.. Per quel che riguarda le navi di GML, si ricorda che le stesse erano noleggiate (a scafo nudo) alla stessa società dalle sue società dei gruppi di riferimento Servizi Marittimi Liberi Giuffré e Lauro (“Billton” e “Aries Tide”) e Medmar Navi (“Tourist Ferry Boat II”).

⁷⁵ Cfr. docc. 30.1 a 30.14, di ricapitolo dei corrispettivi dovuti alle consorziate in base all'impiego delle navi mese per mese.

⁷⁶ Cfr. docc. da 30.16 a 30.27, “migliatici” di ricapitolo delle singole corse effettuate dalle imbarcazioni mese per mese.

⁷⁷ Doc. 36, Allegato 3, cit..

78. La stessa società ha altresì dato conto di una effettiva sostituzione tra le unità navali delle società consorziate avvenuta in seno al COTRASIR: nel periodo tra il 13 settembre 2018 e l'8 aprile 2019, la nave Don Angelo di Traspemar è stata infatti messa a disposizione di GML per esercire la rotta Napoli-Procida-Ischia relativamente al trasporto di infiammabili (e nello specifico di gas). A fronte di tale utilizzo, Traspemar avrebbe accumulato, in base a un meccanismo di compensazione previsto tra le società consorziate finalizzato appunto, a detta di tale società, a “ridurre i costi in caso di avaria/indisponibilità delle navi impiegate dai consorziati” un “credito di miglia” nei confronti di GML, che avrebbe permesso a Traspemar di utilizzare, a propria volta, una unità navale di GML per effettuare corse di propria competenza per un numero di miglia equivalente a quelle percorse dalla Don Angelo per conto di GML (cfr. *infra*)⁷⁸.

79. A conferma di ciò, la stessa “Relazione su coordinamento e organizzazione anno 2018” del COTRASIR, reperita presso Traspemar⁷⁹, attesta come i mezzi navali fossero ad ogni modo soggetti a un c.d. “piano di riprotezione”, ovvero un meccanismo di eventuale rotazione in caso di necessità di manutenzione o altre evenienze (es. rinnovo delle certificazioni).

80. Per quel che riguarda ulteriori profili organizzativi del COTRASIR, in base all'organigramma del Consorzio⁸⁰, [D.M.] (riconducibile a Traspemar) risultava il coordinatore del medesimo, mentre la struttura comprendeva anche un “amministratore” (al momento della costituzione del Consorzio il commercialista [A.G.]⁸¹), una struttura di amministrazione/contabilità (due dipendenti) e una di prenotazioni/bigliettazione (due dipendenti). Il COTRASIR ha tuttavia specificato di non avere utilizzato dipendenti direttamente assunti ma, piuttosto, di essersi avvalso di personale delle società consorziate, con ribaltamento dei relativi costi, nonché di personale di società terze, per un totale di cinque persone⁸².

81. La attività del COTRASIR veniva svolta attraverso un sistema, sviluppato dalla società Neido.com S.r.l., che permetteva la prenotazione e la vendita centralizzata tramite accesso a *internet* nonché la emissione e gestione dei titoli di viaggio. La fatturazione avveniva, in ogni caso, individuando distintamente ciascuna società consorziata, in quanto a ciascun vettore veniva attribuita una specifica sigla. [Omissis]⁸³.

Il COTRASIR quale strumento di concertazione anticoncorrenziale fra le Parti

82. Nonostante le Parti abbiano descritto il COTRASIR come un mero strumento di messa in comune di attività ausiliarie come la bigliettazione e la riscossione, emerge con chiarezza dalla documentazione ispettiva che il Consorzio è stato, invece, uno strumento a disposizione dei

⁷⁸ Cfr. doc. 177. Traspemar ha anche dichiarato, contestualmente, che lo scioglimento del Consorzio ha impedito alla società di recuperare il “credito di miglia” ottenuto. Ciononostante, nell'anno 2021 Traspemar risulta aver operato utilizzando anche, a noleggio, la nave Aries Tides, appartenente al perimetro di GML nel periodo di operatività di quest'ultima e di proprietà di SMLGL.

⁷⁹ Cfr. doc. 36.73.

⁸⁰ Doc. 36.70.

⁸¹ Il quale tuttavia risulta essersi dimesso dalla carica successivamente nel corso del 2019, cfr. docc. 47.76 e 47.86.

⁸² In particolare, i servizi di biglietteria sono stati svolti da una persona, fornita alternativamente da Traspemar o da SMLGL, mentre due unità di personale provenienti dalla società terza I Primi Cinque soc. coop. a r.l. per servizi contabili e di *call center* e altre due unità di personale provenienti dalla società terza Maya servizi alle imprese venivano utilizzate per servizi amministrativi.

⁸³ Cfr. doc. 233.

consorziate al fine di svolgere attività illecite di fissazione in comune dei prezzi applicati e di ripartizione dei ricavi nel rispetto di predeterminate quote storiche di mercato. Le evidenze in atti in tal senso consistono sia in espresse previsioni consortili contenute nel Regolamento del COTRASIR, come, ad esempio, quelle in relazione alle modalità di definizione dei prezzi dei servizi, sia in documentazione ispettiva che disvela i meccanismi reali di funzionamento dei rapporti fra gli armatori all'interno del Consorzio, ad esempio in relazione alla ripartizione dei ricavi consortili, fondata su quote di mercato degli stessi relative al periodo antecedente la pur breve fase di tensione concorrenziale fra Medmar e Traspemar, e quindi di almeno due anni antecedenti alla costituzione dello stesso Consorzio.

83. In particolare, la documentazione ispettiva ha fatto emergere l'esistenza e l'effettiva attuazione di un "*accordo commerciale*" fra GML e Traspemar (e quindi, di fatto, fra Medmar, SMLGL e Traspemar) denominato talvolta anche "*convenzione*", che prevedeva che la ripartizione dei ricavi derivanti dall'attività del Consorzio tra le società aderenti avvenisse secondo quote predeterminate, accordo assistito altresì da un "*regolamento interno*" che risulta, di fatto, trasferito nel regolamento di servizio del COTRASIR, e da un espresso meccanismo di compensazione monetaria fra gli armatori nel caso di fatturazione di ricavi non corrispondenti alle quote predeterminate. Nel seguito quindi si rappresentano le evidenze in primo luogo in relazione agli incrementi concertati dei prezzi, poi in relazione alla ripartizione dei traffici e da ultimo relative all'accordo commerciale sottostante il Consorzio e alla sua effettiva attuazione.

Definizione congiunta dei prezzi e obiettivo condiviso di aumenti tariffari

84. Numerose evidenze raccolte nel corso dell'istruttoria attestano in modo chiaro che nel periodo di esistenza del COTRASIR le tariffe venivano stabilite con modalità congiunta o, comunque, che revisioni tariffarie al ribasso da parte di una società consorziate (peraltro, mai verificatesi) avrebbero dovuto ottenere il consenso preventivo delle altre consorziate. La documentazione attesta inoltre, più in generale, come l'obiettivo delle società aderenti al COTRASIR fosse quello di ottenere un aumento sostanziale dei livelli dei corrispettivi richiesti per il complesso dei servizi di trasporto oggetto dell'istruttoria, come del resto si è effettivamente verificato nel periodo di operatività del Consorzio stesso.

85. Tale ruolo e funzione del COTRASIR emerge con estrema chiarezza già dallo stesso regolamento del Consorzio, il quale prevede, al punto 8), che "*Qualora una società consorziate avesse intenzione di ridurre le tariffe attuali lo potrà fare solo concordandolo con le altre consorziate*" specificando altresì, al successivo punto 9), che i listini di riferimento sono allegati al regolamento stesso⁸⁴.

86. Lo stesso regolamento si conclude poi, immediatamente dopo il citato punto 9), con una ulteriore espressione che stabilisce che, invece, "*Le variazioni in aumento potranno essere definite ogni mese*". Tale previsione, relativa a eventuali revisioni a rialzo delle tariffe, diversamente dalla ipotesi di riduzione delle stesse oggetto del punto 8), non risulta corredata da alcuna condizione né contempla alcuna specifica procedura.

87. Di fatto, come si è illustrato, nel periodo di operatività del COTRASIR non è intervenuta alcuna riduzione tariffaria ma, al contrario, sono state effettuate tre revisioni a rialzo dei prezzi dei servizi, intervenute nel settembre 2018, nel dicembre 2018 e a inizio aprile 2019.

⁸⁴ Cfr. *supra* nota n. **Errore. Il segnalibro non è definito.**

88. Sul punto, rileva altresì l'analisi del già citato *“accordo commerciale”* tra Medmar Navi, Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro e la stessa Traspemar, reperito in bozza in due copie presso quest'ultima, su cui si tornerà nel dettaglio più oltre. In tale bozza, ad ogni modo, si legge, a proposito della definizione dei prezzi, che *“Qualora una delle tre società avesse intenzione di modificare le tariffe attuali (vedi allegati) lo potrà fare solo con il parere unanime delle parti”*⁸⁵. *Nell'eventualità di accordi che prevedano per alcuni clienti particolari l'applicazione di tariffe inferiori a quelle concordate, la società interessata si accollerà il minor ricavo relativo”*⁸⁶. Tale previsione risulta del tutto coerente con quanto previsto nel regolamento consortile, specificando altresì che nella ipotesi di *“accordi”* che dovessero prevedere eccezioni specifiche tali da rendere praticabili per alcuni clienti tariffe inferiori a quelle *“concordate”*, la società che dovesse aver attuato tali sconti specifici avrebbe tenuto indenne le altre parti dell'accordo dalla conseguente riduzione dei ricavi (previsione, quest'ultima, che risulta poi pienamente coerente con gli accordi di non concorrenza e di ripartizione delle rotte e con l'accordo di ripartizione tra le Parti dei ricavi complessivamente conseguiti dalle attività consortili previsti nella medesima bozza di accordo commerciale, che saranno illustrati nei paragrafi successivi, *cfr. infra*).

89. Ancora, in una bozza di *“Convenzione”* (che costituisce solo una diversa denominazione dell'accordo commerciale, come meglio si dirà) tra GML e Traspemar, successiva alla istituzione del COTRASIR e presente sotto forma di due bozze distinte all'interno di un documento reperito presso Traspemar, si legge, in uno degli articoli⁸⁷, che *“Le tariffe allegate (sub 2) alla presente scrittura potranno essere modificate con il parere unanime delle società su richiamate. Di ciò si prenderà fede con un verbale sottoscritto da entrambe le parti.”*⁸⁸.

90. Numerosi altri documenti raccolti in ispezione consentono di confermare che si è di fronte alla fissazione congiunta dei prezzi dei servizi *de quibus* in seno al COTRASIR. In primo luogo, militano in tal senso le stesse dichiarazioni rilasciate a verbale da alcune delle Parti. In particolare, il Consorzio (nella persona dei due dipendenti intervistati) ha affermato che *“le variazioni dei piani tariffari, per il trasporto dei rifiuti e degli infiammabili, sono stabilite dal coordinatore del COTRASIR, dott. [D.M.], d'accordo con le società consorziate”*⁸⁹; nello stesso solco, le dichiarazioni raccolte presso SMLGL: *“La decisione sul livello dei prezzi praticati è assunta da COTRASIR d'accordo tra i propri soci”*⁹⁰. Infine, si veda quanto affermato da Medmar: *“L'adesione al Consorzio ha consentito di creare (...) efficienza, dal momento che questo concentra la gestione dei rapporti con i clienti, la definizione delle tariffe e la suddivisione dei ricavi in funzione delle*

⁸⁵ Tale previsione è analoga a quella riportata nel Regolamento del Consorzio già citato (*cfr. doc. 12.1*).

⁸⁶ Doc. 36.53. Sebbene l'ultimo passaggio citato potrebbe deporre nel senso dell'esistenza di una certa autonomia tariffaria per le società consorziate, si ritiene che la lettura complessiva degli elementi in atti deponga decisamente a favore, al contrario, di una politica di prezzi comune (*“tariffe concordate”*), con eventuali sporadiche eccezioni per specifici clienti praticabili dagli armatori aderenti, chiamati comunque a lasciare indenni gli altri rispetto alla riduzione dei ricavi consortili che ne dovesse derivare (come illustrato in seguito, infatti, le Parti avevano altresì previsto di effettuare una ripartizione dei ricavi complessivi delle attività consortili in base a quote predeterminate).

⁸⁷ Art. 5 di una delle bozze, che diviene art.4 dell'altra a causa della assenza in quest'ultima di uno degli articoli.

⁸⁸ *Cfr. doc. 36.60.*

⁸⁹ Doc. 30, *cit.*

⁹⁰ Doc. 42, *cit.*

*quote di trasportato e delle navi impiegate*⁹¹. Anche la società Traspemar, nel verbale di ispezione, pur avendo teso a sostenere, diversamente dalle altre dichiarazioni rese, la autonomia delle decisioni di prezzo delle imprese consorziate (*cf. infra*), ha comunque riconosciuto al Consorzio un ruolo chiave nel perseguire l'obiettivo delle Parti di conseguire aumenti tariffari, affermando che “A seguito dell'operatività del COTRASIR...[...]... la metodologia di definizione attuale dei prezzi è tornata a rispecchiare le condizioni competitive prima dell'ingresso di Fuelmar, che aveva introdotto una alterazione delle condizioni di offerta di ciascun operatore”⁹².

91. Oltre alle dichiarazioni delle Parti, la fissazione congiunta dei prezzi dei servizi di trasporto in seno al COTRASIR è testimoniata anche da ulteriori elementi oggettivi, emersi in alcuni documenti acquisiti agli atti.

92. Ad esempio, il 14 dicembre 2018 il coordinatore del Consorzio stesso, nonché esponente della società Traspemar [D.M.] invia all'amministratore del Cotrasir dott. [A.G.] e alla propria collaboratrice una e-mail intitolata “Tariffe Caremar Capri traghetto”, nel cui testo si legge: “In allegato copia tariffe Caremar traghetto Napoli Capri che possono essere base di riferimento per eventuali quotazioni o tariffe per tourist ferry boat secondo. saluti dm”⁹³. Tale documento attesta inequivocabilmente l'interessamento diretto degli esponenti del Consorzio rispetto alla fissazione delle tariffe delle società consorziate. Al riguardo, si osserva anche che la unità navale Tourist Ferry Boat II a cui il messaggio fa riferimento risultava di proprietà del gruppo Medmar ed era noleggiata e operata in quel periodo dalla società consorziata GML, non collegata e concorrente rispetto alla società Traspemar a cui apparteneva il dott. [D.M.], autore della menzionata e-mail.

93. A considerazioni analoghe porta un altro documento, ritrovato questa volta presso SMLGL, da cui risulta che l'indirizzo di posta elettronica del COTRASIR adibito alle prenotazioni abbia inoltrato, in data 16 ottobre 2018, una richiesta di quotazione da parte di Anacapri Servizi, oltre che all'indirizzo del dott. [A.G.], anche alle due società consorziate, GML (che effettivamente eserciva la tratta di interesse) e la società consorziata – e potenzialmente concorrente – Traspemar, inviando peraltro una seconda e-mail di sollecito (indirizzata ancora una volta a entrambe le società consorziate) alcuni giorni dopo. Nella richiesta venivano richiesti dati di dettaglio sui volumi del potenziale cliente allo scopo di “elaborare un'offerta quanto più verosimile possibile”⁹⁴.

94. Sono poi presenti in atti prove di regolari scambi, tra COTRASIR e ciascuna delle società consorziate, di dati relativi ai ricavi realizzati e alle quantità di miglia percorse da ciascuna di esse; dati che venivano regolarmente e puntualmente condivisi tra tutte le società aderenti. Ad esempio, numerosi documenti attestano come il COTRASIR inviasse ogni mese un documento di rendicontazione che riportava in modo esatto i corrispettivi fatturati per conto di ciascuna delle società consorziate, sia al netto che al lordo di IVA, dando piena visibilità di tali informazioni a ciascuna delle società aderenti al Consorzio⁹⁵.

95. Ancora, una tabella in formato excel acquisita presso SMLGL riporta nel dettaglio le miglia percorse in ciascun mese del 2018 (sia nei mesi di attività consortile che dei mesi antecedenti alla

⁹¹ Doc. 47.

⁹² Cfr. doc. 36, cit..

⁹³ Cfr.doc. 30.15.

⁹⁴ Cfr. doc. 42.18.

⁹⁵ Cfr. docc. 30.1-30.14.

costituzione del COTRASIR) da ciascuna delle unità navali delle società consorziate, incluse, quindi, anche le navi Giuseppina I e Don Angelo della società concorrente Traspemar⁹⁶. Sempre in tal senso, un dettagliato riepilogo di ricavi e miglia percorse nel periodo consortile, disaggregato a livello mensile e di singola unità navale, è stato reperito presso Traspemar, in allegato a un documento redatto su carta intestata COTRASIR e dal titolo “*Flusso fatturato annuo prospettico settembre 2018-settembre 2019*”⁹⁷.

96. Nel testo di tale documento, in cui si effettuano analisi consuntive e prospettive delle attività consortili, sono inoltre contenuti diversi riferimenti alla politica tariffaria comune perseguita dal Consorzio. In particolare, nel paragrafo iniziale “*Politica tariffaria*” si fa riferimento alla circostanza per cui tra settembre 2018 e settembre 2019 “*le variazioni tariffarie sono state attuate in maniera progressiva durante l’arco dell’anno*”, alludendo unitariamente e indistintamente a tutti i prezzi dei servizi di trasporto gestiti dal COTRASIR nell’ambito di una analisi comparativa dei ricavi complessivi delle società consorziate. Nel paragrafo conclusivo dello stesso documento, denominato appunto “*Conclusioni*”, viene citata, tra le “migliorie” rese possibili dal COTRASIR, la “*stabilizzazione delle tariffe*”. Immediatamente dopo, tra le criticità residue delle attività consortili, si fa riferimento al fatto che “*Si sono riscontrate promiscuità di trasportato sia sulla linea CAPI Napoli-Capri che sulla linea ISCI Pozzuoli-Procida-Casamicciola per quanto riguarda il trasporto rifiuti e raccolta differenziata, con conseguente limitazione delle relative tariffe*”.

97. Infine, si rinvencono diverse evidenze della circostanza per cui le tariffe risultano identiche anche quando sono navi di società diverse a effettuare la medesima tratta. In tal senso, rileva ad esempio un documento del 5 settembre 2018, in particolare contenente un’*e-mail* di [A.G.] (allora amministratore del COTRASIR) a Traspemar, in cui lo stesso invia in allegato le tariffe che saranno applicate per i servizi di trasporto effettuati nell’ambito del Consorzio dalle società aderenti (si ricorda che l’inizio dell’operatività del COTRASIR è di pochi giorni successivo, a partire dal 13 settembre 2018). Nel *file* allegato denominato “Traspemar”, e segnatamente in una sezione conclusiva denominata “*Casi particolari Traspemar*” (e quindi, con tutta probabilità relativa ai casi in cui tale società effettuasse per evenienze sopraggiunte anche delle corse infiammabili), sono riportate tariffe di trasporto carburanti identiche a quelle presenti nell’ulteriore *file* allegato alla medesima *e-mail* e denominato invece “GML”⁹⁸. Ancora, lo stesso COTRASIR aveva indicato che “*sulla tratta Napoli-Procida-Casamicciola (utilizzata per gas e benzina) le tariffe sono state decise da GML*”, ma contestualmente aveva riferito che su tale rotta operavano sia la nave “*Aries tide*”, della stessa GML, sia la nave “*Don Angelo*”, armata dalla Traspemar⁹⁹. Si sarebbe dovuto quindi immaginare o che una società (GML) definisse le tariffe del trasporto carburanti anche per la propria concorrente (Traspemar) - scenario incompatibile con un rapporto di effettiva concorrenza tra gli armatori (*cfr.* para 34 del provvedimento di avvio) – o che, come successivamente sostenuto da Traspemar, quest’ultima società avesse meramente concesso la nave Don Angelo in uso a GML. Anche in quest’ultimo caso, tuttavia, appare chiaro da tale invio (e dal copioso insieme di evidenze

⁹⁶ *Cfr.* doc. 42.45.

⁹⁷ Doc. 36.65.

⁹⁸ *Cfr.* doc. 36.32.

⁹⁹ *Cfr.* doc. 12.

concordi) che le condizioni tariffarie praticate dalle società consorziate venissero regolarmente e preventivamente condivise tra le società stesse.

Ripartizione delle rotte, patto di non concorrenza e vincolo di esclusività verso COTRASIR

98. L'assetto delle attività nel periodo di operatività del COTRASIR prevedeva anche una esplicita eliminazione della concorrenza tra operatori e una rigorosa ripartizione delle rotte, ottenute tramite *i)* patti di non concorrenza reciproca tra gli armatori aderenti al Consorzio e *ii)* un vincolo, per i consorziati, a non svolgere alcuna attività in concorrenza con il Consorzio stesso.

99. Questo elemento emerge in primo luogo dall'atto costitutivo dello stesso COTRASIR, il quale prevede, all'art. 15, che: *“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”*¹⁰⁰.

100. Tale previsione, in effetti, appare presente in un documento denominato *“Accordo commerciale”* tra Medmar Navi, SMLGL e Traspemar, reperito in forma di bozza e databile quantomeno a partire dall'agosto 2019 (in quanto si fa in essa riferimento all'ingresso diretto di SMLGL in COTRASIR, avvenuto l'8 agosto di tale anno), e che sarà descritto più approfonditamente in seguito (*cf. infra*), nel quale si legge che *“Tutte le società si impegnano a rispettare gli accordi di limitazione della concorrenza esistenti tra di loro. La violazione di detti accordi verrà considerata grave inadempienza”*¹⁰¹.

101. Inoltre, nella già citata Convenzione tra GML e Traspemar successiva alla istituzione del COTRASIR e presente in due distinte versioni all'interno di un documento acquisito presso Traspemar, si legge, in uno degli articoli della Convenzione stessa (art. 6 di una delle bozze, corrispondente con art. 5 dell'altra bozza), che *“I collegamenti di cui all'allegato (sub. 3) potranno essere modificati, soppressi o incrementati sempre con il parere unanime delle società su richiamate”*, espressione che utilizza un *wording* del tutto analogo con quanto già previsto nella Convenzione in merito alle revisioni dei prezzi (*cf. supra*)¹⁰².

102. Ancora, nella *“Relazione su coordinamento e organizzazione”* del COTRASIR per l'anno 2018, reperita presso Traspemar, si legge che l'impiego delle navi sulle varie rotte/per i due servizi è stato strutturato sulla base delle attività tradizionalmente svolte degli armatori e che l'assetto delle rotte così determinato viene allegato alla stessa Relazione (e quindi evidentemente risultava condiviso tra le consorziate e oggetto di coordinamento tra le stesse)¹⁰³.

103. L'effettivo rispetto di tali patti di non concorrenza, così come gli obblighi, da parte delle imprese consorziate, di operare esclusivamente attraverso la gestione consortile nei servizi di interesse, erano poi oggetto di sistematiche attività di monitoraggio da parte del COTRASIR e delle stesse società consorziate, le quali vigilavano sul rispetto reciproco delle pattuizioni. Rispetto a questo aspetto, sono emersi nella documentazione ispettiva alcuni scambi *e-mail* di febbraio 2019, nei quali [D.M.] della Traspemar (nonché, si ricorda, coordinatore del COTRASIR) chiede conto a

¹⁰⁰ *Cfr.* doc. 12, cit., nonché doc. 36.60.

¹⁰¹ Doc. 36.53.

¹⁰² *Cfr.* doc. 36.60.

¹⁰³ Doc. 36.73.

GML del motivo per cui un automezzo contenente rifiuti della Barano Multiservizi (società *in house* del Comune di Barano per la gestione dei RSU) abbia viaggiato in promiscuità con i passeggeri con unità navali del gruppo Medmar “*e non con nave dedicata del Consorzio*”, indicando il numero di targa del veicolo e allegando altresì alcune fotografie a testimonianza dell’accaduto, nonché chiedendo “*gli opportuni controlli di rito*”¹⁰⁴.

In una seconda *e-mail*, di tenore analogo, inviata il giorno successivo, [D.M.] lamenta ancora con GML un episodio simile, per il quale i propri addetti avevano osservato a Pozzuoli, in orari diversi, lo sbarco e l’imbarco di due automezzi adibiti al trasporto di rifiuti (e anche in tal caso identificati con il numero di targa e alcune fotografie) che avevano viaggiato sulle navi traghetto di Medmar in promiscuità con i passeggeri “*e non con nave dedicata del Consorzio*”, richiedendo anche in tal caso “*gli opportuni controlli di rito*”¹⁰⁵.

Infine, una ulteriore *e-mail* di [D.M.], ancora datata febbraio 2019, contiene simili contestazioni, relative al trasporto di un automezzo rifiuti su nave Medmar e non COTRASIR, laddove in particolare nel testo si legge che “*si contesta tale condotta commerciale in antitesi con le regole consortili*”¹⁰⁶. Tali episodi, che riguardano navi traghetto del gruppo Medmar e, quindi, la modalità di trasporto rifiuti alternativa rispetto a quella “dedicata” oggetto delle attività consortili (e riservata, nello schema per esse previsto, proprio alla Traspemar di [D.M.]) allargano pertanto il perimetro potenziale di applicazione della ripartizione delle attività consortili anche a tale ultima attività, per quel che riguarda le linee di traghetto esercite dal gruppo Medmar.

104. Quest’ultima circostanza risulta confermata da un ulteriore documento, consistente in una lettera con cui il COTRASIR sollecita provvedimenti di natura sanzionatoria alla Direzione Generale per la Mobilità della Regione Campania nei confronti di Caremar, colpevole, a detta del Consorzio, di aver impropriamente imbarcato in una propria nave adibita a trasporto passeggeri un camion che trasportava un bus in avaria. Tale automezzo, come si evince dalla lettera (e come attestato da un articolo di giornale allegato, che denunciava gli abusi del “monopolio” consortile), si sarebbe visto rifiutare l’imbarco in un traghetto del gruppo Medmar in regime di trasporto “promiscuo”, essendo stato ritenuto dal COTRASIR un “rifiuto speciale” e riservato quindi a modalità di trasporto alternative, evidentemente riconducibili alle motonavi del Consorzio (e nello specifico, sulla rotta di interesse, a quelle della società Traspemar)¹⁰⁷.

105. Quest’ultima casistica risulta essere stata finanche oggetto di una vera e propria “disciplina” da parte del Consorzio stesso, in quanto essa è stata esplicitamente tenuta in considerazione in una delle versioni del già citato *Accordo Commerciale* tra le società consorziate¹⁰⁸. In tale documento, infatti, si legge, a proposito delle attività di Medmar: “*La GML Trasporti Marittimi S.r.l. si impegna a comunicare al Consorzio per conto della Medmar Navi S.p.A. i ricavi incassati per i trasporti effettuati per le categorie di competenza del Consorzio a seguito di precise istruzioni delle autorità. Il 50% di tali importi verranno contabilizzati nei ricavi complessivi da suddividere (...) (Art. 10)*”. Tale previsione, relativa alle attività di Medmar eventualmente imposte da pubbliche autorità al di

¹⁰⁴ Doc. 30.74.

¹⁰⁵ Docc. 30.75 e 42.11.

¹⁰⁶ Doc. 30.76.

¹⁰⁷ *Cfr.* doc. 36.76.

¹⁰⁸ *Cfr.* doc. 36.60.

fuori della gestione consortile, permetteva quindi di ridurre sensibilmente eventuali ricavi aggiuntivi che Medmar avesse dovuto conseguire in ragione di tali ipotetiche attività (svolte *de facto* in concorrenza, sia pur obbligata dalle autorità, nei confronti delle rotte di pertinenza dell'altra consorzata Traspemar) e prevedeva di ripartirne una percentuale significativa (pari al 50%) con le altre società consorziate, alla luce del più generale accordo di ripartizione dei ricavi complessivi associato all'attività consortile, di cui si dirà meglio più oltre (*cf. infra*).

106. Risulta infine in alcuni documenti anche il coordinamento (o tentativo di coordinamento) tra gli armatori con riferimento ad attività ulteriori, distinte da quelle principali operate dal COTRASIR di trasporto infiammabili e rifiuti. In tal senso, ad esempio, uno scambio *e-mail* di marzo 2019 attesta di una richiesta di un cliente a GML per il trasporto sulla rotta Napoli/Capri di un automezzo contenente pavimentazione in marmo; ricevuta l'*e-mail*, GML la gira al COTRASIR (chiedendo di contattare il socio SMLGL per la tariffa da applicare); si evince, dunque, che il trasporto in questione verrà comunque gestito all'interno dell'organizzazione consortile¹⁰⁹. Ancora, in un ulteriore documento reperito presso Traspemar, in un paragrafo dal titolo "*Criticità*", si legge: "*Per quanto riguarda i noleggi delle motonavi impiegate dal Consorzio, essendo non centralizzati hanno creato una situazione distortiva tra i consorziati, che sono entrati in concorrenza tra loro*"¹¹⁰. Sul tema dei noleggi delle motonavi impiegate dal Consorzio, un ulteriore documento conferma che gli stessi sono stati successivamente inclusi nella gestione consortile¹¹¹.

La "Convenzione" o Accordo commerciale fra Medmar, SMLGL e Traspemar: la ripartizione dei ricavi, il migliatico e le compensazioni tra le società consorziate

107. Come già anticipato, un ulteriore aspetto di grande rilevanza che emerge dalle evidenze ispettive e che consente di comprendere le specifiche modalità di funzionamento della concertazione posta in essere dalle Parti in seno al COTRASIR, concerne l'esistenza di un meccanismo di ripartizione dei ricavi realizzati, tra gli armatori allo stesso aderenti, sulla base delle rispettive quote storiche di ricavi che gli operatori avevano realizzato nel periodo 2014-2016. Tale meccanismo costituisce un ulteriore livello di organizzazione del Consorzio, che integra e – in un certo senso – deroga le previsioni "ufficiali" dell'atto costitutivo del COTRASIR e del relativo regolamento (pure già ricche, come si è visto, di elementi di natura concertativa). Specularmente i tre gruppi armatoriali aderenti alla gestione consortile avevano altresì pattuito una ripartizione, ancora una volta in base a quote storiche desunte dal medesimo periodo di riferimento (2014-2016) dei costi stimati associabili alle miglia percorse (c.d. "migliatico"). La ripartizione, tanto dei ricavi quanto dei costi del migliatico, veniva poi implementata tramite apposite compensazioni tra i gruppi armatoriali, nel senso che sarà meglio descritto in seguito.

108. In particolare, per quel che riguarda la ripartizione dei ricavi, mentre in base al regolamento del Consorzio (e alle dichiarazioni delle Parti, con la parziale eccezione di Traspemar, *cf. infra*) i ricavi delle attività armatoriali avrebbero dovuto essere ripartiti esclusivamente sulla base dei servizi concretamente effettuati da ciascuna società (che avrebbe utilizzato il veicolo consortile solo per l'attività di bigliettazione e altri servizi organizzativi), alla luce di altri documenti risulta che invece,

¹⁰⁹ Doc. 42.21.

¹¹⁰ "*Flusso fatturato annuo prospettico settembre 2018-settembre 2019*", già menzionato (doc. 36.65).

¹¹¹ Doc. 36.74.

di fatto, la ripartizione dei ricavi delle attività di trasporto operate in seno al COTRASIR (già depurate, in ogni caso, da qualsiasi dinamica concorrenziale in ragione delle descritte previsioni relative alla concertazione tariffaria e ai patti di non concorrenza) avveniva nel rispetto delle quote di ricavi conseguite dai gruppi armatoriali consorziati negli anni 2014-2016 (ossia, gli anni antecedenti allo sviluppo, nel 2017, di dinamiche competitive nel settore, in cui vigeva un sostanziale monopolio di ciascuno nella propria sfera di operatività), con la previsione di appositi meccanismi di compensazione rispetto a quanto in prima battuta percepito.

109. La esistenza di tale “*doppio livello*” di concertazione – e, quindi, di un ulteriore retrostante accordo tra le società consorziate, aggiuntivo rispetto alle regole ufficiali del Consorzio – viene esplicitamente attestata dalle evidenze ispettive. In particolare, in primo luogo, rileva un documento reperito presso Traspemar, consistente in un fascicolo di documentazione inerente al COTRASIR contenente, tra le altre cose, un documento significativamente denominato “*Regolamento interno*” (corrispondente alla già citata “*Convenzione*” tra le società consorziate, menzionata per altri profili e che sarà ulteriormente approfondita poco oltre nel testo)¹¹².

110. Tale “*Regolamento interno*” (o “*Convenzione*”), come già menzionato (*cf. supra*), risulta nel detto fascicolo in due bozze molto simili tra loro, che normano appunto le modalità di funzionamento del meccanismo di ripartizione dei ricavi. Nel primo documento, come di seguito evidenziato in Fig. 1, in cui l’accordo è tra GML (dove quindi Medmar e SMLGL sono rappresentate congiuntamente) e Traspemar, si legge che le medesime società: “(...) hanno definito nelle seguenti percentuali la loro quota di partecipazione ai ricavi relativi all’attività di cui si è detto [attività di trasporti speciali infiammabili e rifiuti svolta in seno al COTRASIR, n.d.r.] calcolate sulla media dei ricavi realizzati nel periodo 2014/2016: Traspemar Srl 29,65%, GML Trasporti Marittimi Srl 70,35% e (...) hanno accertato di aver percorso per l’effettuazione dei servizi negli anni 2014/2016 mediamente le seguenti quantità di miglia annuali: GML mgl [omissis], Traspemar mgl [omissis]. (...)”. Rispetto a tale premessa, viene esplicitamente stabilito nell’art. 1 della successiva Convenzione che “*La premessa ha valenza di patto e, così, viene accettata tra le parti*”.

Fig. 1. Stralcio del doc. n. 36.60

[omissis]

111. La Convenzione continua, all’articolo successivo, con la previsione per cui “*Le due società su richiamate si impegnano a rispettare nella suddivisione dei ricavi le percentuali su indicate e procureranno, nel caso di diversa quantità di corrispettivi, di fatturarsi reciprocamente degli spazi di carico per riequilibrarli*” (Art. 2). Al successivo articolo, ancora, si afferma che “*Le due società su richiamate si impegnano a percorrere annualmente le miglia su enunciate, eventuali differenze saranno conguagliate in denaro sempre con una reciproca fatturazione di spazi di carico o conguagliati nell’anno successivo con una minore o maggiore attività, secondo i casi che si*

¹¹² Più in dettaglio, tale fascicolo riporta, in copertina, successivamente al titolo del fascicolo stesso (denominato appunto “COTRASIR”), i singoli documenti ivi contenuti. Tra di essi, oltre a “Atto costitutivo”, “Camerale”, “Documenti amministratore”, “Costi annui”, si legge appunto, come elemento distinto dal successivo “Regolamento esterno” (corrispondente al già descritto regolamento ufficiale del Consorzio), il titolo “Regolamento interno”. L’elenco dei documenti contenuti nel fascicolo è quindi completato con le successive voci “Fatturati 2014/2016” e “Migliatico 2014/2016”, funzionali al meccanismo di ripartizione dei ricavi di cui si dirà a breve. *Cfr.* doc. 36.60.

verificheranno, percorrendo maggiori o minori miglia per la gestione dei servizi” (Art. 3), laddove nel successivo Articolo 4 si procede a una quantificazione comune del costo per miglio, stabilendone l’esatto ammontare ([omissis] euro) e stabilendo, altresì, che eventuali revisioni di tale riferimento avrebbero dovuto essere approvate da entrambe le parti della Convenzione stessa¹¹³.

112. Nel medesimo documento, più oltre nel testo, risulta la seguente tabella di ricapitolo dei ricavi realizzati dalle tre società interessate nel triennio 2014/2016, dalla quale scaturiscono le menzionate percentuali di ripartizione del fatturato realizzato dal COTRASIR tra le medesime (si noti che le percentuali di Medmar e SMLGL riportate nella tabella, sommate tra loro, corrispondono alla percentuale già menzionata afferente alla società comune GML¹¹⁴).

[Omissis]

113. In un altro documento, corrispondente a una versione leggermente diversa dell’accordo e denominata in questo caso “*Accordo commerciale*”¹¹⁵, le Parti risultano essere questa volta direttamente i tre armatori Medmar, SMLGL e Traspemar. In tale documento si legge in particolare: “*Le parti di cui all’accordo stabiliscono la loro quota di partecipazione ai ricavi relativi all’attività di cui si è detto in premessa [come in precedenza, attività di trasporti speciali infiammabili e rifiuti svolte in seno al COTRASIR, n.d.r.] nel seguente modo: Traspemar Srl 30%, Medmar Navi Spa 40%, Serv. Mar. Liberi Giuffré e Lauro Srl 30%. Le tre società (...) si impegnano a rispettare nella suddivisione dei ricavi le percentuali su indicate e, nel caso di diversa quantità di corrispettivi, a fatturarsi reciprocamente degli spazi di carico per riequilibrarli con cadenza mensile (...)*”. Sebbene il documento non sia datato, si fa menzione in un punto del medesimo all’ingresso di SMLGL nel Consorzio (avvenuto ad agosto 2019), dovendosi quindi trattare di una scrittura successiva a tale data. Si noti anche che, come si vedrà poco oltre, sulla base delle evidenze acquisite la effettiva ripartizione del fatturato COTRASIR risulta essere avvenuta – almeno in una prima fase – in base alle percentuali riportate nella Convenzione descritta in precedenza (29,65% Traspemar - 70, 35% GML). Pertanto, l’“*Accordo Commerciale*” in questa sede menzionato potrebbe rappresentare un successivo aggiustamento (di entità peraltro minima) delle percentuali di ripartizione dei ricavi tra gli armatori.

114. Né le bozze della Convenzione né l’Accordo Commerciale acquisiti in ispezione riportano le firme dei rappresentanti delle società. Ad ogni modo, in calce alla Convenzione viene precisato che “*il presente documento viene scritto in una unica copia originale recante la firma dei sottoscrittori e sarà conservata a cura del dott. [A.G.]*”¹¹⁶. Al riguardo, è importante osservare che dal confronto fra quanto previsto nelle pattuizioni delineate in tali accordi, da un lato, e le concrete attività delle

¹¹³ Doc. 36.60, cit.. Cfr. anche Regolamento del Consorzio, Art. 5: “*Mensilmente si effettueranno, verificandosene i presupposti, le fatturazioni tra i consorziati per gli spazi di carico compravenduti tra loro*” (doc. 12.1). Il Regolamento non fa tuttavia menzione di quali siano i “presupposti”, sui quali invece i documenti in analisi fanno luce (i.e. ricavi percepiti che si dovessero distanziare dalla ripartizione concordata a monte secondo le percentuali “storiche”).

¹¹⁴ Al riguardo, si osservi anche per completezza che, tuttavia, le quote di ripartizione corrispondenti alla quota di ricavi “storici” (ricavi medi 2014/2016) delle due società, non corrispondono invece alla quota di partecipazione societaria paritaria – 50% e 50% - in GML.

¹¹⁵ Doc. 36.53.

¹¹⁶ Tale circostanza, tuttavia, non ha potuto essere oggetto di approfondimento istruttorio con l’interessato (il dott. [A.G.] amministratore del COTRASIR) in quanto quest’ultimo risultava, in tale periodo, soggetto a misure detentive.

Parti desumibili da ulteriori documenti agli atti, dall'altro, risulta chiaramente l'effettiva attuazione del meccanismo di ripartizione dei ricavi delineato negli accordi e sopra descritto. In particolare, in primo luogo, in un documento reperito presso Traspemar denominato "*Conteggio relativo ai passaggi tra Traspemar Srl e GML Trasporti Marittimi Srl*", si dà conto di una ripartizione dei ricavi tra le parti, la quale avviene esattamente secondo le quote definite nella citata Convenzione. In tale documento (sotto riprodotto alla Figura 2) si legge: "(...) *Per il periodo (1/1/19-31/5/19) l'ammontare complessivo dei ricavi al netto di IVA è pari a [omissis] e si appartiene come segue: Traspemar Srl [omissis] e GML Trasporti Marittimi Srl [omissis].*

L'ammontare imponibile fatturato da Traspemar Srl per lo stesso periodo ammonta a [omissis].

L'ammontare di competenza [omissis].

Saldo da avere GML Srl [omissis]".¹¹⁷

In tali conteggi, come evidente, il fatturato complessivo è ripartito esattamente secondo le quote 29,65% Traspemar e 70,35% GML precedentemente menzionate. Traspemar, infatti, che aveva fatturato nel periodo di interesse [omissis] euro (al netto di IVA), aveva una quota di spettanza di fatturato pari a soltanto al 29,65% dei ricavi complessivi conseguiti dall'insieme delle società consorziate nello stesso periodo, corrispondente a [omissis] euro (ancora al netto di IVA). La differenza tra tali due importi, pertanto, era idonea a generare un "saldo" di [omissis] euro (ancora al netto di IVA) che sarebbe stato fatturato da GML.

115. Si legge poi, nel seguito del documento, che "*Di tale importo è stato già fatturato nel 2018 [omissis] per cui rimane da fatturare [omissis] per il 2019 ed [omissis] per il 2018 ([omissis]) in totale [omissis]*"¹¹⁸. Al riguardo, si osserva che la somma [omissis] definita come "*già fatturata*" risultava in effetti comparire all'inizio della pagina come somma di due fatture (al netto di IVA) emesse da GML nei confronti di Traspemar in relazione ai mesi di novembre e dicembre 2018¹¹⁹. La somma di [omissis], invece, corrisponde al valore (ancora una volta al netto di IVA) attribuito, nella prima delle diverse tabelle che seguono nel documento (e in cui compaiono diversi conteggi di dettaglio, di cui si dirà meglio a breve), alla voce "*migliatico 2018*" (che fa riferimento a un saldo relativo a tale grandezza, anch'esso oggetto di compensazione tra le società, nel senso che sarà illustrato poco oltre). Evidentemente, quindi, in relazione ai conteggi residui di pertinenza del 2018, Traspemar doveva, da un lato, corrispondere [omissis] euro già fatturati da GML e, dall'altro, ricevere da GML [omissis] euro corrispondenti alla valorizzazione della variabile "*migliatico*". La compensazione di tali somme tra di loro e con il valore di [omissis] euro precedentemente menzionato conduce proprio alla somma netta "*da fatturare*" pari a [omissis] che, al lordo dell'IVA, diventa [omissis] euro¹²⁰.

¹¹⁷ Doc. 36.58.

¹¹⁸ Medesimo doc. 36.58.

¹¹⁹ La circostanza che tali importi fossero stati già fatturati emerge anche dal doc. 47.4 che, nell'elencare diverse fatture relative a GML, specifica che le fatture in oggetto (identificate con una specifica numerazione, corrispondente a quella del doc. 36.58) risalgono rispettivamente al 30 novembre e al 31 dicembre.

¹²⁰ In altri termini, [omissis] euro al netto di IVA equivalgono al nuovo "debito" di [omissis] euro di Traspemar nei confronti di GML relativo alla gestione gennaio-maggio del 2019, meno il vecchio "credito" di Traspemar di [omissis] euro relativo ai conteggi del migliatico del 2018 (mentre i [omissis] euro, evidentemente dovuti da Traspemar a GML nei meccanismi di riequilibrio dei ricavi del 2018, erano già stati autonomamente fatturati, come attestato nello stesso documento, oltre che nel doc. 47.4).

Figura 2 – doc. 36.58, pag.1*[omissis]*

116. A ulteriore riscontro oggettivo dell'effettiva attuazione del meccanismo di ripartizione dei ricavi, sono stati acquisiti alcuni documenti contabili tra GML e Traspemar relativi proprio alla fatturazione reciproca di spazi di carico, espediente utilizzato per il conguaglio di differenze tra i ricavi effettivamente percepiti e quelli spettanti in base alla ripartizione concordata a monte tra gli armatori. A titolo esemplificativo, in un documento reperito presso Medmar Navi, è presente una fattura di GML verso Traspemar avente ad oggetto “*addebito per utilizzo degli spazi a bordo delle ns motonavi per il periodo dal 1° gennaio al 31 maggio 2019*”, pari esattamente al valore di *[omissis]*, ossia l'importo finale che risultava dover essere corrisposto da Traspemar a GML nel documento precedentemente citato¹²¹. Tale importo, quindi, che è stato dimostrato essere il preciso risultato della applicazione del meccanismo di ripartizione previsto nella Convenzione tra le società consorziate e delle relative percentuali di spettanza (29,65% a Traspemar, 70,35% a GML) dei ricavi generati dalle attività esercite in seno al COTRASIR, è stato successivamente corrisposto esattamente nei modi previsti dalla Convenzione medesima al già citato Art. 2, ossia utilizzando fatturazioni reciproche di spazi di carico.

117. In questo modo quindi le società compensavano, di periodo in periodo, gli scostamenti tra la ripartizione dei ricavi effettivamente realizzatasi nell'unità di tempo (risultante dalle attività di bigliettazione del COTRASIR per conto delle consorziate nei confronti dei clienti finali) e la ripartizione *a priori* prevista nell'accordo sottostante tra le singole società stesse (basato sulle percentuali di ciascuna del fatturato complessivo 2014/2016).

118. A ulteriore riprova della presenza di conteggi e compensazioni tra le società consorziate – e della continuità e sistematicità degli stessi – nel documento “Conteggio relativo ai passaggi tra Traspemar Srl e GML Trasporti Marittimi Srl” citato poc'anzi si rinvencono altresì due tabelle (*cf. infra*, Figura 3), denominate rispettivamente “RIEPILOGO CONTI COTRASIR/TRASPEMAR/GML AL 31/10/2019” e “RIEPILOGO CONTI COTRASIR/TRASPEMAR/GML AL 31/8/2019”, riportanti dati mensili relativi a una serie di importi (tra cui, come già anticipato, il valore al netto di IVA del saldo del migliatico del 2018 di *[omissis]* euro), con ogni probabilità oggetto di compensazione, come prima illustrato. Ciò si evince, oltre che dalla citata voce “migliatico 2018” (il cui ruolo è stato già discusso), dalla presenza, in corrispondenza dei mesi di novembre e dicembre 2018, proprio degli importi delle fatture anch'esse citate nel calcolo del saldo netto illustrato nel dettaglio nella prima pagina del documento (*cf. supra*). Inoltre, in corrispondenza di ognuno degli importi mensili citati, che assumono a volte un segno negativo (a significare, verosimilmente, che la fatturazione debba avvenire a parti invertite), viene indicata o una specifica fattura (contraddistinta con la sigla “FT”) o la dicitura “*allotment*”, che potrebbe indicare, verosimilmente, una futura fatturazione o una forma alternativa di compensazione “*in natura*”.

¹²¹ *Cfr.* doc. 47.81, pag.19. Ulteriori esempi di fatture da GML a Traspemar per “utilizzo di spazi di carico” sono contenuti nel doc. 47.84 (che include anch'esso alcune delle fatture citate dal doc. 36.58).

Figura 3– doc. 36.58, pag.2

[*Omissis*]

119. Ancora, seguitando la lettura del medesimo documento, si rinviene una terza tabella che, nella prima parte, rende esplicito il ruolo del c.d. “*migliatico*”, ossia del numero di miglia operate da ciascuna società nell’unità di tempo, all’interno del meccanismo di ripartizione (*cf. infra*, Figura 4). In particolare tale tabella, relativa al medesimo orizzonte temporale della tabella precedente, evidenzia distintamente per Traspemar e per GML il numero di miglia effettivamente percorse, il numero di “*miglia da percorrere*” e, infine, la differenza tra questi due valori. Nel caso di specie, Traspemar risultava aver percorso [*omissis*] miglia in più rispetto alle proprie “*miglia da percorrere*”, mentre GML risultava aver percorso [*omissis*] miglia in meno rispetto alle proprie “*miglia da percorrere*”. In una successiva sezione della tabella, intitolata “*VALORIZZAZIONE MIGLIATICO*”, vengono computati, adottando due fattori di conversione distinti, sia l’“*onere per le miglia percorse in più*” da Traspemar, pari a [*omissis*], per un totale di [*omissis*] euro, che il “*risparmio per le miglia percorse in meno*” da GML, quantificato in [*omissis*], per un totale di [*omissis*] euro. La prima somma viene quindi rinominata, in una ulteriore sezione successiva della tabella, “*RIMBORSO GML A TRASPEMAR - MIGLIATICO*”, mentre la seconda somma, sottratto l’importo della prima, va a costituire l’“*IMPORTO RISPARMIO MIGLIA DA DIVIDERE SECONDO PARTECIPAZIONE*” e viene quindi ripartita secondo le medesime percentuali utilizzate a per la ripartizione complessiva dei ricavi, comportando quindi, per Traspemar, un ulteriore importo a proprio favore pari a [*omissis*] euro che, sommati ai [*omissis*] già spettanti a tale società, va a costituire un “*credito complessivo*” collegato al *migliatico* pari a [*omissis*] euro, riportato immediatamente dopo.

120. Pertanto, posto che le società avevano stabilito un numero di miglia “*da percorrere*” complessivo per ciascuna società (e, quindi, per il complesso delle attività consortili) e che tali numeri implicavano implicitamente una quota di miglia “*da percorrere*” per ciascuna di esse (pari a circa il [*omissis*] per Traspemar e al [*omissis*] per GML), era previsto da un lato che le società compensassero tra loro eventuali variazioni di tali quote implicite nell’ambito del totale di “*miglia da percorrere*” e dall’altro che ripartissero tra di loro, con le medesime quote utilizzate per i ricavi (e quindi anche, automaticamente, per eventuali variazioni dei ricavi stessi rispetto a quelli previsti) anche eventuali oneri aggiuntivi o risparmi derivanti da scostamenti tra il totale delle miglia percorse e il totale delle miglia previste per lo svolgimento delle attività consortili.

121. Riguardo alla quota utilizzata per ripartire il numero di “*miglia da percorrere*” da ciascuna società, essa risulta determinata tramite una formula matematica riproporzionando il numero di miglia “*attribuite*” a ciascuna nell’ambito della già citata Convenzione (rispettivamente [*omissis*] per GML e [*omissis*] per Traspemar, a loro volta corrispondenti, come indicato nella stessa Convenzione e in molti appunti appartenenti al medesimo documento, al numero medio di miglia annuali da esse percorse nel periodo 2014-2016) con un coefficiente pari a 240/365 giorni (riproporzionamento che potrebbe riflettere il proposito delle Parti di ridurre il numero di corse a seguito della costituzione del COTRASIR). La circostanza che Traspemar avesse, sia negli anni di riferimento 2014-2016 sia - conseguentemente - negli accordi stipulati dalle Parti in sede di costituzione del COTRASIR, una quota di miglia ben superiore alla quota di ricavi di propria pertinenza non deve sorprendere, se si considera la remuneratività, significativamente diversa, dei

servizi di trasporto svolti dalle due società (e, segnatamente, inferiore nel caso del servizio di trasporto rifiuti, che rappresentava, nell'ambito delle attività consortili, la totalità del *business* di Traspepar e invece costituiva una percentuale molto più limitata dei trasporti operati da GML).

Figura 4 – doc. 36.58, pag.4

[*Omissis*]

122. Il documento poi continua con ulteriori rendicontazioni mensili, in cui viene ancora una volta ribadita la applicazione delle quote “*di competenza*” previste nella Convenzione, finalizzata a una ripartizione, rispetto a tali quote predeterminate, anche delle spese per la commissione del 3% corrisposta al COTRASIR per lo svolgimento delle proprie attività (*cf. infra*, Figure 5 e 6): le commissioni effettivamente corrisposte a COTRASIR a seguito delle attività di bigliettazione di quest’ultimo – in un primo momento proporzionali a quanto effettivamente bigliettato da ciascuna società – venivano infatti anch’esse ricalcolate allo scopo di ripartire le stesse in base alle quote oggetto dell’accordo tra le Parti.

Figura 5 – doc. 36.58, pag. 5

[*Omissis*]

Figura 6 – doc. 36.58, pag.6

[*Omissis*]

123. Inoltre, come già osservato per altro profilo, la già citata Convenzione prevedeva anche, a proposito delle attività di Medmar quale operatore nel settore dei passeggeri capace di ospitare, in taluni casi, carichi di rifiuti in modalità di trasporto “promiscuo”, che “*La GML Trasporti Marittimi S.r.l. si impegna a comunicare al Consorzio per conto della Medmar Navi S.p.A. i ricavi incassati per i trasporti effettuati per le categorie di competenza del Consorzio a seguito di precise istruzioni delle autorità. Il 50% di tali importi verranno contabilizzati nei ricavi complessivi da suddividere (...)*” (Art. 10)”. Tale previsione rappresenta una ulteriore testimonianza della volontà delle Parti di addivenire a una ripartizione a priori quanto più completa possibile di tutte le attività rientranti, anche solo potenzialmente, nella sfera di competenza comune¹²².

124. Si deve in conclusione osservare che, in base alle evidenze ispettive, il triennio 2014/2016 ha rappresentato il riferimento, oltre che per il meccanismo di suddivisione dei ricavi (e dei costi delle miglia percorse) realizzati in seno al COTRASIR basato sulle quote storiche, anche per l’ammontare di ricavi che le Parti si sono prefisse di raggiungere attraverso l’operatività del Consorzio. Esse, infatti, hanno fatto riferimento proprio al livello medio di fatturato di quel triennio in valore assoluto (antecedente ai successivi sviluppi concorrenziali nel biennio 2017/2018, di cui si è detto) nell’applicare i progressivi aumenti dei prezzi dei servizi di trasporto carburanti e rifiuti segnalati all’Autorità e precedentemente illustrati¹²³. In altri termini, la gestione in comune dei servizi attraverso lo strumento consortile ha consentito alle Parti di raggiungere, a partire dal 2018, il livello

¹²² Doc. 36.60, più volte citato.

¹²³ *Cfr.* doc. 36.65.

di redditività dei servizi registrato nel triennio 2014/2016, ovvero un periodo in cui ciascun armatore aveva operato come monopolista nei servizi e nelle tratte di rispettiva specializzazione, potendo dunque praticare prezzi sovra-concorrenziali.

3.2.5 Lo scioglimento di GML e COTRASIR a seguito dell'avvio e la evoluzione successiva

125. Nel corso del procedimento, come ricordato, le Parti hanno presentato impegni, ai sensi dell'articolo 14-ter della legge 10 ottobre 1990, n. 287. La prima di tali misure consisteva nello scioglimento del COTRASIR e di GML e nell'astenersi in futuro da ogni forma di concertazione finalizzata alla prestazione dei servizi analizzati dall'istruttoria, ivi comprese eventuali gestioni in forma consortile dei medesimi. L'Autorità, con provvedimento del 13 ottobre 2020, ha rigettato tali impegni. Le Parti hanno tuttavia deciso di dare comunque spontanea attuazione allo scioglimento della società comune e del Consorzio.

126. In particolare, secondo quanto comunicato all'Autorità, il 27 luglio 2020 sono stati deliberati lo scioglimento e la messa in liquidazione del COTRASIR¹²⁴, fase che risulta tuttora in corso¹²⁵. Nella stessa data del 27 luglio 2020, risulta parimenti adottata la delibera di scioglimento di GML¹²⁶. Anche in questo caso, secondo le informazioni rese dalle Parti, tale fase risulta essere tuttora in corso¹²⁷.

127. Quanto ai servizi di trasporto marittimo di interesse dell'istruttoria, eserciti da GML e dal COTRASIR nei periodi di rispettiva operatività (2018/2020), risulta che gli stessi, a partire dal 1° agosto 2020, siano stati riattivati direttamente dagli armatori Parti del procedimento (Medmar Navi, SMLGL e Traspemar), secondo quelle che, alla luce del complesso delle risultanze emerse, risultano le rispettive storiche specializzazioni. In tal senso, segnatamente, risulta che Medmar Navi abbia ripreso l'esercizio del servizio di trasporto infiammabili verso le isole di Ischia e Procida, Traspemar il servizio di trasporto rifiuti dalle medesime isole verso la terraferma su motonave dedicata, e SMLGL entrambi i servizi (trasporto infiammabili e rifiuti) da e per l'isola di Capri. Ciascun operatore risulta l'unico soggetto esercente i servizi di rispettiva specializzazione sulle tratte di interesse, essendosi sostanzialmente ricreata la situazione vigente nel triennio 2014/2016 (prima del periodo di accesa competizione del 2017/2018 e del successivo periodo di gestione in comune dei servizi attraverso GML e COTRASIR 2018/2020, come ampiamente descritto nelle sezioni precedenti).

128. Quanto alle tariffe attualmente applicate dagli armatori, risulta che gli stessi – in particolare, Medmar Navi e Traspemar - abbiano dato spontanea attuazione anche a quanto previsto dall'Impegno n. 6 presentato all'Autorità, ovvero abbiano applicato degli sconti di entità pari a circa il 10% rispetto ai prezzi precedentemente vigenti (sebbene, appare opportuno sottolineare, la misura prevedesse tale livello come un *cap* di prezzo, mentre nella situazione odierna si tratta di un prezzo liberamente definito dagli armatori, suscettibile naturalmente di modifica in ogni momento). La società SMLGL, dal canto suo, ha ripreso i servizi di trasporto speciali con riferimento all'isola di

¹²⁴ Cfr. doc. 15 del *sub*-procedimento impegni, del 6 agosto 2020. Dalla Delibera di scioglimento trasmessa, risulta liquidatore del Consorzio [A.G.], già Amministratore Unico del medesimo (cfr. *supra*).

¹²⁵ Docc. 181, 304, 313-318.

¹²⁶ Cfr. doc. 12 del *sub*-procedimento impegni, del 30 luglio 2020. Dalla Delibera di scioglimento trasmessa, risultano liquidatori con firma e poteri congiunti [S.D.] ed [E.D.], rispettivamente già Presidente del CdA e Consigliere di GML.

¹²⁷ Doc. 178, 304, 313-318.

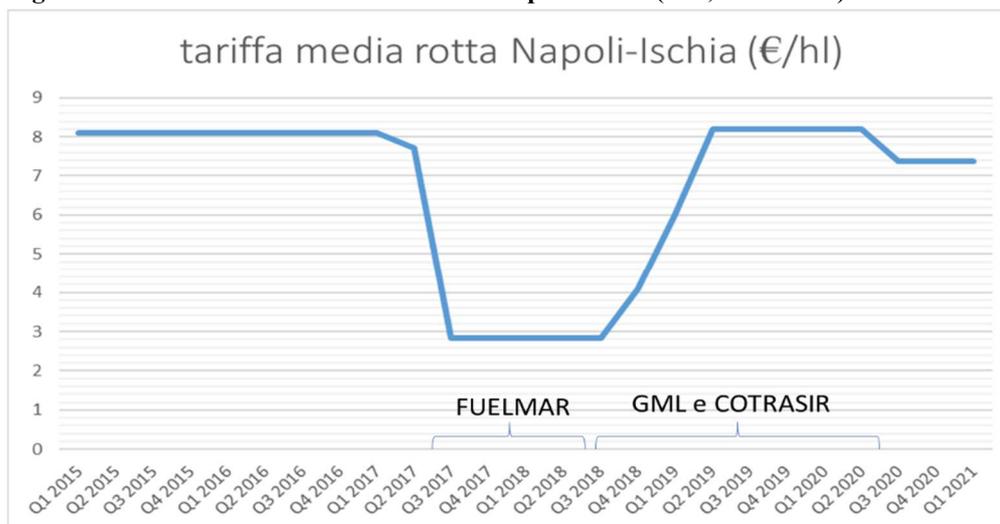
Capri, applicando il medesimo tariffario vigente in seno al COTRASIR (si noti, al riguardo, che le tariffe relative a Capri non erano comunque state oggetto dell'impegno di prezzo collettivamente presentato dalle Parti)¹²⁸.

129. Lo stato di fatto per cui ciascuna società è tornata a offrire i servizi storicamente svolti, senza reciproche pressioni concorrenziali, è stato testimoniato anche dai clienti dei servizi stessi. A titolo esemplificativo, in particolare, la società Ambrosino ha dichiarato in audizione che *“Ora che il COTRASIR è stato sciolto, e gli armatori sono tornati a lavorare ciascuno nel proprio comparto, i prezzi hanno subito una lieve diminuzione, dovuta all’iniziativa messa in atto dall’Antitrust”*¹²⁹.

3.2.6 Gli incrementi paralleli dei prezzi

130. Le informazioni acquisite nel corso dell'istruttoria hanno permesso di ricostruire l'evoluzione dei livelli di prezzo delle due tipologie di servizi di trasporto, carburanti e rifiuti, per ciascuna delle rotte interessate nel periodo dal 2015 ad oggi. Si riportano, pertanto, nei grafici che seguono (*cf.* Figure 7-10), i livelli di prezzo medi praticati dagli operatori per ciascun trimestre del periodo di interesse in ciascuna delle rotte e per ciascuna tipologia di servizio¹³⁰.

Figura 7: tariffa media rotta infiammabili Napoli-Ischia (€/hl, 2015-2021)



¹²⁸ Medmar ha reso noto di aver ulteriormente ridotto il prezzo richiesto, passando da [omissis] euro a ettolitro a [omissis] euro a ettolitro, a partire dal 1° marzo 2021. Tale riduzione, con tutta evidenza, ha carattere meramente simbolico.

¹²⁹ Doc. 184, verbale di audizione.

¹³⁰ Sebbene i cambiamenti tariffari non siano intervenuti esattamente con cadenza trimestrale, si è attribuito a ciascuno dei trimestri che compongono il periodo di osservazione il livello tariffario che ha caratterizzato tale trimestre in modo prevalente.

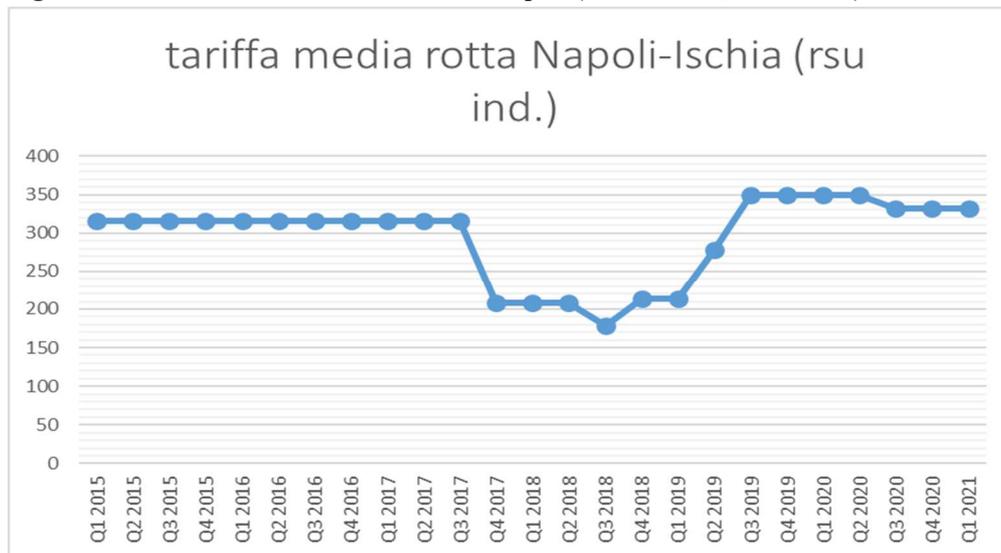
Figura 8: tariffa media rotta rifiuti Ischia-Napoli (€/aut. indiff., 2015-2021)

Figura 9: tariffa media rotta infiammabili Napoli-Capri (€/hl, 2015-2021)

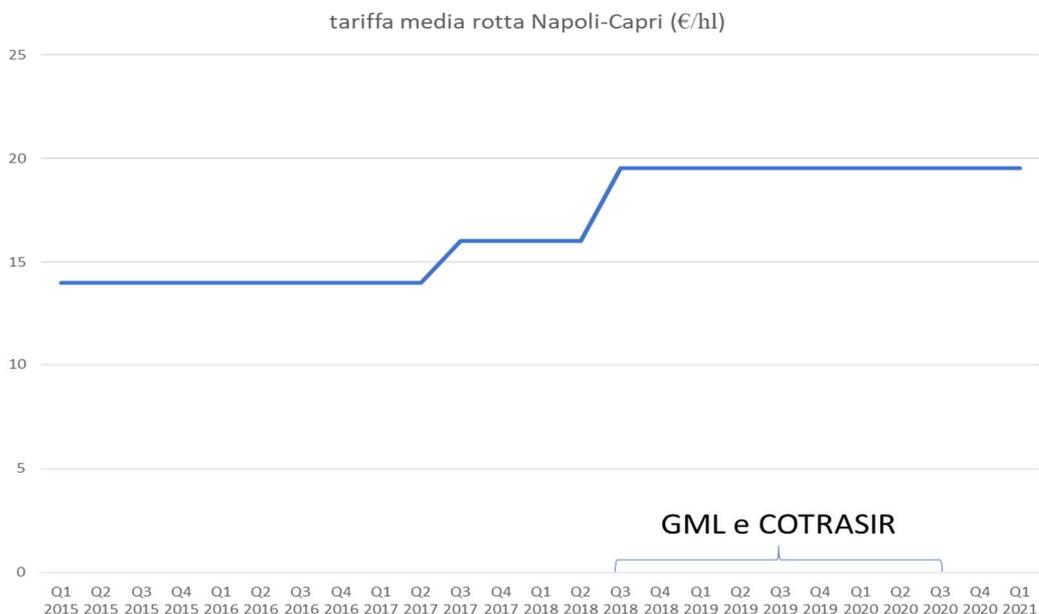
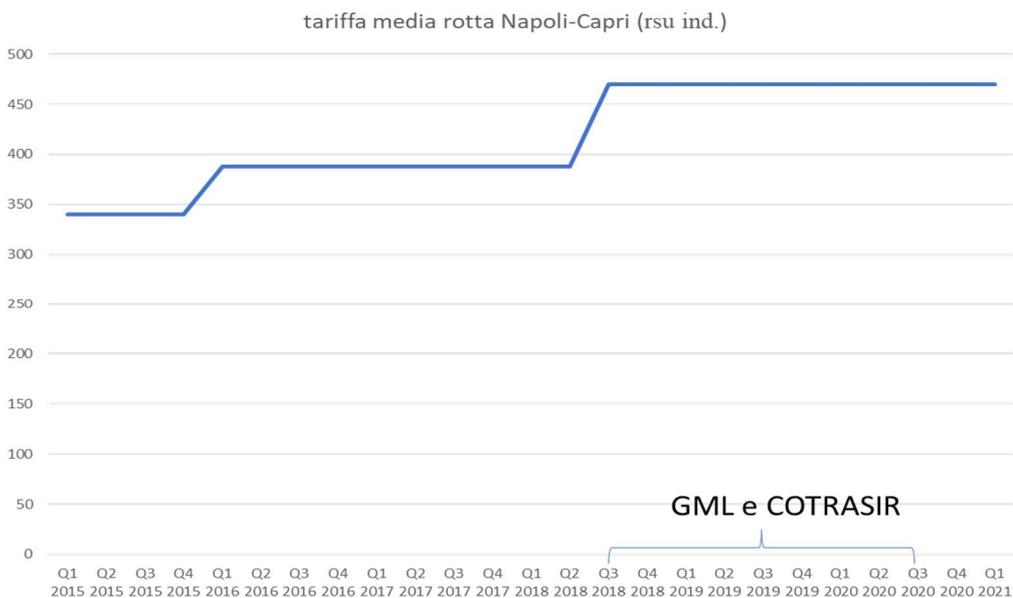


Figura 10: tariffa media rotta rifiuti Capri-Napoli (€/aut. indiff., 2015-2021)



131. Come si evince dalle Figure 7 e 8, nelle rotte da e verso la isola di Ischia, si è assistito dal 2017 a una fase di evidente calo tariffario, associato all'ingresso di nuovi operatori, segnatamente la società Fuelmar (sostenuta da Traspemar tramite noleggio di navi a scafo armato) nel trasporto di infiammabili e, poco dopo, di Medmar Navi nelle rotte dedicate al trasporto rifiuti (tradizionalmente

appannaggio della stessa Traspemar). In entrambe le tipologie di servizio si è assistito, in questa fase di confronto competitivo, a una riduzione dei prezzi consistente rispetto all'equilibrio preesistente.

132. In particolare, come si può osservare nella Figura 7, il prezzo medio richiesto per il trasporto di carburanti è passato nel luglio 2017, poco dopo l'ingresso di Fuelmar, da un valore pari a circa [omissis] euro a ettolitro a un valore pari a circa [omissis] euro a ettolitro (dopo essersi attestato, nel precedente trimestre, intorno a un valore medio di circa [omissis] euro a ettolitro) e ha continuato ad assestarsi su questi livelli fino alla cessazione delle attività della stessa Fuelmar, intervenuta nello stesso periodo della costituzione di GML tra il gruppo Medmar e quello Giuffrè e Lauro (maggio 2018, con inizio operatività in giugno) e del consorzio COTRASIR inclusivo anche della stessa Traspemar (luglio 2018, con inizio operatività a metà settembre)¹³¹. A seguito di tali modifiche della struttura dell'offerta, la tariffa media è rapidamente risalita a livelli ben più elevati, perfino superiori a quelli antecedenti all'ingresso di Fuelmar nel mercato: infatti, già all'inizio di aprile 2019, la stessa aveva raggiunto un livello pari a circa [omissis] euro a ettolitro trasportato, livello mantenuto fino all'inizio del procedimento¹³². Infine, nell'agosto 2020, in attuazione spontanea della proposta di impegni presentata all'Autorità, contestualmente allo scioglimento di GML e COTRASIR le Parti hanno attuato una lieve riduzione tariffaria, fino al livello di [omissis] euro a ettolitro¹³³.

133. Con riferimento alla evoluzione tariffaria per il trasporto di rifiuti sulla tratta Ischia-Napoli, illustrata nella Figura 8, anche in tal caso si registra una sensibile riduzione tariffaria nel periodo intercorso tra metà del 2017 e metà del 2018, nel quale Medmar Navi, poco dopo l'ingresso di Fuelmar (quindi, indirettamente, di Traspemar) nel trasporto degli infiammabili, ha iniziato a sua volta a operare rotte dedicate al trasporto di rifiuti dall'isola, in concorrenza con il tradizionale operatore Traspemar. Prendendo a riferimento ad esempio il prezzo richiesto per il trasporto di un automezzo RSU di tipo 190¹³⁴ pieno di rifiuti indifferenziati, il livello medio di tale valore si è ridotto, in tale fase, fino a [omissis] euro, importo ben inferiore al livello tariffario medio precedente,

¹³¹ Per quel che riguarda i livelli tariffari medi di questa fase, sono stati utilizzati i listini prezzi degli operatori attivi in quel periodo, forniti dagli acquirenti. I livelli tariffari analizzati, inoltre, basati sulla metratura lineare degli automezzi contenenti il carburante trasportato, sono stati convertiti in prezzo a ettolitro, utilizzando, in assenza di indicazioni specifiche da parte delle Parti circa il fattore di conversione da metri lineari a capacità in ettolitri, la capacità degli specifici automezzi trasportati di cui, in taluni listini, viene indicata, oltre alla metratura e alla relativa tariffa, anche la effettiva quantità di carburante trasportato. In tal senso, si precisa che, tra i valori suggeriti da tale criterio di conversione, sono stati utilizzati i valori maggiormente conservativi, ossia che comportano una minore stima del decremento tariffario intercorso in questa fase del mercato (e nello specifico è stata utilizzata una capacità stimata di 180 ettolitri per un automezzo fino 9,5 mt, che ha permesso quindi di calcolare la tariffa a ettolitro dividendo la tariffa praticata da ciascun operatore per tale automezzo per 180). In tal senso, si specifica altresì che i denunciati hanno stimato per tale periodo livelli tariffari anche sensibilmente inferiori a quelli riportati nel grafico. *Cfr.* docc. 15, 174, 175, 181, 188.

¹³² In particolare, tale livello tariffario è stato raggiunto tramite tre successivi aumenti: il primo, coincidente con l'inizio delle attività del COTRASIR il 13 settembre 2018, ha portato i livelli di prezzo a circa [omissis] euro a ettolitro. Già a decorrere dal 16 dicembre dello stesso anno, è stato poi annunciato un aumento a [omissis] euro a ettolitro, coincidente con il ritorno alla tariffazione per ettolitro e non per metratura lineare degli automezzi. Infine, dal 1° aprile 2019, il prezzo medio ha raggiunto il livello di [omissis] euro a ettolitro. Già con la costituzione di GML, inoltre, erano stati modificati anche gli orari delle rotte precedentemente svolte dalla società madre Medmar Navi, in particolare eliminando le corse mattutine e quelle svolte di mercoledì.

¹³³ Anche i prezzi praticati per il trasporto di bombole di GPL hanno riscontrato un aumento di circa il 10% con la costituzione del COTRASIR. Tale aumento è stato poi sostanzialmente sterilizzato in sede di attuazione spontanea degli impegni presentati dalle Parti nel corso del procedimento.

¹³⁴ Si tratta di un autocarro polivalente di gamma pesante.

pari a circa [omissis] euro¹³⁵. A seguito della costituzione di COTRASIR, nel settembre 2018, si è assistito alla immediata cessazione del servizio di trasporto di rifiuti da parte di GML (società partecipata dal gruppo Medmar che aveva ereditato da questo, per pochi mesi, anche tale tipologia di servizio) e a un notevole incremento tariffario, con la tariffa media che è sostanzialmente raddoppiata, giungendo a livelli pari a circa [omissis] euro per il trasporto della medesima tipologia di automezzo (fino alla riduzione, in sede di implementazione volontaria degli impegni, al valore di [omissis] a partire da agosto 2020).

134. Per quel che riguarda la rotta di trasporto di carburanti per l'isola di Capri, come si evince dalla Figura 9, i livelli tariffari hanno visto un aumento da [omissis] a [omissis] euro a ettolitro nella seconda metà del 2017 e un successivo ulteriore aumento, fino a un livello di poco superiore a [omissis] euro a ettolitro, nella seconda metà del 2018, nel periodo immediatamente successivo alla costituzione di GML (che effettuava tali rotte al posto della società SMLGL, ma utilizzando naviglio della stessa).

135. Con riferimento, infine, al trasporto rifiuti dall'isola di Capri, la Figura 10 mostra che si è verificato un primo aumento all'inizio del 2016, da [omissis] a [omissis] euro per il trasporto di un automezzo pieno di RSU tipo 190, seguito da un ulteriore aumento fino al livello di [omissis] euro nella seconda metà del 2018, a seguito della sostituzione di SMLGL con la società GML nell'esercizio della rotta.

3.3 Gli esiti di mercato

136. Come si evince dai precedenti grafici, a seguito dell'inizio della intesa contestata, i livelli dei prezzi sono aumentati nel periodo di osservazione per entrambi i servizi e in entrambe le rotte considerate. Tuttavia, mentre per Capri si è assistito durante l'intero periodo dal 2015 a una crescita costante e relativamente graduale nel corso del tempo, i livelli tariffari di Ischia si sono considerevolmente ridotti nel periodo 2017/2018 e, successivamente all'inizio delle condotte contestate, hanno subito un rapido incremento, fino a livelli perfino superiori a quelli antecedenti alla fase di decrescita.

137. Le Parti segnalanti, del resto, relativamente al servizio di trasporto di infiammabili verso l'isola di Ischia, hanno denunciato incrementi tariffari estremamente marcati, da esse quantificati fino al 400%, da quando gli armatori hanno iniziato a operare tramite il consorzio COTRASIR. Tale stima, di fatto, deriva dalla differenza tra i livelli tariffari vigenti nell'estate 2018 (immediatamente antecedenti all'inizio della operatività del Consorzio) e quelli raggiunti dopo l'ultimo degli incrementi tariffari verificatisi nel periodo consortile (ossia dal secondo trimestre 2019 fino allo scioglimento del Consorzio).

138. Tuttavia, la stima di tale differenza non appare del tutto conferente ai fini di quantificare gli eventuali effetti delle condotte contestate, in quanto considera, da un lato, i listini più bassi tra quelli del periodo antecedente al periodo consortile (che, pur essendo i listini immediatamente precedenti all'inizio delle attività del COTRASIR, non rappresentano necessariamente la migliore stima del livello di prezzo che sarebbe prevalso sul mercato in assenza delle condotte contestate) e dall'altro

¹³⁵ Nei casi in cui le Parti hanno praticato tariffe differenziate per le diverse società di raccolta comunali, il livello tariffario medio indicato è stato ottenuto tramite una media dei prezzi praticati ai diversi comuni dell'isola, ponderata per la popolazione degli stessi (essendo la popolazione verosimilmente proporzionale all'ammontare di rifiuti trasportati). *Cfr.* docc. 174, 175, 177, 181, 188.

il livello massimo raggiunto dai livelli tariffari nel periodo consortile. Tale stima, inoltre, non considera in alcun modo la possibilità che altri fattori possano aver influenzato, in un senso o in un altro, i livelli tariffari, a prescindere dalle condotte contestate. Una stima degli effetti delle condotte contestate sui corrispettivi richiesti per i servizi di interesse richiederebbe invece il confronto tra i livelli di prezzo vigenti nel periodo dell'intesa e i livelli di prezzo che si sarebbero riscontrati in assenza di concertazione.

139. In tal senso, un confronto più appropriato – nonché più cautelativo nei confronti delle Parti - richiederebbe di confrontare il livello tariffario medio riscontrato nel periodo dell'intesa con il livello tariffario medio riscontrato antecedentemente all'intesa in un orizzonte temporale di estensione comparabile a quella del periodo di attuazione della stessa intesa (e non già con gli ultimi listini vigenti prima della costituzione del COTRASIR).

140. In particolare, confrontando i livelli tariffari medi vigenti nel periodo che va dall'inizio della implementazione dell'intesa sul mercato (istituzione del COTRASIR e cessazione delle linee di trasporto infiammabili di Fuelmar/Traspepar e trasporto rifiuti di Medmar) alla fase di implementazione volontaria degli impegni (scioglimento di COTRASIR e GML e riduzione dei corrispettivi del 5-10%) si osserva, per entrambe le tipologie di trasporto e per entrambe le rotte, un incremento percentuale significativo, sia pur inferiore a quello indicato dai denuncianti (*cf.* Tabella 3)¹³⁶.

Tabella 3 – variazione prezzi medi per rotta/servizio per isole campane

	Q4_2018 - Q2_2020 (intesa)	Q1_2017 - Q3_2018 (pre-intesa)	Variazione pct.
Ischia/Procida - infiammabili	7,3 euro/hl	4,3 euro/hl	+ 70,3%
Ischia/Procida - rifiuti	300,7 euro/aut.	249,8 euro/aut.	+20,4%
Capri - infiammabili	19,5 euro/hl	15,9 euro/hl	+22,5%
Capri - rifiuti	470,2 euro/aut.	399,7 euro/aut.	+17,6%

Fonte: elaborazione di dati forniti dalle Parti

141. Inoltre, allo scopo di tener conto delle possibili variabili rilevanti che possano aver influenzato i prezzi (quali ad esempio variazioni della domanda complessiva del servizio o delle variabili di costo) a prescindere dalla concertazione in seno al COTRASIR, vengono considerati due elementi.

142. In primo luogo, si è costruita una stima, utilizzando i dati forniti dalle società Eni e Kuwait Petroleum Italia S.p.A., del corrispettivo pagato dalle due società, a partire dal 2017, per il trasporto di infiammabili lungo rotte dirette verso altre piccole isole del territorio italiano, situate a distanze confrontabili con quelle percorse nelle rotte oggetto di istruttoria – e nello specifico Trapani-Favignana (TP), Milazzo (ME)-Lipari (ME), Terracina (LT)-Ponza (LT), Terracina (LT)-Ventotene (LT) e Porto Santo Stefano (GR)-Giglio (GR).

¹³⁶ I dati utilizzati per il calcolo dei valori medi sono quelli alla base dei grafici di cui alle figure 7-10.

143. In questi casi, il trasporto degli infiammabili riguarda località diverse e avviene con modalità differenti (generalmente tramite navi-traghetto e gli infiammabili sono trasportati in promiscuità con i passeggeri)¹³⁷. Pertanto, i livelli tariffari medi riscontrati in tali rotte risultano diversi da quelli praticati dalle Parti nelle rotte verso le isole del Golfo di Napoli (e nello specifico più contenuti di questi ultimi). Appare dunque necessario un confronto non già tra i livelli tariffari assoluti ma tra le variazioni percentuali riscontrate dagli stessi livelli in un medesimo orizzonte temporale, allo scopo di tener conto dell'effetto di possibili variabili rilevanti che possano aver influito – per altra via, diversa dalla intesa oggetto di contestazione – sull'evoluzione dei livelli tariffari nel corso del tempo¹³⁸.

144. Ciò premesso, è possibile ricavare il livello tariffario medio pagato da Eni e Kuwait Petroleum Italia S.p.A. per l'insieme di tali diverse rotte in ciascun trimestre a partire da gennaio 2017 e calcolare, in modo analogo a quanto fatto per le rotte di interesse dell'istruttoria, la media di tali valori sia nei sette trimestri caratterizzati dall'intesa contestata (per un risultato pari a circa 3,99 euro a ettolitro) che per i sette trimestri del periodo antecedente a essa (che risulta pari a circa 4,03 euro a ettolitro). Dal confronto di tali valori, si deduce che i livelli tariffari medi per il servizio di trasporto di infiammabili da e per le isole minori utilizzate per il confronto si sono ridotti dello 0,98% tra i due periodi. Si tratta di una variazione assai minore di quella registrata, nei medesimi periodi, per il trasporto di infiammabili sulle rotte oggetto di istruttoria (*cf.* precedente tabella 3).

145. Pertanto, ove i livelli tariffari del trasporto di infiammabili verso Ischia e Procida e verso Capri fossero stati soggetti – come sarebbe verosimile attendersi in assenza di fattori specifici connessi alla concertazione – alle stesse dinamiche di costo e di domanda a cui sono stati soggetti servizi analoghi nelle piccole isole comparabili, non sarebbe stato motivato un incremento percentuale come quello registrato, pari a oltre il 70% nel caso di Ischia e circa il 22,5% nel caso di Capri.

146. Inoltre, facendo la ragionevole presunzione circa una sostanziale omogeneità tra le tariffe richieste per il trasporto di infiammabili verso le isole comparabili e quelle richieste per il trasporto rifiuti¹³⁹, si potrebbe, anche con riferimento a tali servizi, inferire che l'incremento percentuale osservato per le isole del Golfo di Napoli oggetto di istruttoria (rispettivamente del 20,4% per Ischia e del 17,6% per Capri) possa essere pienamente attribuibile alla concertazione.

147. Assume valore di conferma di quanto appena dichiarato quanto riporta il Comune di Marciana (Isola d'Elba), relativamente al fatto che per la società di cui esso si avvale, la società Elbana Servizi Ambientali S.p.A., i livelli tariffari non sono affatto cambiati nel corso dell'intero periodo di osservazione.

¹³⁷ In tali casi la normativa di sicurezza richiede una riduzione del numero di passeggeri trasportati.

¹³⁸ In altri termini ci si attende che la tariffa del servizio, pur avendo valori assoluti diversi tra tali isole minori e le isole del Golfo di Napoli, si evolva in modo analogo (riflettendo, evidentemente, variazioni dei medesimi fattori sottostanti- ad esempio nel caso di specie costi del *bunker*, costi dell'equipaggio, manutenzione, assicurazioni e certificazioni e altri costi tipici delle attività nautiche).

¹³⁹ Tale similitudine potrebbe essere particolarmente pronunciata dal lato dei costi, trattandosi in entrambi i casi di servizi di navigazione ed essendo spesso questo tipo di trasporti effettuato con navi del tutto fungibili tra di loro (come avviene, del resto, proprio nel Golfo di Napoli). L'andamento delle tariffe relative al trasporto rifiuti nelle isole comparabili a quelle cui si riferisce il presente provvedimento è stato oggetto di apposite richieste di informazioni nel corso dell'istruttoria che non hanno tuttavia ricevuto risposte soddisfacenti. Per questo motivo in merito a tale andamento è possibile solo svolgerne i ragionamenti sopra riportati.

148. Inoltre, l'evidenza di una dinamica non particolarmente pronunciata dei costi per lo svolgimento delle attività di trasporto rifiuti nei periodi a cavallo dell'operatività del COTRASIR appare coerente con quanto riportato da Traspemar nella perizia presentata da tale società nel subprocedimento impegni e successivamente allegata a una risposta alle richieste di informazioni formulate dall'Autorità nel corso dell'istruttoria¹⁴⁰. In tale perizia, infatti, si rinviene, con riferimento ai costi totali, *“un andamento pressoché stabile dei costi nell'arco di tempo considerato [l'orizzonte 2016-2019, ndr], con una lieve tendenza alla flessione dai risparmi di costo che Traspemar è riuscita a realizzare”*. Essa ha anche affermato che la quantità domandata complessiva del servizio di trasporto rifiuti è sostanzialmente costante, dichiarando che *“il volume di rifiuti prodotto è determinato esclusivamente dal numero di residenti sulle isole; il quale presenta un andamento nel complesso stabile e prevedibile”*. Non sembra potersi rinvenire, quindi, una sostanziale variazione della quantità domandata del servizio, come del resto è del tutto ragionevole attendersi e come è confermato, peraltro, dai dati forniti dai comuni dell'isola di Ischia. L'insieme di tali considerazioni, pertanto, suggerisce che anche per il trasporto di rifiuti (che del resto, utilizzando le stesse unità navali, presenta fondamentali simili, dal lato dei costi, al segmento degli infiammabili), nel periodo caratterizzato dall'intesa, ci si sarebbe potuti ragionevolmente aspettare, in assenza di concertazione, un livello medio di tariffe sostanzialmente costante o, al più, perfino lievemente inferiore a quello riscontrato nei sette trimestri precedenti¹⁴¹.

149. Si rileva, infine, che le stime precedentemente indicate riguardano la sola fase dell'intesa antecedente alla attuazione volontaria degli impegni presentati dalle Parti in seno al procedimento e che tuttavia, nel caso delle rotte da e verso le isole di Ischia e Procida, tale attuazione ha comportato una riduzione volontaria dei prezzi di una misura del 10% circa per il trasporto infiammabili e del 5% circa per il trasporto rifiuti (seguiti da una ulteriore riduzione dello 0,3% - e quindi meramente simbolica - effettuata da Medmar per il trasporto infiammabili a partire da Marzo 2021). A partire da Luglio 2020, quindi, anche a causa dell'avvio del procedimento, gli effetti dell'intesa sui prezzi si sono leggermente affievoliti per tali linee di trasporto.

IV. LE ARGOMENTAZIONI DELLE PARTI

150. Le Parti coinvolte nel procedimento hanno avuto modo di esporre le proprie posizioni nel corso delle audizioni istruttorie e dell'audizione finale e depositando memorie scritte, sia in forma congiunta, sia singolarmente. Nel seguito si darà conto di tali posizioni, partendo dalle argomentazioni dei segnalanti, per poi ripercorrere le argomentazioni dei soggetti segnalati, espressi sia in forma congiunta che in forma individuale.

4.1 Le posizioni dei segnalanti

151. La società Ambrosino, nel corso dell'audizione istruttoria¹⁴², ha affermato di aver effettuato la denuncia che ha dato origine al procedimento in quanto danneggiata da un sistema di trasporti marittimi vigente nel Golfo di Napoli che non sarebbe coerente con il libero mercato. Gli armatori

¹⁴⁰ Cfr. doc. 177.

¹⁴¹ Tale conclusione, a sua volta, rassicura sulla attendibilità della stima ottenuta per gli effetti della concertazione nel trasporto di infiammabili.

¹⁴² Cfr. verbale, doc. 184.

in questione, di fatto, si sarebbero divisi il mercato: Medmar nel trasporto di passeggeri e merci, il gruppo Traspemar sui rifiuti urbani e speciali e il gruppo Servizi Marittimi Liberi Giuffrè e Lauro su Capri¹⁴³. Ambrosino in audizione ha ripercorso le vicende segnalate nei seguenti termini: nel 2017 uno dei gruppi armatoriali, Traspemar, avrebbe tentato di entrare nel settore del trasporto degli infiammabili, innescando una guerra con Medmar. Questo tentativo di ingresso di Traspemar nelle attività tradizionalmente appannaggio di Medmar avrebbe causato una guerra commerciale con riduzione dei prezzi nel settore. Tuttavia, successivamente, questa guerra si sarebbe ricomposta e si sarebbe ristabilizzato il cartello, attraverso la nascita e l'utilizzo del COTRASIR, che avrebbe provveduto ad aumenti tariffari generalizzati per tutti i prodotti trasportati ed in particolare per gli infiammabili, riportando le tariffe ai livelli esistenti prima del 2017¹⁴⁴. Per quel che concerne la situazione vigente al momento dell'audizione istruttoria, Ambrosino ha poi affermato che la stessa era ancora sostanzialmente in linea con quanto descritto: il trasporto carburanti appannaggio di Medmar, il trasporto rifiuti appannaggio di Traspemar e quindi ancora con la separazione vigente tra le attività in precedenza (nonché da prima del 2017). Quanto al livello di prezzo, per i carburanti, esso sarebbe tornato ai livelli antecedenti al 2017, quando già sarebbe stata vigente la descritta ripartizione tra i gruppi armatoriali.

152. Quanto a ENI, tale società, nel corso dell'audizione istruttoria¹⁴⁵, ha precisato che continuava ad avvalersi della società Ambrosino quale gestore della logistica per l'attività di trasporto di carburanti sull'isola di Ischia; sulla base del contratto con la società, Ambrosino acquisterebbe servizi di trasporto marittimo dagli armatori e continuerebbe ad appoggiarsi a Medmar, unico soggetto a operare il servizio. I prezzi praticati coincidevano al momento dell'audizione con quelli indicati come tetto massimo nella proposta di impegni formulata dalle Parti (e rigettata dall'Autorità) nell'ambito del procedimento e quindi erano leggermente diminuiti rispetto al livello raggiunto nel periodo consortile. Ad ogni modo, sostiene ENI, dopo la costituzione del COTRASIR i prezzi erano aumentati di circa il 400% nel giro di un anno. In merito alla relazione tra il prezzo medio dei carburanti alla pompa sull'isola di Ischia e quello sulla terraferma, ENI ha poi affermato che il prezzo finale non dipenderebbe solo dai costi di trasporto, ma anche da altre variabili, e non ci sarebbe quindi una relazione immediata. Secondo la società, a Ischia ci sarebbero diverse cd "*pompe bianche*" che, pur affrontando anch'esse il costo di trasporto, sarebbero particolarmente competitive sui prezzi perché dotate di un sistema industriale semplificato; ENI, quindi, per competere con esse, si ritroverebbe a dover comprimere i propri margini. La società in audizione ha infine affermato che vi sarebbero condizioni particolarmente penalizzanti dei costi del trasporto carburanti verso le isole campane, in confronto con altre realtà. Andrebbe considerato, peraltro, che le isole del Golfo di Napoli hanno generalmente consumi più elevati ma costi unitari dei traghetti mediamente superiori rispetto a quelli sostenuti per il trasporto verso altre isole, anche più distanti dalla costa.

¹⁴³ Per quanto riguarda i passeggeri, il gruppo Lauro farebbe trasporti veloci con gli aliscafi sul porto di Ischia (mentre Snav utilizzerebbe il solo porto di Casamicciola). Infine, secondo la rappresentazione di Ambrosino, risulta attiva l'ex azienda regionale Caremar, che effettua trasporti sia passeggeri sia merci con corse di linea OSP, ma le corse svolte sarebbero limitate ed insufficienti rispetto al flusso di mobilità esistente.

¹⁴⁴ Quanto alla circostanza per cui Fuelmar si debba o meno considerare coincidente con Traspemar (in quanto risulta che il tentativo di ingresso nel mercato carburanti fosse stato fatto appunto da Fuelmar, mentre Ambrosino nel proprio racconto ha riferito tale mossa commerciale a Traspemar), la società ha dichiarato che si tratterebbe di soggetti sostanzialmente coincidenti.

¹⁴⁵ Cfr. verbale, doc. 173.

153. I Comuni dell'isola di Ischia, anche attraverso la società *in house* Barano Multiservizi, hanno lamentato sia il significativo aumento dei prezzi richiesti per il trasporto dedicato di rifiuti a seguito della costituzione del COTRASIR sia il deterioramento qualitativo del servizio, che ha provocato loro diversi disagi, tra cui ripetute e ingiustificate soppressioni di corse (ad esempio motivate da condizioni meteo avverse che, al contrario, non avrebbero impedito le corse di altre unità navali), che comportano a volte la impossibilità per gli automezzi di rientrare nell'isola, condizioni ingiustificatamente gravose per la prenotazione con necessità di riservare contestualmente sia il viaggio di andata che di ritorno, condizioni penalizzanti dovute alla richiesta di acquisto e pagamento anticipato per entrambe le corse.

4.2 La posizione delle Parti congiuntamente

154. Le Parti congiuntamente, nella memoria di accompagnamento alla proposta di impegni¹⁴⁶, nonché – per quel che riguarda Medmar Navi, Mediterranea Marittima, COTRASIR, SMLGL e GML, nella memoria finale¹⁴⁷, hanno sostenuto la piena liceità delle condotte loro contestate, con riguardo alla cooperazione scaturita nella partecipazione all'impresa comune GML e al Consorzio e con riferimento alle condotte di prezzo, in considerazione delle caratteristiche dei mercati sui quali le stesse insistono, del peculiare oggetto dei servizi svolti e della loro asserita scarsa redditività.

155. In particolare, in primo luogo, le Parti hanno affermato che lo scenario di mercato precedente ai fatti oggetto di istruttoria non avrebbe consentito alle società di conseguire un margine di guadagno idoneo a giustificare la prosecuzione dell'attività imprenditoriale. La scarsa redditività dei servizi avrebbe quindi indotto gli armatori a individuare soluzioni che permettessero di contenere i costi di gestione¹⁴⁸. In tal modo, le società avrebbero eliminato l'elemento di inefficienza costituito dalla sovracapacità di trasporto e avrebbero ridotto drasticamente i costi connessi all'armamento e all'esercizio delle navi. Al contempo, attraverso il funzionamento del Consorzio, le società avrebbero beneficiato di ulteriori elementi di razionalizzazione ed efficienza, con particolare riferimento alle strutture ed attività amministrative e di commercializzazione svolte dal COTRASIR, con modalità idonee a conseguire ulteriori significativi risparmi di costo.

156. Ancora, le Parti contestano il riferimento a un "*esponenziale aumento*" dei prezzi dei servizi contenuta negli addebiti loro formulati. Si tratterebbe, secondo le società, di una rappresentazione erronea, in quanto gli adeguamenti di prezzo, al pari delle altre modalità di razionalizzazione dell'offerta, sarebbero stati necessari per garantire alle compagnie di navigazione l'equilibrio economico di gestione. La scarsa remuneratività dei servizi sarebbe confermata, secondo le Parti, da una pluralità di circostanze, quali la progressiva uscita dal settore di varie imprese storicamente presenti, la mancata risposta del mercato alla sollecitazione a manifestare interesse esperita da Ambrosino e altre società, l'indisponibilità degli stessi denunciati a organizzarsi per provvedere in proprio ai servizi di trasporto marittimo. A ben vedere, gli adeguamenti di prezzo avrebbero costituito solo il progressivo e necessitato ritorno a livelli tariffari analoghi a quelli praticati in epoca precedente ai fatti oggetto d'istruttoria (che, a suo tempo, non sarebbero peraltro stati oggetto di

¹⁴⁶ Doc. 96.

¹⁴⁷ Doc. 304.

¹⁴⁸ Segnatamente, se nel 2017 le navi complessivamente adibite ai servizi da e per Ischia, Procida e Capri erano 6, nel 2018 tale numero è sceso a 4, per essere ulteriormente ridotto a 3 a seguito della costituzione del COTRASIR.

denunce da parte degli odierni segnalanti), a seguito di un temporaneo *trend* di ribassi che avrebbe pregiudicato la redditività della gestione e indotto alcuni soggetti a uscire dal mercato.

157. Le società hanno inoltre sostenuto che vi sarebbe un'evidente strumentalità delle segnalazioni che hanno dato impulso al procedimento. In particolare, Ambrosino deterrebbe nel mercato locale del trasporto di carburanti una posizione sostanzialmente monopolistica, la quale avrebbe dato luogo al fenomeno per cui da anni sussiste una significativa disparità del prezzo dei carburanti sull'isola rispetto alla terraferma, con differenze fino a 30/40 centesimi al litro. Tale disparità non potrebbe essere giustificata dai costi di trasporto via mare degli infiammabili, che inciderebbero sul prezzo finale solo in minima parte (per circa 8 centesimi al litro¹⁴⁹). Analogamente, sarebbe strumentale anche la segnalazione di ENI. Con riguardo alla segnalazione della società Barano Multiservizi, essa sarebbe invece da ricollegarsi al contenzioso civile pendente con Traspemar, relativo al mancato pagamento di servizi erogati dalla compagnia di navigazione.

158. Ulteriori argomenti sono stati espressi congiuntamente da Medmar Navi, Mediterranea Marittima, COTRASIR, GML e SMLGL mediante la memoria finale. In tale sede, dette società hanno in primo luogo contestato la definizione di mercato rilevante contenuta nella CRI, in quanto la stessa non considererebbe adeguatamente la profonda differenza tra infiammabili e rifiuti, in termini di clientela, caratteristiche del prodotto e modalità organizzative dei relativi trasporti. Inoltre, essa non terrebbe conto della vocazione territoriale di ciascuna delle società di navigazione coinvolte nell'istruttoria, storicamente focalizzate sui collegamenti verso l'una o l'altra isola del Golfo.

159. Le Parti hanno parimenti contestato la qualificazione della fattispecie in esame quale intesa per oggetto e violazione di tipo *hard core*. Sul punto, sarebbe infatti giuridicamente errato addebitare alle compagnie di navigazione l'attuazione di una presunta intesa restrittiva con riferimento all'operatività su mercati che, per le ragioni illustrate, non consentono alle stesse di operare profittevolmente e durevolmente in regime di concorrenza. La stessa Comunicazione delle Risultanze Istruttorie (CRI), peraltro, desumerebbe la natura restrittiva dell'intesa dal contenuto di alcuni documenti ispettivi reperiti soltanto in bozza e presso altra compagnia di navigazione diversa dalle società scriventi (*i.e.* Traspemar), le quali non avrebbero mai sottoscritto i documenti in questione né dato loro attuazione.

160. Quanto agli effetti dell'intesa, le Parti hanno inoltre evidenziato un errore metodologico in cui incorrerebbe la CRI nel confrontare la variazione dei prezzi medi tra il periodo di attuazione della presunta intesa ed il periodo precedente. In modo del tutto arbitrario, infatti, secondo le Parti, sarebbe stato adottato, ai fini di tale confronto, un riferimento temporale di sette trimestri per il periodo antecedente all'intesa. In tal modo, il riferimento considerato dalla CRI verrebbe a corrispondere in buona parte con il periodo di guerra commerciale tra operatori che avrebbe visto i prezzi scendere a livelli talmente bassi da determinare ingenti perdite di esercizio sia per Medmar Navi che per Fuelmar, inducendo entrambe le società di navigazione ad interrompere l'attività, elemento che falserebbe l'esercizio condotto. Ai fini del confronto si sarebbe dovuto considerare quantomeno anche il biennio 2015-2016, ovvero un periodo sufficientemente lungo e caratterizzato da livelli di prezzo stabili e sia pur minimamente redditizi¹⁵⁰.

¹⁴⁹ Cfr. doc. 97, successiva integrazione alla memoria di cui al doc. 96.

¹⁵⁰ Parimenti erroneo dal punto di vista metodologico sarebbe, secondo le Parti, il confronto operato con i prezzi medi del trasporto di carburante da e per alcune altre piccole isole nazionali. Si tratterebbe, infatti, di dati non paragonabili, in quanto

161. Le Parti hanno altresì contestato le valutazioni in termini di gravità e durata contenute nella CRI, in quanto – sotto il primo profilo - la presunta intesa non rappresenterebbe, a loro avviso, una violazione molto grave delle norme a tutela della concorrenza, mentre – per quel che concerne il periodo temporale di riferimento – sarebbero erranee sia l'individuazione del *dies a quo*, dedotto solo da alcune *e-mail* prive di effettivo contenuto anticoncorrenziale, sia la contestazione della presunta intesa quale ancora in corso, dal momento che nessuna gestione dei servizi in comune tra le Parti è proseguita dopo lo scioglimento di GML e COTRASIR, ma le società di navigazione sono tornate agli ambiti storici di specializzazione senza che ciò sia frutto di alcuna concentrazione, anche applicando prezzi inferiori a quelli precedenti, in attuazione spontanea degli impegni presentati all'Autorità ma dalla stessa rigettati.

162. In via di mero subordine, le Parti hanno chiesto l'applicazione di una sanzione pecuniaria meramente simbolica o al più d'importo lieve, considerati la limitata capacità contributiva delle imprese, la loro disagiata situazione economico-finanziaria ed i drammatici effetti della pandemia da Covid-19 sui volumi e quindi sui ricavi delle società, nonché valorizzando la spontanea attuazione degli impegni da parte delle stesse nonostante l'intervenuto rigetto.

4.3 La posizione del COTRASIR

163. Il COTRASIR, nel corso dell'audizione istruttoria¹⁵¹, con riguardo all'accordo di ripartizione dei ricavi sulla base delle quote storiche¹⁵², ha affermato che “*si tratta di un documento non sottoscritto, che il Consorzio non sa da chi sia stato redatto, né il COTRASIR rappresenta una delle Parti menzionate nel documento stesso*”.

164. Nella memoria finale congiunta delle Parti¹⁵³, per quanto concerne la posizione individuale di COTRASIR, è stato sottolineato che per tutto il periodo di operatività del medesimo il Consorzio non ha mai operato quale compagnia di navigazione, svolgendo piuttosto il ruolo di “*mero strumento organizzativo delle attività dei singoli armatori consorziati*”. Con riferimento al COTRASIR, peraltro, la CRI non addebiterebbe alcuna specifica condotta o responsabilità per i fatti oggetto di esame, dovendosi quindi escludere ogni profilo di responsabilità dello stesso per i fatti oggetto di indagine. In via di mero subordine, oltre alle considerazioni valevoli per l'insieme delle Parti ai fini della quantificazione simbolica di un'eventuale sanzione, con specifico riferimento al Consorzio andrebbero altresì considerati il modestissimo valore dei ricavi del medesimo e la ridotta capacità contributiva, anche stante la procedura di liquidazione in corso¹⁵⁴.

4.4 La posizione di GML

165. GML, nella risposta a una richiesta di informazioni¹⁵⁵, ha espresso alcune considerazioni riguardo all'accordo di ripartizione dei ricavi sulla base delle quote storiche, in merito al quale in particolare ha affermato che “*i documenti 36.53 e 36.60 fanno riferimento a bozze di accordo non*

si riferirebbero a trasporti effettuati con modalità differenti (generalmente in promiscuità con i passeggeri) da parte di compagnie di navigazione che verosimilmente beneficiano di contributi pubblici.

¹⁵¹ Cfr. verbale, doc. 170.

¹⁵² Cfr. docc. 36.53 e 36.60 reperiti presso Traspemar, più volte menzionati.

¹⁵³ Doc. 304, cit..

¹⁵⁴ Per queste ultime considerazioni cfr. verbale di audizione finale, docc. 313-318, All. 6.

¹⁵⁵ Doc. 178.

sottoscritte, reperite presso la Traspemar S.r.l. e che pertanto potrebbero essere state predisposte da persone riconducibili a questa società”.

166. Nella memoria finale congiunta¹⁵⁶, per quanto concerne la posizione della società, è stato sottolineato che – anche con riferimento alla stessa, così come al COTRASIR – la CRI non addebiterebbe alcun comportamento concreto ma la qualificerebbe quale mero strumento attuativo della presunta intesa. Quanto all’affermazione contenuta nella CRI secondo cui la costituzione di GML non potrebbe che essere considerata prodromica alla costituzione, insieme a Traspemar, del Consorzio COTRASIR, si tratterebbe di una speculazione priva di elementi a supporto, comunque inidonea a individuare specifiche condotte anticoncorrenziali o profili di responsabilità in capo a GML. In via di mero subordinate, quanto a eventuali aspetti sanzionatori, oltre agli elementi valevoli per l’insieme delle Parti, andrebbe comunque considerato che la società comune è in liquidazione e da tempo non realizza ricavi.

4.5 La posizione di TRASPEMAR

167. Traspemar ha espresso ulteriori argomentazioni difensive in primo luogo nel corso del sub-procedimento impegni¹⁵⁷, anche mediante una perizia giurata di natura contabile. Quanto alle considerazioni generali ivi espresse, la società ha affermato che le doglianze alla base dell’istruttoria la riguarderebbero solo per quel che concerne il trasporto rifiuti e che, in tale ambito, le rimostranze principali, sollevate da Barano Multiservizi, sarebbero espressione di un cliente caratterizzato da una cronica inaffidabilità, con ritardi nei pagamenti e insolvenze, e che sarebbe per questi motivi coinvolto in un contenzioso civile con la stessa Traspemar.

168. In secondo luogo, per mezzo della perizia economico-contabile depositata¹⁵⁸, la società ha teso a dimostrare che le tariffe praticate sarebbero state sempre orientate ai costi e mai eccessive; al contrario, il contesto di mercato e la mancata puntualità nei pagamenti da parte della clientela avrebbero messo a repentaglio la sostenibilità economica dell’azienda. In tal senso, nel segmento di riferimento, sarebbe irrealistico ipotizzare la presenza di un altro soggetto. Queste considerazioni varrebbero a motivare il “*disastroso fallimento del tentativo di fare concorrenza a Traspemar da parte di altro operatore nel corso del 2017-2018*”. Sulla scorta dei dati di bilancio prodotti, si evincerebbe in particolare che la temporanea “*guerra dei prezzi*” avrebbe portato le tariffe a livelli non sostenibili, in quanto non sufficienti a coprire i costi minimi di gestione. Il reale ostacolo alla concorrenza, strutturale e insormontabile, consisterebbe pertanto secondo Traspemar nella modesta dimensione del mercato e nella sua scarsa redditività.

169. Quanto ai dati contabili relativi alle annualità considerate dall’istruttoria, gli stessi mostrerebbero, secondo la società, che il servizio era scarsamente remunerativo già nel 2017. In seguito, la “*tempesta tariffaria*” provocata dal “*maldestro tentativo*” di Medmar (e poi di GML) di “*accaparrarsi il mercato*” avrebbe costretto Traspemar ad un’azione difensiva che avrebbe messo a dura prova la già precaria sostenibilità economica del servizio. Le riduzioni tariffarie del 2017-2018 non sarebbero state peraltro accompagnate da proporzionali riduzioni di costo; i costi, al contrario, avrebbero seguito una traiettoria opposta portando a un risultato economico fortemente negativo per

¹⁵⁶ Doc. 304, cit..

¹⁵⁷ Doc. 21 del sub-procedimento impegni.

¹⁵⁸ Prodotta in allegato al medesimo doc. 21 del sub-procedimento impegni.

Traspemar. Successivamente, nel 2019, l'aumento delle tariffe avrebbe in parte riallineato i prezzi ai costi e la costituzione e il funzionamento del COTRASIR avrebbero reso possibile la razionalizzazione di alcune funzioni e l'ottenimento di risparmi. In conclusione, secondo la rappresentazione della Parte, dall'analisi dei dati di bilancio depositati emergerebbe come i ricavi derivanti dall'offerta del servizio siano appena sufficienti a coprire i costi e che le riduzioni tariffarie che Traspemar sarebbe stata costretta ad applicare per difendere la propria posizione di mercato non sarebbero state in alcun modo sostenibili nel medio-lungo periodo.

170. Ulteriori argomentazioni sono state svolte da Traspemar nel corso dell'audizione istruttoria¹⁵⁹. In particolare, in tale sede la società ha rappresentato che, *“pur ammettendo di aver compiuto delle leggerezze, in ciò almeno in parte giustificata dal non aver nemmeno un legale interno, non ha avuto un ruolo attivo nella definizione del Consorzio COTRASIR (ad es. nella redazione delle clausole) e nel suo funzionamento, oggetto dell'avvio del procedimento”*. Inoltre, le modalità di funzionamento del Consorzio non avrebbero provocato alcun danno da sovrapprezzo per i clienti della Traspemar, che sarebbero in buona parte entità comunali che spesso si rivelerebbero essere dei cattivi pagatori. I prezzi praticati dalla Traspemar, poi, secondo quanto affermato, li avrebbe continuati a decidere – anche all'interno del COTRASIR - unicamente la società stessa, in quanto non sarebbe stato sensato condividere un elemento strategico del genere con gli altri consorziati. Ciò a cui si sarebbe assistito, semmai, piuttosto che una concertazione anticoncorrenziale, sarebbe un tentativo di eliminazione di un piccolo operatore da parte di un concorrente molto più grande.

171. Quanto al patto di non concorrenza del 2015 con Pozzuoli Ferries (poi fusa per incorporazione in Medmar), Traspemar ha sostenuto che si sarebbe trattato solo di condizioni connesse alla compravendita del naviglio, che andrebbero interpretate come clausole di stile volte a evitare che quelle navi venissero usate per farsi concorrenza. Sempre in audizione, quanto alla vicenda relativa alla società Fuelmar, Traspemar ha dichiarato che *“avendo le mani legate per quanto riguarda l'espansione del proprio business, aveva deciso di noleggiare a scafo armato la propria nave Don Angelo (che la società aveva nel frattempo acquistato dopo avere avuto la citazione in giudizio da parte di Medmar, in modo da avere una propria nave di backup) alla società Fuelmar che voleva intraprendere il trasporto di infiammabili. Fuelmar era una società nata per iniziativa di una serie di soggetti, in particolare operatori attivi nel mercato degli infiammabili e trasportatori di Procida”*. Traspemar aveva noleggiato la Don Angelo a scafo armato, ossia comprensiva di tutti i servizi di navigazione e fornendo quindi anche tutto il *know-how* a livello nautico. Fuelmar, infatti, non sarebbe stata una società con capacità armatoriale, per cui le attività di navigazione sarebbero state eseguite da Traspemar, mentre la stessa Fuelmar si sarebbe occupata ad esempio della fornitura del carburante, delle spese vive e delle bigliettazioni.

172. Riguardo alla nascita del COTRASIR, poi, la società ha affermato che poco prima c'era stata la costituzione della società comune GML tra Medmar e il gruppo Giuffrè e Lauro. Di fatto, quindi, Traspemar si sarebbe ritrovata *“sola contro tutti nello scenario commerciale del Golfo di Napoli. Pertanto, a seguito delle vicende citate, la partecipazione al consorzio con gli altri operatori era diventata una decisione obbligata”*. Nel periodo consortile, poi, le tariffe sarebbero state semplicemente riportate al livello precedente alla modifica della politica commerciale di Medmar, che aveva a sua volta fatto seguito alla iniziativa di Fuelmar. Secondo Traspemar, le tariffe fissate a

¹⁵⁹ Cfr. verbale, doc. 137.

livello consortile rappresenterebbero, almeno per il meno profittevole mercato del trasporto rifiuti, il minimo a cui si possa effettuare con margini ragionevoli il servizio.

173. In merito all'accordo di ripartizione dei ricavi sulla base delle quote storiche (rinvenuto in due documenti ispettivi presso la stessa Traspemar) e alle compensazioni allo stesso relative, nella risposta a una richiesta di informazioni formulata dagli Uffici¹⁶⁰, la Parte ha inizialmente affermato che, nella prima fase del periodo consortile, vi sarebbero state alcune compensazioni tra le società consorziate, che sarebbero tuttavia venute meno nel corso del tempo. Tuttavia, nel rispondere alla specifica domanda formulata dagli Uffici all'interno del verbale di audizione, Traspemar ha poi sostenuto che tale meccanismo non avrebbe in realtà mai trovato applicazione; in particolare, all'inizio dell'operatività del Consorzio sarebbe stato ipotizzato un regime di compensazioni che avrebbe comunque avuto la sola funzione di ridurre i costi in caso di avaria/indisponibilità delle navi impiegate dai consorziati, ma che, comunque, non sarebbe stato poi messo in pratica. Più in dettaglio, la stessa Traspemar, in applicazione di tale previsione, avrebbe messo a disposizione di GML la propria nave Don Angelo allo scopo di permettere alla società di operare alcune corse relative al trasporto di infiammabili verso Ischia e Procida, accumulando, in tal modo, un "*credito di miglia*" nei confronti della stessa GML che avrebbe, pertanto, dovuto restituire a Traspemar un analogo servizio. La società specifica, tuttavia, che tale "*credito di miglia*" non è stato poi mai effettivamente riscosso a causa dello scioglimento del COTRASIR.

174. Nella memoria finale¹⁶¹, Traspemar ha sostanzialmente ripercorso tali affermazioni, chiedendo che "*l'Autorità voglia accertare che le condotte oggetto del presente procedimento, pur caratterizzate da evidenti 'leggerezze', che nel caso di Traspemar sono state causate esclusivamente da ignoranza legis - trattandosi tra l'altro di società priva di legale interno - non hanno causato alcun pregiudizio alla clientela della Traspemar stessa, che ha potuto godere ed attualmente gode della messa a disposizione di un servizio di linea a prezzi orientati ai costi*". Si è poi soffermata sul profilo relativo alla durata dell'infrazione, affermando che sarebbe erroneo considerare la presunta intesa ancora in corso, in quanto a sostegno di tale prospettazione non sarebbe stata fornita alcuna prova e attualmente non vi sarebbe alcun rapporto commerciale tra Traspemar e le altre società che appartenevano al Consorzio, eccezion fatta per dei contatti legati esclusivamente al noleggio di alcuni navigli.

175. Sempre nella memoria finale e nell'audizione finale¹⁶², in via subordinata, Traspemar ha chiesto l'applicazione di una sanzione meramente simbolica, considerando la piccola dimensione della società, l'attuazione spontanea degli impegni e lo spirito collaborativo tenuto nel corso del procedimento, il ruolo di *follower* e non certo di *leader* nelle azioni contestate, nonché l'attuale situazione di gravissima crisi che la stessa starebbe attraversando¹⁶³.

¹⁶⁰ Doc. 177.

¹⁶¹ Doc. 306.

¹⁶² Cfr. verbale di audizione finale, docc. 313-318.

¹⁶³ Anche a causa del fatto che la propria motonave "*Giuseppina F.*", a far data dal 16 dicembre 2020, sarebbe ferma per degli interventi di manutenzione straordinaria, con ingenti costi per la società. Traspemar si è servita dal mese di dicembre del 2020 sino al mese di aprile del 2021 della nave "*Aries Tide*" noleggiata dalla SMLGL; a partire dal mese di maggio del 2021 sino al mese di settembre del 2021 Traspemar ha utilizzato la nave "*Billton*" noleggiata sempre dalla SMLG&L. In tale situazione, Traspemar starebbe complessivamente operando in perdita. Tale risultato negativo sarebbe tanto più grave considerando che negli ultimi anni la società avrebbe registrato un fatturato modesto con margini del tutto esigui, come anche dimostrato a mezzo della perizia economica depositata nel corso del procedimento.

4.6 La posizione di MEDITERRANEA MARITTIMA e MEDMAR NAVI

176. Medmar Navi ha espresso ulteriori argomentazioni difensive, in primo luogo, nel corso del sub-procedimento impegni, procedendo anch'essa al deposito di una perizia giurata di natura contabile¹⁶⁴. In particolare, detta perizia si concentra sui risultati dell'attività svolta dalla società nel settore del trasporto marittimo carburanti sulla linea Napoli-Procida-Ischia per gli esercizi 2016-2017 e parte del 2018, in considerazione dei livelli tariffari applicati¹⁶⁵. In sintesi, la perizia attesta che soltanto nell'anno 2016, durante il quale la società applicava tariffe analoghe a quelle comunicate dal COTRASIR nell'aprile 2019, la stessa avrebbe svolto l'attività riuscendo a conseguire un utile. Di contro, nel 2017 la riduzione dei livelli tariffari (causata dall'ingresso di un altro operatore) e l'esercizio della linea con tariffe non remunerative avrebbe reso non sostenibile l'esercizio, causando perdite nel 2017 e nei primi mesi del 2018. In conclusione quindi, secondo la Parte, la perizia attesterebbe che l'esercizio remunerativo della linea presuppone l'applicazione di un tariffario simile a quello applicato nel 2016.

177. Ulteriori argomentazioni difensive sono state svolte da Medmar (e Mediterranea Marittima, sentita congiuntamente) nel corso dell'audizione istruttoria¹⁶⁶. In particolare, le società hanno in tale sede ribadito che i prezzi sulle rotte di interesse sarebbero tornati a livelli di sostenibilità soltanto a seguito degli incrementi contestati, realizzati nel periodo di esistenza del COTRASIR. Il tentativo di applicare prezzi più bassi negli anni precedenti, infatti, avrebbe portato semplicemente a perdite di bilancio e, quindi, si sarebbe rivelato non sostenibile. In merito alla *ratio* della costituzione di GML (e, successivamente, del COTRASIR), le società hanno poi affermato che la stessa sarebbe da mettere in relazione con il *trend* negativo di mercato già descritto. In particolare, Medmar negli anni 2017/2018 sarebbe incorsa in perdite economiche e avrebbe quindi deciso di limitarsi a noleggiare le proprie imbarcazioni a scado nudo a GML. La società comune e il COTRASIR, più in generale, sarebbero stati costituiti in un'ottica di razionalizzazione e efficientamento dei servizi.

178. Quanto alla natura e alla *ratio* delle bozze di accordo commerciale per la ripartizione dei ricavi consortili reperite presso Traspemar, Medmar e Mediterranea Marittima hanno affermato che si tratterebbe appunto di documenti acquisiti presso un'altra società e che descriverebbero accordi non stipulati né mai applicati da nessuna delle due imprese.

179. Medmar ha successivamente precisato¹⁶⁷, in merito al patto di non concorrenza del 2015 con la società Traspemar, che si sarebbe trattato di atti che non avrebbero *“ad oggetto degli accordi di non concorrenza tra società, bensì talune modalità di impiego riferite alla singola nave, con esclusivo riferimento ad una specifica linea (Ischia/Procida) e ad una specifica tipologia di carico (rifiuti), ferma restando la possibilità, per le suddette società, di operare liberamente e farsi concorrenza anche su quella linea e per quella tipologia di carico con altre navi, anche noleggiate. A seguito della fusione per incorporazione di Pozzuoli Ferries in Medmar Navi, gli atti in questione non hanno avuto applicazione”*. Quanto all'invio – nei mesi precedenti alla costituzione del

¹⁶⁴ Doc. 23 del sub-procedimento impegni.

¹⁶⁵ La relazione sostanzialmente assevera i bilanci di Medmar fino alla costituzione della società comune GML (maggio 2018).

¹⁶⁶ Cfr. verbale, doc. 180.

¹⁶⁷ Doc. 190.

COTRASIR - di dati di fatturato storico al futuro amministratore del Consorzio¹⁶⁸, Medmar ha infine sostenuto che *“Il messaggio si riferisce all’invio di dati relativi al fatturato di Pozzuoli Ferries (fino al 2015) e Medmar Navi (2016) per il trasporto di infiammabili e rifiuti negli anni 2013/2016. Destinataro dell’invio è il dott. [G.], presidente del collegio sindacale di Medmar Navi”*.

180. Nella memoria finale congiunta¹⁶⁹, per quanto concerne la posizione individuale di Medmar Navi, è stato sottolineato che la compagnia di navigazione durante l’intero periodo di esistenza di GML e COTRASIR non ha operato sui mercati rilevanti. Quanto all’operatività di GML, è stato rilevato che Medmar Navi non era azionista di tale società (bensì lo era Mediterranea Marittima), così come la società ha sottolineato che nel periodo di esistenza di GML e COTRASIR la stessa ha continuato a offrire in piena autonomia i servizi di trasporto rifiuti in modalità c.d. “promiscua”, a ulteriore riprova della totale estraneità della compagnia alla presunta infrazione.

181. Medmar Navi sarebbe poi tornata ad operare, secondo la propria storica specializzazione, nel mercato del trasporto di infiammabili da e per Ischia nell’agosto 2020, a seguito dello scioglimento e della cessazione dell’attività di GML. La compagnia avrebbe provveduto a fissare autonomamente le tariffe per i servizi offerti, ferma restando la spontanea attuazione dell’impegno sui livelli massimi del prezzo. Da marzo 2021 Medmar Navi avrebbe applicato una ulteriore riduzione dei prezzi, di cui peraltro la CRI ingiustamente non avrebbe dato atto. In via di mero subordine, quanto agli eventuali aspetti sanzionatori, Medmar ha sottolineato di aver chiuso il 2020 registrando ingenti perdite di esercizio, con una contrazione dei ricavi pari a quasi il 40% rispetto al 2019, nonché ha sottolineato che l’Autorità dovrebbe tenere conto della spontanea attuazione degli impegni da parte della società.

182. Quanto a Mediterranea Marittima, nella memoria finale congiunta, è stato sottolineato che la stessa non è una compagnia di navigazione e, conseguentemente, non svolge e non ha mai svolto servizi di trasporto marittimo¹⁷⁰. Coerentemente con l’assoluta estraneità di Mediterranea Marittima rispetto alla prestazione dei trasporti speciali sui mercati rilevanti, si dovrebbe escludere qualunque profilo di responsabilità della società con riferimento alla presunta intesa. In via di mero subordine, con riferimento agli aspetti sanzionatori, andrebbe anche considerato – oltre agli argomenti già espressi - che la società nel 2020 ha realizzato un valore esiguo di fatturato.

183. Nell’audizione finale dinanzi al Collegio¹⁷¹, le due società si sono infine di nuovo soffermate sul carattere a loro avviso strumentale delle segnalazioni che hanno dato origine al caso, sottolineando come le denunce di ENI ed Ambrosino siano pretestuose e finalizzate a preservare i propri margini di lucro, a distogliere l’attenzione dalle reali responsabilità per il ben noto fenomeno del caro carburante sull’Isola di Ischia e a scaricare la responsabilità sulla compagnia di navigazione che si fa carico dei costi e dei rischi dei trasporti speciali offrendo il servizio a fronte di una redditività bassa.

¹⁶⁸ Cfr. doc. 47.87, commentato nella sezione relativa alle evidenze istruttorie.

¹⁶⁹ Doc. 304, più volte citato.

¹⁷⁰ Il suo oggetto sociale, oltre a prevedere lo svolgimento di attività nel campo immobiliare (acquisto, vendita, permuta, locazione di immobili), include la possibilità che la società assuma partecipazioni in altre società ed enti e presti servizi di coordinamento tecnico e finanziario, nonché attività di carattere amministrativo, gestionale e contabile.

¹⁷¹ Cfr. verbale di audizione finale, docc. 313-318, All. 3.

4.7 La posizione di SMLGL

184. SMLGL, nell'ambito dell'audizione istruttoria¹⁷², ha sottolineato che essa opera nei trasporti di rifiuti e di infiammabili (e, in misura residuale, anche di carichi eccezionali) nella specifica direttrice Napoli-Capri. Tale circostanza, a parere della società, dovrebbe essere considerata rilevante ai fini delle contestazioni mosse. Rispetto alle rotte da e per Capri, infatti, non ci sarebbero state segnalazioni, per il semplice fatto che le tariffe sono rimaste invariate. In merito all'accordo commerciale di ripartizione dei ricavi reperito in ispezione, la società ha affermato che *“tale documento è, di fatto, soltanto una bozza non vincolante e reperita presso una singola società (Trasparmar). È possibile che tale documento sia stato predisposto da questa società, tuttavia non è stato né sottoscritto né applicato da SMLGL”*.

185. Quanto al fatto per cui il Consorzio – nel periodo di operatività - ha aumentato sensibilmente i prezzi dei servizi di trasporto offerti, SMLGL in audizione ha affermato che sarebbe stato un semplice ritorno ai prezzi vigenti in un periodo precedente e che si sarebbe trattato, in ogni caso, di aumenti graduali, evidenziati da denunce pretestuose.

186. Nella memoria finale congiunta, per quanto concerne la posizione individuale di SMLGL¹⁷³, è stato nuovamente sottolineato il profondo radicamento della società al territorio di Capri, in quanto espressione di una famiglia armatoriale ivi attiva sin dall'inizio del '900. È stato inoltre posto in evidenza il carattere differenziale rispetto agli altri servizi oggetto di istruttoria, in quanto i trasporti speciali operati da SMLGL non hanno mai subito le variazioni di prezzo registrate invece sulle linee da e per Ischia; non constano in atti, conseguentemente, segnalazioni o lamentele da parte dei clienti di SMLGL, né la CRI avrebbe individuato alcuna condotta anticoncorrenziale specificamente riferibile alla società.

187. Ancora, in sede di audizione finale¹⁷⁴, la società ha sottolineato i volumi e valori modestissimi del mercato che caratterizzerebbe la realtà di Capri, nonché la scarsa redditività dei servizi, circostanze idonee a giustificare il fatto che nessun altro operatore abbia mai tentato l'ingresso; per quanto riguarda il trasporto di rifiuti, peraltro, con riferimento a Capri il trasporto promiscuo con i passeggeri, assistito da contributi pubblici, rappresenterebbe la modalità prevalente, esercitata da un distinto operatore (Caremar). La CRI errerebbe ad attribuire a SMLGL un'effettiva partecipazione alla presunta intesa e, a ogni modo, ne individuerrebbe in modo errato gli eventuali confini temporali, in quanto SMLGL non figurerebbe nelle *e-mail* cui si fa risalire la condotta contestata e, per quel che riguarda il momento attuale, sarebbe tornata ad operare sulla linea Napoli/Capri come da specializzazione storica, non certo per una qualche concertazione, praticando prezzi contenuti entro i livelli massimi previsti negli Impegni.

188. In via di mero subordine, quanto all'eventuale trattamento sanzionatorio, la società ha sottolineato la limitatissima operatività e il livello basso del proprio fatturato, nonché la propria ridotta capacità contributiva, anche considerando le perdite di esercizio subite nel 2018 e 2019.

¹⁷² Cfr. verbale, doc. 171.

¹⁷³ Doc. 304.

¹⁷⁴ Cfr. verbale di audizione finale, docc. 313-318, All. 4.

V. VALUTAZIONI

5.1 Premessa sull'intesa

189. A partire dal 2017, il mercato in esame stava attraversando una evoluzione concorrenziale significativa, caratterizzata dall'ingresso di alcuni degli armatori in segmenti di mercato diversi da quelli in cui essi erano precedentemente attivi, con un conseguente sensibile calo dei livelli dei prezzi, in ragione dello sviluppo di dinamiche concorrenziali possibili grazie alla fungibilità del naviglio utilizzato nei diversi segmenti di interesse e, quindi, della piena sostituibilità dal lato dell'offerta. Come mostrato, in particolare, tale fase è stata caratterizzata dal tentativo di Traspemar (attraverso la società Fuelmar) di entrare nel segmento del trasporto infiammabili verso Ischia e Procida, tradizionalmente appannaggio di Medmar, e dalla conseguente reazione della stessa Medmar, consistita sia in una modifica delle proprie politiche commerciali sul segmento in analisi (in particolare, con una riduzione dei prezzi praticati fino al 70%), sia in un parallelo ingresso di tale società nel segmento del trasporto rifiuti da Ischia e Procida, storicamente presidiato da Traspemar.

190. Tale fase competitiva, tuttavia, come mostrato nella parte fattuale, si è interrotta nel corso del 2018, con l'affermarsi di un più redditizio periodo di "pace" commerciale tra gli operatori, con ripartizione dei segmenti di mercato e rapidi incrementi dei prezzi e associate riduzioni delle corse effettuate, realizzati dalle Parti mediante la costituzione di strumenti di esercizio in comune dei servizi di cui trattasi (i.e. la società GML prima e il Consorzio COTRASIR subito dopo). La documentazione istruttoria attesta come tali cambiamenti e condotte sono senz'altro dovuti a una intesa anticoncorrenziale tra i gruppi armatoriali attivi nel settore dei trasporti speciali, infiammabili e rifiuti nel Golfo di Napoli e Parti del procedimento.

191. In particolare, l'obiettivo di accrescere i livelli di redditività è stato perseguito attraverso una serie di passaggi intermedi: (i) una fase preparatoria in cui le Parti, alla luce di un sostanziale accordo di fondo volto a mettere fine alla precedente fase di confronto competitivo, hanno iniziato a definire i principi e i valori di riferimento del futuro assetto concertativo del mercato; (ii) la successiva costituzione della società GML tra due dei tre gruppi armatoriali attivi nel settore (gruppo Medmar e gruppo Giuffré e Lauro); (iii) l'istituzione del Consorzio COTRASIR (anche con Traspemar) con l'obiettivo dichiarato di riunificare tutti gli armatori attivi nel Golfo di Napoli nei servizi di trasporto di prodotti infiammabili e rifiuti.

192. L'intesa oggetto del presente provvedimento appare quindi composta da una pluralità di condotte, di cui la costituzione della impresa comune GML e del Consorzio COTRASIR sono una parte, poste in essere per conseguire il suddetto obiettivo di accrescere i livelli di redditività e creare un equilibrio di natura collusiva sul mercato. Segnatamente tali condotte consistono in: i) patti di non concorrenza relativi ai servizi e alle rotte operati dalle società armatoriali Parti del procedimento; ii) determinazione concertata degli incrementi dei prezzi, volti appunto a ricondurre la redditività per le imprese ai livelli corrispondenti alla fase di equilibrio degli anni 2014-2016; iii) ripartizione dei ricavi e dei costi del c.d. "migliatico" in base a quote predeterminate, fissate sulla base del fatturato storico relativo agli anni 2014-2016 dei gruppi armatoriali.

5.2 Il mercato rilevante

193. In caso di contestazione di un'intesa restrittiva della concorrenza, l'estensione merceologica e geografica del relativo mercato è, per costante giurisprudenza nazionale e comunitaria, anzitutto

determinata dall'estensione del coordinamento stesso, poiché tale estensione riproduce l'ampiezza del mercato su cui i partecipanti hanno ritenuto possibile e profittevole coordinarsi tramite un'intesa restrittiva della concorrenza. Di conseguenza, in tali ipotesi di illecito, la definizione del mercato rilevante è direttamente correlata al contesto in cui si inserisce il comportamento collusivo posto in essere dalle imprese coinvolte¹⁷⁵.

194. In ragione delle condotte contestate e del perimetro di attività delle Parti, il mercato del prodotto interessato dall'istruttoria è dunque quello dei trasporti marittimi speciali di infiammabili e rifiuti da e per le isole campane. In tale mercato sono presenti, dal lato dell'offerta, gli armatori che effettuano detti servizi di trasporto, in quanto aventi disponibilità di appositi mezzi navali, dotati delle necessarie certificazioni, mentre dal lato della domanda figurano le società di raccolta dei rifiuti prodotti nelle isole e i soggetti attivi nel settore della distribuzione carburanti sulle medesime. 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 idonee imbarcazioni. Come si è visto, le imbarcazioni utilizzabili – e di fatto utilizzate – per il trasporto marittimo di infiammabili e per il trasporto dedicato di rifiuti risultano intercambiabili. Tale intercambiabilità è confermata dalle stesse variazioni effettuate dalle Parti nell'utilizzo del proprio naviglio impiegato nelle diverse tipologie di attività. Ciascuna delle Parti, peraltro, è risultata operativa, quantomeno in una data fase storica, in entrambe le tipologie di trasporto.

195. Sotto il profilo geografico, il mercato rilevante coincide con le rotte operate per collegare, con riferimento ai servizi in questione, le isole del Golfo di Napoli - Ischia, Procida e Capri - con il continente. Tale estensione risulta dalla circostanza per cui l'intesa contestata ha per oggetto la fissazione delle politiche tariffarie e la ripartizione delle rotte, dei ricavi e del c.d. "migliatico" proprio all'interno di tale ambito geografico, il quale corrisponde al perimetro di operatività del COTRASIR, principale strumento della stessa intesa. Del resto, l'attività delle Parti nell'offerta dei servizi di trasporto di cui trattasi, anche indipendentemente dal COTRASIR, è stata storicamente confinata all'interno di tale ambito geografico¹⁷⁶. Nel medesimo mercato geografico sussiste una piena sostituibilità dal lato dell'offerta tra gli operatori attivi nelle diverse rotte, come confermato dalla operatività delle imprese di navigazione e dall'utilizzo – sostanzialmente intercambiabile tra le diverse tratte, come si diceva - del relativo naviglio.

196. Poiché il coordinamento realizzato dalle Parti ha riguardato l'insieme dei servizi marittimi offerti sulle rotte da e per Ischia, Capri e Procida, non rileva nella fattispecie in esame la tradizionale ulteriore distinzione tra le diverse tipologie/modalità di trasporto e tra le singole rotte per definire il mercato rilevante, da un punto di vista merceologico e geografico.

197. La posizione sostenuta dalle Parti sul punto non può infatti essere accolta, in quanto la diversità, in termini di domanda, dei prodotti trasportati (infiammabili da un lato e rifiuti dall'altro) e la non

¹⁷⁵ *Cfr.*, ex multis, Consiglio di Stato, Sez. VI, 21 giugno 2017, nn. 3057 e 3016, 1782 - 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".

¹⁷⁶ La vocazione territoriale delle aziende è confermata, peraltro, anche dalla presenza degli stessi gruppi in altre tipologie di trasporto marittimo nel medesimo ambito geografico di riferimento, quali ad esempio il trasporto passeggeri (di linea o mediante servizi veloci), nonché dalle dichiarazioni rese dalle stesse Parti (*cfr.* docc. 137, 171, 180, 313-318).

coincidenza delle rotte percorse (Procida-Ischia da un lato e Capri dall'altro) non rileva in alcun modo a fronte di una piena sostituibilità dei servizi di trasporto dal lato dell'offerta, caratterizzati da una chiara fungibilità delle unità navali utilizzate per l'uno o per l'altro servizio e per l'una o per l'altra rotta. Tale sostituibilità è confermata da molteplici evidenze in atti, tra cui le stesse informazioni fornite dalle Parti, che negli ultimi anni hanno utilizzato il proprio naviglio in modo intercambiabile per trasportare infiammabili e rifiuti e sull'una e sull'altra rotta¹⁷⁷. La stessa decisione delle Parti di costituire un consorzio unico per le attività di trasporto di infiammabili e rifiuti, del resto, rappresenta una implicita conferma di tale piena sostituibilità.

5.3 Le condotte collusive

198. Con specifico riferimento alle concrete modalità di realizzazione dell'intesa, si osserva che essa si è basata su un modello concertativo unitario, fondato su precise e definite individuazioni di ruoli (e di responsabilità) dei gruppi armatoriali originari – Medmar Navi/Mediterranea Marittima, SMLGL e Traspemar, anche attraverso i soggetti giuridici da questi ultimi creati e utilizzati per contribuire alla implementazione del piano concertativo – GML e COTRASIR.

199. Dalle evidenze acquisite è in particolare emerso che i gruppi armatoriali hanno deciso *ex ante*, in maniera concertata, di porre fine alle reciproche interferenze che si erano generate nel periodo 2017-2018 - che avevano causato una sensibile riduzione dei livelli dei prezzi dei servizi - implementando – al contrario – una rigida suddivisione delle rotte all'interno di uno schema unificato e di perseguire, all'interno di tale schema e con modalità esplicitamente concordate, un progressivo e significativo incremento dei prezzi.

200. Nello specifico, l'implementazione dello schema citato ha visto i suddetti gruppi armatoriali operare tramite nuove forme societarie e organizzative quali la società GML (società comune tra due dei tre gruppi armatoriali in questione, ovvero il gruppo Medmar e il gruppo Giuffré e Lauro) e, subito dopo, il consorzio COTRASIR che includeva, oltre alla stessa GML, anche il terzo gruppo armatoriale attivo nei servizi di cui trattasi nell'area di riferimento, Traspemar, e si proponeva, pertanto, di raggruppare tutti gli operatori attivi nei trasporti speciali di infiammabili e rifiuti da e verso le isole del Golfo di Napoli¹⁷⁸. Nel regolamento del Consorzio era previsto un esplicito vincolo di esclusività per le imprese consorziate (alle quali veniva impedito di svolgere attività in concorrenza con quelle incluse nella gestione consortile) e, dunque, il Consorzio esauriva la totalità delle attività delle Parti nei servizi di interesse dell'istruttoria. Come detto, il COTRASIR, in particolare, è entrato in operatività esattamente il giorno successivo alla cessazione delle attività di Traspemar attraverso Fuelmar nel segmento del trasporto marittimo degli infiammabili nel Golfo di Napoli e, complessivamente, della operatività di quest'ultima società¹⁷⁹. Specularmente, la società

¹⁷⁷ Tra tali evidenze si ricordano: la vendita di una unità navale dal gruppo Medmar, che la utilizzava per il trasporto di infiammabili con il nome di Tourist Ferry Boat I, a Traspemar, che la ha utilizzata per il trasporto di rifiuti con il nome di Giuseppina I, corredata da un apposito patto di non concorrenza che attesta esso stesso la fungibilità della nave; la nave Don Angelo di Traspemar, prevalentemente utilizzata per il trasporto di rifiuti ma utilizzata a più riprese per il trasporto di infiammabili; l'utilizzo intercambiabile delle navi Aries Tides e Billton ("a seconda delle disponibilità dell'unità", *cfr.* doc. 174) per entrambe le tipologie di trasporto da parte sia di SMLGL che di GML; il noleggio della stessa Aries Tides a Traspemar per il trasporto dei rifiuti da Ischia; l'utilizzo della nave Tourist Ferry Boat II, solitamente usato da Medmar per le rotte Napoli-Procida-Ischia, sulla linea Napoli-Capri.

¹⁷⁸ *Cfr.* par. 71.

¹⁷⁹ *Cfr.* doc. 177.

GML (che aveva proseguito di fatto, fin dall'inizio delle sue attività nel giugno 2018, le rotte e i servizi precedentemente effettuati dai gruppi madri Medmar e Giuffré e Lauro), ha cessato le attività nel contiguo segmento del trasporto di rifiuti dalle isole di Ischia e Procida alla terraferma – attività tradizionalmente appannaggio di Traspemar, nella quale era poi entrata anche Medmar, come più volte menzionato – esattamente nella data di entrata in operatività del Consorzio.

201. Il COTRASIR, come mostrato in fatto, è stato quindi uno degli strumenti con cui le Parti hanno perseguito di proposito una rigida segmentazione delle rotte, a seguito delle iniziative da esse intraprese nel biennio 2017-2018. Nel periodo consortile, infatti, al netto di alcuni “prestiti” di unità navali, la società GML è tornata a essere l'unico operatore attivo nel trasporto di infiammabili verso Ischia e Procida (in prosecuzione delle attività tradizionalmente appannaggio di Medmar) e unico operatore attivo nei trasporti speciali di infiammabili e rifiuti da e verso Capri (in prosecuzione delle attività storicamente appannaggio di SMLGL), mentre la società Traspemar è tornata a essere l'unico operatore attivo nel trasporto di rifiuti da Ischia e Procida verso la terraferma¹⁸⁰. Come visto nella parte descrittiva delle evidenze istruttorie, tale segmentazione delle attività, nel disegno dell'intesa, veniva cementata da espliciti patti di non concorrenza vigenti tra le società aderenti al Consorzio. Nel regolamento consortile, infatti, era espressamente previsto che “*Tutte le società si impegnano a rispettare gli accordi di limitazione della concorrenza esistenti tra di loro. La violazione di detti accordi verrà considerata grave inadempienza*”¹⁸¹.

202. Tali limitazioni della concorrenza tra le Parti erano, peraltro, oggetto di un attivo monitoraggio da parte degli armatori consorziati, avvalendosi anche del personale di biglietteria. Il monitoraggio in questione si spingeva – come visto - fino a identificare esattamente i clienti titolari dei carichi “illegittimamente” trasportati, anche con prove fotografiche e indicazione del numero di targa, al fine di rivendicare l'accaduto con i responsabili della presunta infrazione delle regole consortili (cfr. par. 103)¹⁸².

203. La totale ed esplicita eliminazione della concorrenza tra i gruppi armatoriali, che già avrebbe potuto avere il naturale effetto di condurre a un incremento nei prezzi, in conseguenza della ritrovata posizione di sostanziale monopolio di ciascuna società su una determinata rotta/servizio, è stata ad ogni modo accompagnata da una ulteriore espressa modalità di concertazione tra le Parti volta a conseguire e mantenere stabilmente aumenti di prezzo, nonché consistente in una ripartizione dei

¹⁸⁰ Tale rigorosa ripartizione non risulta in alcun modo inficiata dalla circostanza per cui si siano verificati per brevi periodi dei prestiti di unità navali tra consorziate con riferimento, in particolare, alla nave Don Angelo di Traspemar che, in base alle dichiarazioni di quest'ultima società, sarebbe stata messa a disposizione di GML per effettuare alcune corse nel trasporto di infiammabili lungo la rotta Napoli-Procida-Ischia. Tale circostanza, peraltro non parimenti rappresentata da GML, è stata comunque descritta come una mera cessione temporanea della unità navale a GML e non certo come una attività di trasporto di infiammabili svolta da Traspemar per proprio conto e stabilmente lungo la rotta considerata (cfr. doc. 177).

¹⁸¹ Cfr. *ex multis*, doc. 12.

¹⁸² Va rilevato che gli episodi di cui si è trovata evidenza nella documentazione ispettiva riguardavano non già corse dedicate al trasporto di infiammabili e rifiuti in contrasto con la ripartizione stabilita in seno al COTRASIR, ma trasporti residuali che Medmar avrebbe eseguito in modalità promiscua (e, quindi, esterna al perimetro vero e proprio delle attività consortili, sebbene le società consorziate abbiano provato a regolamentare anche tale tipologia di attività) in qualità di società anche attiva nel trasporto passeggeri. La possibilità per Medmar di svolgere tale tipologia di trasporto, sia pur in via residuale e in assenza di una nave dedicata (come invece era avvenuto nel biennio 2017-2018), avrebbe infatti avuto l'effetto di intaccare la domanda per il vettore che, in seno al COTRASIR, svolgeva in via esclusiva il trasporto di rifiuti con navi dedicate lungo la rotta Ischia-Procida, ossia Traspemar. Vi è inoltre evidenza in atti anche di episodi in cui Medmar, in tale veste, abbia invece rifiutato il trasporto promiscuo di rifiuti nei propri traghetti (doc. 36.76).

ricavi consortili sulla base delle quote storiche degli armatori del periodo 2014-2016. Tale periodo, per il quale non sussistono in atti elementi sufficienti per appurare se fosse anch'esso risultante da una preesistente concertazione anticoncorrenziale, era infatti stato caratterizzato dalla assenza di reciproche sovrapposizioni tra le Parti e, quindi, da un sostanziale monopolio di ciascuna di esse sulle relative rotte e, conseguentemente, da una elevata profittabilità.

204. Si consideri in tal senso che, diversamente da quanto sostenuto da Traspemar (che pure ha riconosciuto al COTRASIR la capacità di influenzare in senso favorevole la fissazione di livelli di prezzo più elevati¹⁸³), già gli esponenti di Medmar Navi, di SMLGL e gli impiegati del COTRASIR hanno ammesso, in sede di accertamenti ispettivi, che i livelli dei prezzi venivano decisi dal Consorzio con l'accordo tra i consorziati¹⁸⁴. Tale circostanza risulta ulteriormente confermata da numerosi riscontri oggettivi acquisiti in sede ispettiva, che danno atto sia della pratica di definire congiuntamente i prezzi dei servizi, sia del proposito del COTRASIR di pervenire a stabili incrementi degli stessi. In primo luogo, lo stesso regolamento del COTRASIR prevedeva che *“Qualora una società consorziata avesse intenzione di ridurre le tariffe attuali lo potrà fare solo concordandolo con le altre consorziate”*, stabilendo quindi un divieto di riduzione unilaterale dei prezzi per le società navali. Di tale previsione, peraltro, c'è traccia anche in diversi altri documenti reperiti in sede ispettiva, tra cui gli stessi documenti contenenti il c.d. *“accordo”* o *“convenzione”* di ripartizione dei ricavi tra i gruppi armatoriali sulla base delle quote storiche (*cf. infra*).

205. A ciò si aggiunga, oltre alle esplicite pattuizioni sulla eliminazione di qualsiasi concorrenza *extra* Consorzio e alla esplicita concertazione di prezzo, che già costituiscono entrambe violazioni *hardcore* della normativa *antitrust*, le Parti avevano previsto – come ampiamente descritto nella parte fattuale – un meccanismo retrostante aggiuntivo, questa volta esterno al COTRASIR, finalizzato alla ulteriore eliminazione di ogni incentivo a un confronto concorrenziale tra i gruppi armatoriali – e quindi finalizzato, in ultima analisi, a sostenere gli incrementi di prezzo desiderati dagli stessi – consistente nella ripartizione complessiva dei ricavi e dei costi del c.d. *“migliatico”* tra gli armatori in base a quote predeterminate, definite sulla base dei fatturati storici dei medesimi.

206. In particolare, tale meccanismo, non recepito in alcun modo nel regolamento ufficiale del COTRASIR, ma contenuto e descritto in dettaglio in due distinte versioni di un *“accordo”* tra le Parti rinvenute nel corso degli accertamenti ispettivi¹⁸⁵, prevedeva che tutto il fatturato delle attività di trasporto di infiammabili e rifiuti svolte in seno al COTRASIR fosse ripartito tra gli armatori in base alla percentuale dei ricavi totali realizzata in media da ciascuno di essi nel triennio 2014-2016. Parimenti, anche il costo delle miglia percorse da ciascun armatore (c.d. *“migliatico”*) veniva a sua volta ripartito in base a percentuali predefinite, basate anch'esse sull'operatività degli armatori in detto triennio, come mostrato nella parte fattuale.

207. Quindi, a fronte di una organizzazione formale del COTRASIR in base alla quale ciascuna società consorziata avrebbe percepito quanto di competenza in base alle corse effettivamente esercitate al netto della provvigione trattenuta dal Consorzio per la remunerazione delle proprie attività (funzionamento di cui alla posizione sostenuta dalle Parti nelle proprie difese), l'accordo sostanziale sottostante tra le singole imprese prevedeva in realtà che ogni scostamento tra le quote di mercato

¹⁸³ *Cfr.* doc. 137.

¹⁸⁴ *Cfr.* docc. 30, 42, 47.

¹⁸⁵ Docc. 36.53 e 36.60.

storiche predefinite e quanto effettivamente fatturato dalle società consorziate (con l'intermediazione del COTRASIR) e speso dalle stesse in relazione alle miglia effettivamente percorse, venisse compensato tra le Parti con apposite fatturazioni fittizie o attraverso prestazioni in natura (quali un maggior percorso di miglia nella stagione successiva). In tal modo, qualsiasi leva competitiva ipoteticamente azionabile in autonomia da una delle società (che, si ricorda, erano comunque già vincolate da esplicite pattuizioni di non concorrenza e di concertazione di prezzo contenute nelle regole consortili) ed eventualmente capace di sottrarre clientela agli altri armatori, non avrebbe sortito alcun effetto sulla profittabilità specifica dell'impresa risultando quindi, in ultima analisi, del tutto inutile (e, infatti, una strategia di tal sorta non è stata mai perseguita dagli armatori dal momento di realizzazione dell'intesa anticoncorrenziale in questa sede loro ascritta).

208. Priva di pregio appare, riguardo all'accordo di cui trattasi, la argomentazione di Medmar e SMLGL per cui il medesimo non sarebbe mai stato sottoscritto da tali società (in quanto i documenti acquisiti in ispezione non risultano firmati), così come quella di Traspemar, presso cui le diverse versioni di accordo sono state reperite, per cui esso non sarebbe tuttavia mai stato applicato dalle Parti. È stato acquisito, infatti, presso la stessa Traspemar, un documento che ricostruisce nel dettaglio e per ciascun passaggio i conteggi, complessi ed estremamente precisi, che davano luogo al calcolo dei saldi e delle relative compensazioni effettuate tra le società in coerenza con quanto previsto nell'accordo.

209. Come illustrato nella parte fattuale, infatti, i ricavi della gestione consortile venivano ripartiti applicando, con estrema precisione, le percentuali di attribuzione dei ricavi previste nel testo dell'accordo¹⁸⁶ ed effettuando, successivamente, specifiche fatturazioni tra gli armatori allo scopo di conseguire tale riallineamento. Inoltre, sono stati reperiti presso Medmar diversi documenti che danno contezza delle fatturazioni tra gli armatori conseguenti a tali conteggi e finalizzate, quindi a riallineare i ricavi "di facciata" della gestione consortile con quelli previsti dall'accordo (nello specifico, si tratta di fatture in favore di GML corrispondenti esattamente agli importi risultanti dai suddetti conteggi¹⁸⁷). In altri termini, dunque, sebbene le Parti abbiano teso a sostenere che il medesimo accordo non sia mai stato applicato, le evidenze ispettive attestano, al contrario ed in modo univoco, la concreta e puntuale attuazione nel periodo consortile del meccanismo di ripartizione dei ricavi sulla base delle quote storiche 2014-2016.

210. La partecipazione delle Parti agli accordi di ripartizione dei ricavi è ulteriormente attestata dalla *e-mail* rinvenuta presso Medmar con cui tale società inviava gli importi esatti del proprio fatturato del triennio 2014-2016 al futuro amministratore del COTRASIR (nonché depositario designato della copia sottoscritta degli accordi di cui trattasi), base per l'appunto per l'effettuazione dei calcoli descritti.

211. Oltre all'accordo di ripartizione dei ricavi, rilevano anche numerosi scambi di *e-mail* tra le Parti relativi a diversi elementi costitutivi della fattispecie illecita (es. contatti relativi alla definizione dei

¹⁸⁶ *Cfr.* doc. 36.58. Tali conteggi erano così precisi da pervenire, addirittura, a una rideterminazione della quota di spettanza di ciascun consorziato della spesa del 3% del fatturato da destinare alla copertura dei costi di funzionamento del COTRASIR, commissione che veniva quindi rideterminata non già in base a quanto effettivamente bigliettato e trasportato dalle società (come avveniva in prima battuta nei rapporti tra consorziate e Consorzio), ma in base alle stesse quote predeterminate utilizzate per la ripartizione dei ricavi e basate sulle quote storiche delle imprese.

¹⁸⁷ *Cfr.* docc. 47.4, 47.81 e 47.84. Tra tali documenti, è stata acquisita addirittura una vera e propria copia della fattura (doc. 47.81) risultante dalla applicazione del meccanismo citato.

prezzi, scambi relativi alla censura di comportamenti contrari alle regole consortili quali l'espletamento di servizi diversi da quelli previsti nella suddivisione delle attività ecc.¹⁸⁸), come ampiamente mostrato nella parte fattuale.

212. Si rileva, infine, come lo stesso regolamento ufficiale del Consorzio contenga molteplici previsioni apertamente anticoncorrenziali.

213. Non si può, poi, accogliere la obiezione avanzata da SMLGL, per cui tale società sarebbe estranea alla intesa in questione in quanto attiva storicamente sulla rotta Napoli-Capri e non interessata, neanche antecedentemente all'intesa, da fenomeni di interferenza concorrenziale tra le Parti su tale rotta, né da incrementi dei prezzi così repentini come quelli riscontrati sulla rotta da e verso Ischia. In realtà, le evidenze in atti citate e le condotte contestate coinvolgono anche tale società. Essa, infatti, si è dapprima unita con Medmar nella società comune GML e poco dopo, con quest'ultima, si è consorziata nel COTRASIR, sottoscrivendone il regolamento.

214. SMLGL, poi, è esplicitamente prevista – con una apposita quota di spettanza - nelle varie versioni dell'Accordo Commerciale tra le imprese sottostante le attività consortili, accordo rispetto al quale è stata dimostrata la piena attuazione da parte di GML, società comune tra SMLGL e Medmar e anche presso SMLGL sono stati rinvenuti atti preparatori di tale accordo. SMLGL, in ragione della immediata facilità con cui le unità navali potevano essere utilizzate nell'una o l'altra rotta, risultava in chiara concorrenza (sia pur potenziale) con Medmar e Traspemar, per cui ha evidentemente ritenuto profittevole accordarsi con gli altri armatori che, sulla tratta di Ischia, stavano mostrando un atteggiamento particolarmente concorrenziale. Del resto, sia pur in modo meno repentino che per le rotte da e per Ischia, anche i prezzi sulla tratta Napoli-Capri sono aumentati nel periodo di concertazione.

215. Nel complesso, alla luce delle considerazioni che precedono, si deve ritenere che tutte le condotte descritte siano tasselli di un "piano di insieme" unico ed inscindibile, complessivamente contrario alla normativa a tutela della concorrenza, finalizzato ad un totale coordinamento delle rispettive politiche commerciali praticato da operatori concorrenti nel mercato dei trasporti speciali di infiammabili e rifiuti da e per le isole del Golfo di Napoli. Tale piano d'insieme risulta pienamente idoneo a spiegare gli incrementi dei prezzi estremamente rilevanti effettuati a partire dalla fine del 2018 nei servizi di interesse attraverso il Consorzio COTRASIR, che hanno dato luogo alle segnalazioni dei denunciatori, sebbene le evidenze acquisite abbiano indicato tale elemento come solo uno dei fattori costitutivi di un'intesa complessa e a più ampio raggio, come ricostruito in istruttoria e rappresentato in questa sede.

216. Parimenti, non si può ritenere condivisibile la tesi difensiva delle Parti, per cui quanto osservato a partire dal settembre 2018 sarebbe un ritorno a una sorta di equilibrio naturale di lungo periodo del mercato. Secondo questo argomento non vi sarebbe spazio per più di un operatore per singola rotta nello svolgimento di ciascuno dei servizi oggetto di istruttoria; e gli aumenti dei prezzi osservati, in questa prospettiva, sarebbero stati esclusivamente finalizzati alla copertura dei costi sostenuti dalle aziende, diversamente dal periodo precedente, caratterizzato da una cosiddetta "guerra di prezzo".

217. Tale ricostruzione, infatti, non è conferente con le condotte contestate e si pone in palese contraddizione con i fatti accertati nel mercato di interesse e con le evidenze in atti. In primo luogo,

¹⁸⁸ Cfr. *ex multis* docc. 30, 30.15, 42, 42.18, 47, 47.87, 36.60, 42.6, 42.32, 30.74, 30.75, 42.11, 42.18, 42.45.

si osserva che risulta in ogni caso illecito, ai sensi della normativa *antitrust*, adottare condotte esplicitamente concertative come quelle descritte per contrastare iniziative presuntivamente “anomale” – o comunque ritenute tali rispetto ad un presunto equilibrio di lungo periodo del mercato - quali l’ingresso di un nuovo entrante. Del resto, per ciascuna realtà imprenditoriale, la decisione di offrire il servizio a prezzi che permettano di coprire i propri costi (ossia di non operare in perdita) non necessita di alcuna concertazione con le imprese concorrenti ma, al contrario, deve essere una valutazione autonoma in ogni contesto di mercato. Ciò è ancora più evidente quando la asserita “crisi” dei margini degli operatori viene causata non già da eventi esogeni (ad esempio *shock* di costo o di domanda), ma dalle decisioni commerciali delle stesse imprese. Del resto, la circostanza per cui, in un dato mercato, non vi sarebbe spazio per più di un operatore, emergerebbe nei fatti tramite le autonome decisioni delle imprese e non necessiterebbe certo di strumenti concertativi complessi ed espliciti come quelli osservati nel caso di specie per potersi affermare. Al contrario, è possibile affermare che tali strumenti concertativi sono stati necessari proprio per porre fine a una evoluzione concorrenziale che stava nei fatti interessando il mercato (e che smentisce, già di per sé, la tesi delle Parti).

218. La ricostruzione delle Parti, inoltre, postula implicitamente una concatenazione di decisioni illogiche da parte degli operatori stessi nel periodo 2017-2018. In primo luogo, l’entrante Fuelmar/Traspemar avrebbe erroneamente ritenuto profittevole entrare nel mercato degli infiammabili che invece, in base alla tesi difensiva delle Parti, stava operando a livelli di prezzo (poi recuperati e superati nel periodo consortile) capaci appena di coprire i relativi costi. In secondo luogo, Medmar avrebbe erroneamente ritenuto razionale ridurre drasticamente i propri prezzi in tale mercato, andando evidentemente a provocare gravi perdite ai propri bilanci. Ancora, la stessa Medmar avrebbe compiuto un ulteriore e distinto errore di valutazione, nel momento in cui avrebbe deciso di entrare nel segmento del trasporto di rifiuti (che poi si sarebbe rivelato anch’esso *ex-post* non profittevole). Infine, anche Traspemar avrebbe deciso di arrecare perdite a sé stessa riducendo drasticamente i corrispettivi richiesti nel trasporto dei rifiuti¹⁸⁹.

219. In realtà, sia Traspemar che Medmar hanno entrambe dichiarato di avere ritenuto potenzialmente profittevole allargare la propria attività ed entrare in *business* diversi dalle rotte da essi tradizionalmente operate (ossia, rispettivamente, nel *business* del trasporto infiammabili e in quello del trasporto rifiuti), intravedendo, evidentemente, in essi sufficienti margini di profitto¹⁹⁰. La circostanza per cui due distinti operatori del settore abbiano valutato positivamente le opportunità di profitto a seguito di un proprio ingresso nei rispettivi segmenti *target* è quindi del tutto incoerente con la tesi per cui il livello dei prezzi vigente antecedentemente a tali iniziative (che, peraltro, è stato poi non solo recuperato ma perfino superato nel periodo della gestione consortile) fosse a malapena sufficiente a coprire i costi di gestione dei servizi.

220. Peraltro, sotto un diverso profilo, si deve sottolineare che la tesi delle Parti, secondo cui i livelli di prezzo che si registravano su ogni singola rotta nel periodo *pre* 2017 (caratterizzato da una

¹⁸⁹ Se anche alcune di tali decisioni fossero effettivamente state caratterizzate da una operatività in perdita per la Parte che le ha poste in essere con la motivazione di perseguire strategie escludenti di breve periodo, è evidente (dalla stessa affermazione delle Parti per cui esse avrebbero causato perdite) che tali decisioni non potrebbero essere in nessun caso considerate idonee a dimostrare la impossibilità di un equilibrio di medio-lungo periodo in cui più operatori coesistono e si confrontano sul mercato avendo riguardo ai propri risultati economici.

¹⁹⁰ *Cfr.* docc. 137 e 180.

ripartizione implicita delle rotte e dalla assenza di interferenze tra operatori) fossero a malapena sufficienti a coprire i costi di gestione dei servizi, dovrebbe in ogni caso tener conto del fatto che in un contesto concorrenziale, come quello che si era avviato prima delle condotte concertative, i costi di riferimento avrebbero potuto progressivamente ridursi, essendo le imprese costrette a eliminare, a causa del confronto competitivo, ogni elemento di spreco ed inefficienza nella gestione.

221. A conferma del fatto che le imprese giudicavano profittevole nel 2017 l'ingresso su altre rotte, del resto, sia i documenti interni di Traspemar che le dichiarazioni esplicite di tale società danno conto di una forte profittabilità (caratterizzata da un utile pari a circa il 60% dei costi) della iniziativa di Fuelmar-Traspemar nel periodo che va dall'inizio delle attività fino a luglio 2017, malgrado tale società fosse entrata nel mercato applicando degli sconti rispetto all'operatore *incumbent* Medmar e con un programma di corse più fitto (*cf. supra*, paragrafi 55-58). La stessa Traspemar ha peraltro affermato che almeno il trasporto di infiammabili doveva considerarsi remunerativo e che la iniziativa intrapresa con Fuelmar si stava inizialmente rivelando profittevole¹⁹¹. Ai livelli di prezzo vigenti all'inizio di tali iniziative imprenditoriali – successivamente recuperati e superati tramite concertazione esplicita nel periodo consortile – quindi, era presente un margine sui costi che, appunto, poteva ben indurre – e di fatto ha indotto – un operatore razionale a entrare nel mercato.

222. Infine, non corrisponde al vero che le iniziative imprenditoriali del 2017 e 2018 fossero cessate a causa di una mancata profittabilità economica delle stesse (che, ad ogni modo, non coincide e non è direttamente ricostruibile dai dati contabili contenuti nei bilanci di un dato esercizio). Esse, al contrario, sono continuate fino alla implementazione della intesa. Infatti, stando alle stesse dichiarazioni rese dalle Parti, la cessazione delle attività di Fuelmar è coincisa esattamente con la data di cessazione della linea rifiuti sulla rotta Ischia-Napoli da parte di Medmar/GML che, ancora, è coincisa esattamente con la data di inizio della operatività del COTRASIR (13 settembre 2018).

223. Diversamente da quanto affermato dalle Parti, non esiste, quindi, alcun controfattuale per cui, in assenza di intesa, le iniziative concorrenziali sarebbero spontaneamente cessate in quanto ritenute insostenibili. Al contrario, la coincidenza delle date di tali eventi rende del tutto evidente come la cessazione di tali iniziative imprenditoriali sia reciprocamente interconnessa e sia a sua volta strettamente connessa – e funzionale – all'inizio della successiva fase concertativa.

5.4 L'inquadramento giuridico della fattispecie

224. L'insieme dei comportamenti delle Parti, dai quali emerge in maniera incontrovertibile una concertazione anticoncorrenziale tra le stesse, integrano una intesa unica, complessa e continuata restrittiva della concorrenza. Come noto, la giurisprudenza ha riconosciuto che le due fattispecie dell'accordo e della pratica concordata possono ben coesistere in un'unica intesa, non essendo l'Autorità tenuta a distinguere puntualmente tra elementi costitutivi che integrino l'una o l'altra tipologia di illecito. In particolare, 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 le due nozioni condividono la medesima natura e si distinguono solo per la loro intensità e per le forme con cui si manifestano¹⁹². In altri termini, dal punto di vista della qualificazione della fattispecie, il punto

¹⁹¹ *Cfr.* doc. 137.

¹⁹² *Cfr.*, *ex multis*, sentenza della Corte di Giustizia, 8 luglio 1999, Causa C-49/92 P- *Anic*.

focale dell'accertamento demandato all'Autorità consiste esclusivamente nel “*distinguere tra forme di collusione che ricadono nei divieti antitrust e semplici comportamenti paralleli privi di elementi di concertazione*”¹⁹³.

225. Tanto premesso, alla luce dei principi espressi dalla giurisprudenza, i vari comportamenti assunti dalle Parti non possono che essere letti in maniera unitaria, costituendo espressione di un unico “*piano d'insieme*”, ovvero un'intesa unica, complessa e continuata restrittiva della concorrenza, frutto di una consapevole collaborazione di tutte le società coinvolte nell'istruttoria e che non si esaurisce senza dubbio in comportamenti paralleli privi di elementi di concertazione, ma configura senz'altro una forma di collusione contraria alla normativa *antitrust*.

226. L'intesa contestata alle Parti appare inoltre restrittiva per oggetto, in quanto a tutti gli effetti dedicata alla fissazione dei prezzi e delle condizioni di esercizio dei servizi svolti dalle imprese consorziate e alla ripartizione degli stessi. Sul punto, si consideri che la giurisprudenza della Corte di giustizia ha chiarito che “*avuto riguardo a quanto disposto dall'art. 101 (TFUE), occorre distinguere le 'intese per oggetto' e le 'intese per effetto'. Le prime si caratterizzano per il fatto che «talune forme di coordinamento tra imprese possono essere considerate, per loro stessa natura, dannose per il buon funzionamento del normale gioco della concorrenza». È pacifico che «la probabilità che certi comportamenti collusivi, quali quelli che portano alla fissazione orizzontale dei prezzi da parte di cartelli, abbiano effetti negativi, in particolare, sul prezzo, sulla quantità o sulla qualità dei prodotti e dei servizi, è talmente alta che può essere ritenuto inutile (...) dimostrare che tali comportamenti hanno effetti concreti sul mercato». Per accertare se si è in presenza di una 'intesa per oggetto' occorre avere riguardo al tenore delle disposizioni dell'intesa stessa, agli obiettivi che si intendono raggiungere, al contesto economico e giuridico nel quale l'intesa stessa di colloca. Nella valutazione di tale contesto, «occorre prendere in considerazione anche la natura dei beni o dei servizi coinvolti e le condizioni reali del funzionamento e della struttura del mercato o dei mercati in questione» (sentenza 11 settembre 2014, in causa C-67/13 P)*”¹⁹⁴.

227. Ancora, la giurisprudenza ha ulteriormente precisato che “*in ragione del chiaro oggetto anticoncorrenziale, si è affermato che una intesa deve ritenersi illecita 'per il suo stesso oggetto spartitorio senza necessità di verificarne gli effetti concreti' (Consiglio di Stato, Sez. VI, n. 5998 del 2017)*”¹⁹⁵.

5.5 Gli effetti dell'intesa

228. L'intesa accertata, pur avendo caratteristiche tali da essere considerate una restrizione della concorrenza per oggetto, ha prodotto anche effetti concreti sul mercato (*cf.* § 3.3). Come ampiamente dimostrato nella parte in fatto, l'intesa ha pienamente raggiunto l'obiettivo di accrescere sensibilmente i prezzi dei servizi oggetto della stessa, portandoli a livelli perfino superiori a quelli vigenti antecedentemente alla fase concorrenziale attraversata dal mercato nel 2017 e 2018¹⁹⁶.

¹⁹³ *Cfr.* Consiglio di Stato, Sez. VI, 13 giugno 2014, n. 3032, I731 – *Gare campane*; Consiglio di Stato, 3 giugno 2014, n. 2837 e 2838, I722 – *Logistica Internazionale*; Consiglio di Stato, 27 giugno 2014, n. 3252, 23 giugno 2014, n. 3167, n. 3168 e n.3170.

¹⁹⁴ *Cfr.* Consiglio di Stato, VI, 16 marzo 2020, n. 1844 e n. 1845.

¹⁹⁵ *Cfr.* Consiglio di Stato, VI, 24 luglio 2020, n. 4737.

¹⁹⁶ *Cfr.* parr. 130 e ss e figure 7-10.

229. Dalle elaborazioni effettuate emerge altresì che, confrontando i prezzi praticati nel periodo di durata dell'intesa con quelli del periodo immediatamente precedente di analoga durata, essi mostrano un consistente aumento per tutti i servizi interessati, di norma quantificabile in circa il 20%, ma particolarmente accentuato per il trasporto di infiammabili sulla rotta per Ischia/Procida (circa il 70% fino a Luglio 2020, periodo in cui i prezzi sono stati poi leggermente ridotti in attuazione volontaria degli impegni presentati all'Autorità nell'ambito del procedimento)¹⁹⁷.

230. Ciò è avvenuto in un contesto nel quale in altre realtà comparabili, sempre relative ad isole minori, i prezzi dei servizi nei due periodi non sono, al contrario, aumentati (sono anzi leggermente diminuiti). L'intesa, quindi, non solo ha causato gli aumenti sopra indicati, ma ha altresì compensato una sia pur lieve tendenza generale alla diminuzione dei prezzi dei servizi in questione su base nazionale. La misura di tale tendenza va pertanto aggiunta al dato sugli aumenti specifici verificatisi nelle rotte e nei servizi oggetto del procedimento per avere una stima complessiva degli effetti della violazione¹⁹⁸.

231. Le obiezioni metodologiche avanzate delle Parti sul punto non possono essere accolte. La proposta delle Parti di calcolare il prezzo medio del periodo antecedente all'intesa su un orizzonte temporale più lungo di quello su cui sono calcolati i prezzi medi del periodo della stessa intesa, risulta priva di motivazioni metodologiche. Essa avrebbe invece l'effetto di ridurre ingiustificatamente il peso complessivo dei listini prezzi più recenti, vigenti poco prima dell'implementazione dell'intesa, listini che, al contrario, potrebbero semmai rappresentare un riferimento più indicativo dell'esito che si sarebbe osservato nei mesi successivi in assenza di concertazione rispetto ai listini più risalenti.

232. Similmente, la obiezione delle Parti per cui gli effetti dell'intesa avrebbero dovuto essere computati a partire dai primi contatti tra le imprese non risulta conferente in quanto tali contatti, pur essendo parte della concertazione, avevano una funzione chiaramente preparatoria e propedeutica rispetto alla successiva fase che sarebbe stata implementata di lì a poco.

233. Infine, non risulta significativa la obiezione per cui l'andamento dei prezzi dei servizi nelle altre piccole isole italiane non sarebbe rilevante, in quanto riguarderebbe trasporti effettuati in promiscuità con i passeggeri e da parte di società che verosimilmente beneficiano di contributi pubblici. Le comparazioni effettuate, infatti, non richiedono in alcun modo che il livello dei prezzi in tali realtà insulari debba essere uguale a quello vigente nel Golfo di Napoli, ma soltanto che, in assenza di intesa, ci si sarebbe potuto attendere nel Golfo di Napoli una variazione percentuale dei prezzi nel corso del tempo simile a quella riscontrata nelle altre isole¹⁹⁹.

5.6 Conclusioni

234. Alla luce delle evidenze documentali descritte e delle argomentazioni svolte, l'intesa unica continuata e complessa posta in essere dalle Parti rappresenta un'infrazione per oggetto della

¹⁹⁷ Cfr. par. 140 e Tabella 3.

¹⁹⁸ Cfr. par. 141-148.

¹⁹⁹ In altri termini, fatte salve le differenze, anche regolatorie, tra le singole realtà insulari (che potrebbero ben giustificare un diverso livello assoluto dei prezzi), trattandosi dello stesso tipo di servizio, sia in termini di domanda (consumo di carburanti e produzione di rifiuti) che in termini di voci di costo (costo del *bunker*, costo del personale, etc.) è del tutto ragionevole attendersi una variazione percentuale simile di questi prezzi nel corso del tempo, cosa che invece non risulta avvenuta nel caso di specie.

normativa a tutela della concorrenza che ha comportato anche apprezzabili effettivi restrittivi nel settore dei trasporti speciali di infiammabili e rifiuti nel Golfo di Napoli a danno degli utenti di tali servizi e, in ultima analisi, dei consumatori finali.

235. Tali effetti nocivi si ripercuotono sui consumatori, in particolare, in termini di aumento o minor riduzione dei prezzi dei prodotti trasportati e dei servizi associati, quali i carburanti per autotrazione, il gas GPL e le spese per i servizi di raccolta e smaltimento dei rifiuti urbani.

236. Dal momento che l'intesa in questione riguarda una località circoscritta del territorio nazionale (il Golfo di Napoli), i comportamenti descritti integrano un'infrazione ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 287/90.

VI. GRAVITÀ E DURATA DELL'INFRAZIONE

237. Secondo consolidata giurisprudenza euro-unitaria e nazionale, per valutare la gravità di un'infrazione si deve tenere conto di una molteplicità di fattori, il cui carattere e la cui importanza variano a seconda della tipologia e delle circostanze particolari della stessa. Tra tali fattori rilevano, principalmente, la natura della restrizione della concorrenza, nonché il ruolo e la rappresentatività sul mercato delle imprese coinvolte.

238. Quanto alla natura dell'intesa in esame, sulla base delle risultanze istruttorie, si ritiene che le Parti del procedimento abbiano posto in essere un'intesa unica, complessa e continuata volta a fissare (e in particolare ad accrescere) il livello dei corrispettivi richiesti per i servizi in questione e a fissarne le condizioni di esercizio, ripartire gli stessi e suddividere i ricavi sulla base delle quote storiche degli armatori.

239. Si osserva che l'intesa ha coinvolto la totalità degli operatori navali attivi nel mercato di riferimento, ossia le società Mediterranea Marittima e Medmar Navi, Traspemar e Servizi Marittimi Liberi Giuffrè e Lauro. Sulla base delle evidenze raccolte, si ritiene inoltre che la società comune GML e il consorzio COTRASIR siano da considerare, nel relativo periodo di operatività, anch'essi direttamente coinvolti nella infrazione.

240. È emerso inoltre da quanto mostrato che i comportamenti posti in essere dalle Parti costituiscono violazioni *molto gravi* della disciplina a tutela della concorrenza, rappresentando in particolare restrizioni di tipo *hard-core* della normativa *antitrust*, con le caratteristiche della restrittività per oggetto.

241. Con riferimento alla durata della intesa, si fa presente che le evidenze agli atti mostrano che gli armatori hanno cominciato a mettere in comune i dati propedeutici alla fissazione delle regole consortili quantomeno a partire dal febbraio 2018, datazione dei documenti ispettivi in atti relativi a scambi di *e-mail* volti alla condivisione dei dati di fatturato del periodo 2014/2016, sui quali si è poi basato il meccanismo (e le relative percentuali) di ripartizione dei ricavi tra gli operatori sulla base delle quote storiche²⁰⁰. Allo stesso momento si riferiscono altresì ulteriori documenti ispettivi nei quali i rappresentanti delle Parti svolgono alcuni calcoli per l'impostazione del medesimo meccanismo²⁰¹.

²⁰⁰ Doc. 47.87. In particolare, la data riportata nel documento ispettivo di cui trattasi è il 19 febbraio 2018.

²⁰¹ Doc. 36.60. In particolare, la data riportata nel documento ispettivo di cui trattasi è il 22 febbraio 2018.

242. Si può concludere, quindi, che tale momento, individuabile, in particolare, in base alle evidenze in atti, nella data del 19 febbraio 2018, corrisponda all'inizio della partecipazione all'intesa per le società navali coinvolte (Mediterranea Marittima e Medmar Navi, SMLGL e Traspemar).

243. Quanto alla durata complessiva dell'intesa, la stessa si deve ritenere tuttora in corso. A tale conclusione si giunge ove si considerino i seguenti elementi. In primo luogo, rileva il fatto che anche a valle dello scioglimento degli strumenti societari (GML) e consortili (COTRASIR) comuni, si assiste ancora ad una conduzione delle attività interessate dall'intesa secondo un equilibrio caratterizzato da assenza di reciproche interferenze concorrenziali tra gli armatori nel mercato e, quindi, da un permanere della ripartizione definita nel periodo consortile e da livelli dei prezzi che permangono particolarmente elevati (di un livello confrontabile a quello raggiunto nel periodo consortile, al netto della leggera riduzione proposta dalle Parti nell'ambito degli impegni presentati ai sensi dell'articolo 14-ter della legge 10 ottobre 1990, n. 287 e poi rigettati dall'Autorità)²⁰². Si tratta di esiti di mercato del tutto paragonabili a quelli conseguiti sino al luglio 2020 tramite le modalità concertative suddette e coerenti con gli accordi che erano stati raggiunti tra le società nel periodo consortile. L'esistenza di una accertata concertazione esplicita intervenuta tra le Parti e contestata in questa sede non consente di valutare tali esiti quali frutto di un comportamento spontaneo e autonomo di ciascuna delle imprese navali come invece sostenuto dalle Parti stesse.

244. In secondo luogo, appare evidente che l'intesa ascritta alle Parti non si esaurisca nella costituzione di GML e COTRASIR, ma ha riguardato un più ampio coordinamento tra le singole società navali, come accertato dall'istruttoria e ricostruito in questa sede, in particolar modo con riferimento ai meccanismi di ripartizione del migliatico e dei ricavi, i quali sottostavano al funzionamento di tali strumenti comuni e la cui applicazione non dipende dall'esistenza dei suddetti. Ciò significa che lo scioglimento di GML e COTRASIR non è sufficiente a rappresentare una discontinuità del comportamento delle imprese che, sebbene non più legate tra loro sul piano formale tramite imprese comuni e Consorzi, hanno comunque continuato il coordinamento delle reciproche attività concorrenziali in coerenza con il piano prestabilito.

245. La partecipazione di GML e COTRASIR all'intesa, invece, coincide con l'arco temporale in cui tali soggetti sono stati attivi, ossia dalla data costituzione degli stessi (rispettivamente, il 18 maggio 2018 e il 24 luglio 2018) alla data di scioglimento (avvenuto per entrambi in data 27 luglio 2020).

VII. QUANTIFICAZIONE DELLE SANZIONI

246. In via preliminare, bisogna ricordare che destinatarie delle norme in materia di concorrenza sono le imprese e le associazioni di imprese, le quali sono altresì destinatarie delle sanzioni in caso di violazione delle norme stesse.

La nozione di impresa, come noto, ai fini dell'applicazione del diritto della concorrenza, abbraccia qualsiasi entità che eserciti un'attività economica, a prescindere dallo *status* giuridico di detta entità e dalle sue modalità di finanziamento²⁰³. Tale nozione dev'essere intesa nel senso che essa designa un'unità economica ancorché, dal punto di vista giuridico, tale unità economica sia costituita da più

²⁰² Cfr. Tabelle 1-2 e Figure 7-10.

²⁰³ Cfr. Corte di Giustizia, causa C-286/13P, Dole/Commissione, del 19 marzo 2015.

persone fisiche o giuridiche. Laddove violi le regole dettate in materia di concorrenza, tale entità economica è tenuta, secondo il principio di responsabilità personale, a rispondere dell'infrazione.

247. Nel caso di specie, le imprese destinatarie della sanzione sono sicuramente le società armatoriali Medmar Navi, SMLGL e Traspemar. Mediterranea Marittima e Medmar Navi, società legate da un rapporto di controllo, saranno considerate, ai fini del presente provvedimento, un'unica entità economica (di seguito Medmar) e ad esse sarà irrogata una sanzione unica, per la quale le stesse saranno ritenute responsabili in solido²⁰⁴. Inoltre, il fatturato specifico realizzato dalla società GML sarà attribuito alle società madri in base alle quote di partecipazione in tale società comune (50% SMLGL e 50% Medmar).

248. Tanto premesso, al fine di quantificare la sanzione alle imprese Medmar, SMLGL e Traspemar occorre tenere presente quanto previsto dall'articolo 11 della legge n. 689/1981, come richiamato dall'articolo 31 della legge n. 287/90, nonché i criteri interpretativi enucleati nelle *"Linee Guida sulla modalità di applicazione dei criteri di quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità in applicazione dell'articolo 15, comma 1, della legge n. 287/90"* (di seguito, Linee Guida), deliberate dall'Autorità il 22 ottobre 2014.

249. Seguendo i punti 7 e seguenti delle Linee Guida, l'importo di base della sanzione si ottiene moltiplicando una percentuale del valore delle vendite, determinata in funzione del livello di gravità dell'infrazione, per la durata della partecipazione di ciascuna impresa all'infrazione.

250. Nel caso specifico la durata della partecipazione delle imprese Medmar, SMLGL e Traspemar all'intesa è ritenuta pari a 3 anni 10 mesi e 2 giorni (dal 19 febbraio 2018 al 21 dicembre 2021).

251. In base ai criteri fissati nelle Linee Guida, per calcolare l'importo base della sanzione si prende a riferimento il valore delle vendite dei servizi interessati ascrivibile alle Parti, ossia il fatturato derivante dall'attività di vendita dei servizi di trasporto marittimo speciale di infiammabili e rifiuti da e per le isole del Golfo di Napoli, nell'ultimo anno intero di partecipazione all'infrazione, al netto dell'IVA e delle altre imposte. Conseguentemente, per tutte e tre le imprese Medmar, SMLGL e Traspemar sarà considerato il fatturato relativo all'anno 2020, come indicato nella tabella seguente.

Impresa	Fatturato rilevante (euro)
Medmar	1.546.965
SMLGL	1.125.115
Traspemar	1.622.242

252. Ai fini della determinazione dell'importo base della sanzione, al valore base come sopra determinato potrà essere applicata una specifica percentuale individuata in funzione della gravità della violazione. Secondo le Linee Guida, in particolare, la proporzione considerata deve essere fissata ad un livello che può raggiungere il 30% del valore delle vendite, *"in funzione del grado di gravità della violazione"* (punto 11).

²⁰⁴ Oltre al citato rapporto di controllo, si ricorda che, pur essendo la partecipazione in GML detenuta dalla società *holding* Mediterranea Marittima, la società operativa del gruppo è rappresentata da Medmar Navi che, inoltre, rappresenta il soggetto che, simmetricamente a quanto faceva la altra società madre SMLGL, forniva il proprio naviglio alla società comune GML.

253. Alla luce di quanto considerato, in ordine alla natura molto grave della intesa in esame, si ritiene si debba attribuire ai soggetti responsabili dell'infrazione un coefficiente di gravità pari al 25% del valore delle vendite, atteso che le Parti hanno posto in essere una concertazione complessa ed estremamente dettagliata, comprensiva di condotte di concertazione di prezzo, ripartizione delle rotte e ripartizione complessiva dei ricavi e dei costi del migliatico.

254. Pertanto, in ragione della gravità e durata dell'illecito accertato nel presente provvedimento, l'importo base della sanzione è definito nella tabella che segue. Non rinvenendosi nel caso di specie circostanze aggravanti o attenuanti, ai sensi dei punti 19 e 21 delle Linee Guida, tale importo di base coincide anche con la sanzione base attribuibile a ciascuna impresa.

Impresa	Sanzione base (euro)
Medmar	1.484.657
SMLGL	1.079.798
Traspemar	1.556.902

255. Le sanzioni base indicate in tabella sopra sono in tutti e tre i casi superiori al massimo edittale pari al 10% del fatturato totale realizzato da ciascuna impresa nell'anno di riferimento. Si deve, dunque, procedere ad una loro riduzione per ricondurle al massimo edittale previsto dalla legge 287/90 (*cfr.* tabella sotto, ultima colonna).

Impresa	Fatturato totale 2020 (euro)	Sanzione base come % del fatturato totale	Sanzione base riportata al massimo edittale del 10% (euro)
Medmar	14.752.594	10,064%	1.475.259
SMLGL	1.160.518	93,044%	116.052
Traspemar	1.774.656	87,730%	177.466

256. Infine, considerate le specifiche circostanze in cui la infrazione ha avuto luogo, collegate in particolare alle notevoli difficoltà del periodo pandemico, l'Autorità ritiene appropriato applicare nel caso di specie l'art. 34 delle Linee Guida²⁰⁵. Considerate le difficoltà oggettive in cui versano le imprese del settore a causa di tale evento, si ritiene pertanto congruo ridurre gli importi delle sanzioni in misura pari al 30%. La tabella sotto riporta il valore finale della sanzione che si ottiene riducendo del 30% il valore della sanzione precedentemente individuato.

²⁰⁵ Si ricorda sul punto che, per costante orientamento giurisprudenziale, lo stato di difficoltà in cui versa un settore non è sufficiente a escludere la applicazione della normativa *antitrust*, pur potendosene tener conto in sede di determinazione della sanzione.

Impresa	Sanzione finale ottenuta riducendo del 30% la sanzione base (euro)
Medmar	1.032.682
SMLGL	81.236
Traspemar	124.226

257. L'Autorità ritiene inoltre che sia l'impresa comune GML sia il Consorzio COTRASIR abbiano avuto, per il periodo di rispettiva vigenza, una autonoma rilevanza ai fini dell'instaurazione della pervasiva collusione tra le imprese armatoriali Medmar Navi, SMLGL e Traspemar. Tale ruolo di strumento e coordinamento del comportamento delle imprese assume una autonoma rilevanza sanzionatoria. In considerazione delle difficoltà dovute alla pandemia, nonché del fatto che GML e COTRASIR sono stati successivamente sciolti e posti in liquidazione, l'Autorità ritiene, ai sensi del punto 33 delle Linee guida, di attribuire a GML e COTRASIR una sanzione simbolica pari a 10.000 euro cadauno.

RITENUTO quindi che Mediterranea Marittima S.p.A., Medmar Navi S.p.A., Servizi Marittimi Liberi Giuffrè e Lauro S.r.l., Traspemar S.r.l., GML Servizi Marittimi S.r.l. e il Consorzio Trasporti Speciali Infiammabili e Rifiuti, hanno posto in essere un'intesa unica e complessa, in violazione dell'articolo 2 della legge n. 287/1990, finalizzata a fissare (e, in particolare, ad accrescere) il livello dei corrispettivi richiesti per i servizi di trasporto di infiammabili e rifiuti nel Golfo di Napoli e a fissarne le condizioni di esercizio, ripartire gli stessi e suddividere i ricavi sulla base delle quote storiche degli armatori

DELIBERA

a) che Mediterranea Marittima S.p.A., Medmar Navi S.p.A., Servizi Marittimi Liberi Giuffrè e Lauro S.r.l., Traspemar S.r.l., GML Servizi Marittimi S.r.l. e il Consorzio Trasporti Speciali Infiammabili e Rifiuti hanno posto in essere un'intesa unica e complessa, in violazione dell'articolo 2 della l. 287/1990, consistente nella fissazione del livello dei corrispettivi richiesti per i servizi di trasporto oggetto di istruttoria e delle condizioni di esercizio, nella ripartizione dei servizi e nella suddivisione dei ricavi e dei costi del migliatico sulla base delle quote storiche degli armatori;

b) che i soggetti citati al precedente punto a) pongano immediatamente fine ai comportamenti citati e si astengano in futuro dal porre in essere comportamenti analoghi a quelli oggetto delle infrazioni accertate ai punti precedenti;

c) che, in ragione di quanto indicato in motivazione, ai soggetti di cui al punto a), vengano irrogate le seguenti sanzioni amministrative pecuniarie:

Parte	Sanzione (euro)
Medmar Navi S.p.A. in solido con Mediterranea Marittima S.p.A.	1.032.682
Servizi Marittimi Liberi Giuffré e Lauro S.r.l.	81.236
Traspemar S.r.l.	124.226
GML Servizi Marittimi S.r.l.	10.000
Consorzio Trasporti Speciali Infiammabili e Rifiuti	10.000

Le sanzioni amministrative di cui alla precedente lettera c) devono essere pagate entro il termine di novanta giorni dalla notificazione del presente provvedimento, utilizzando i codici tributo indicati nell'allegato modello F24 con elementi identificativi, di cui al Decreto Legislativo n. 241/1997.

Il pagamento deve essere effettuato 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 S.p.A., ovvero utilizzando i servizi telematici dell'Agenzia delle Entrate, disponibili sul sito *internet www.agenziaentrate.gov.it*.

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, fatti salvi i maggiori termini di cui all'articolo 41, comma 5, del Codice del processo amministrativo, 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.

p. IL SEGRETARIO GENERALE
IL VICE SEGRETARIO GENERALE
Serena Stella

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli

OPERAZIONI DI CONCENTRAZIONE

C12410B - CINVEN CAPITAL MANAGEMENT-FRESSNAPF BETEILIGUNGS/AGRIFARMA - MAXI ZOO ITALIA

Provvedimento n. 29966

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA dell'11 gennaio 2022;

SENTITO il Relatore, Presidente Roberto Rustichelli;

VISTO il Regolamento (CE) n. 139/2004;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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

VISTO l'atto pervenuto in data 23 agosto 2021 da parte della Commissione Europea (di seguito "Commissione"), concernente la richiesta formulata alla stessa, in pari data, dalle società Cinven Capital Management (VII) General Partner Limited e Fressnapf Beteiligungs GmbH *ex* articolo 4, paragrafo 4, del Regolamento (CE) n. 139/2004;

VISTO l'atto inviato dall'Autorità alla Commissione in data 9 settembre 2021 con cui l'Autorità ha espresso il proprio consenso al rinvio all'Italia dell'operazione per effettuare la valutazione sulla base della legislazione nazionale della concorrenza, in applicazione dell'articolo 4, paragrafo 4 del Regolamento CE n. 139/2004;

VISTO l'atto della Commissione Europea inviato in data 20 settembre 2021, con cui la Commissione ha deciso di rinviare, ai sensi del medesimo articolo, all'Italia l'esame dell'operazione nella sua integralità;

VISTA la comunicazione delle società Cinven Capital Management (VII) General Partner Limited e Fressnapf Beteiligungs GmbH, pervenuta in data 19 ottobre 2021, successivamente integrata in data 26 ottobre 2021;

VISTA la propria delibera del 16 novembre 2021, con cui è stata avviata un'istruttoria ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90, nei confronti delle società Cinven Capital Management (VII) General Partner Limited e Fressnapf Beteiligungs GmbH;

VISTA la propria delibera del 21 dicembre 2021, con cui l'Autorità, in considerazione delle nuove informazioni trasmesse dalle Parti in data 30 novembre 2021, ha preso atto delle modifiche sostanziali degli elementi di fatto dell'operazione di concentrazione così come comunicata in data 19 ottobre 2021, e successivamente integrata in data 26 ottobre 2021, e ha deliberato che non vi fosse luogo a provvedere, richiedendo alle Parti una nuova comunicazione ai sensi dell'articolo 16, comma 1, della legge n. 287/90;

VISTA la nuova comunicazione delle società Cinven Capital Management (VII) General Partner Limited e Fressnapf Beteiligungs GmbH, pervenuta in data 24 dicembre 2021;

VISTA la documentazione agli atti;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Cinven Capital Management (VII) General Partner Limited è una società di *private equity* del gruppo Cinven (di seguito, anche “Cinven”), che fornisce servizi di gestione e consulenza in materia di investimenti a numerosi fondi di investimento.

I fondi gestiti da Cinven detengono partecipazioni di controllo in diverse società, attive in un’ampia gamma di settori, tra cui servizi commerciali, beni di consumo, servizi finanziari, sanità, industria e tecnologia, media e telecomunicazioni. In particolare, Cinven è attiva nella produzione e vendita di alimenti e *snack* per animali domestici, sia *private label* sia di marca, in Italia attraverso la società di diritto ungherese Partner in Pet Food (di seguito “PPF”) e la società italiana recentemente acquisita Landini Giuntini S.p.A.¹ (di seguito “Giuntini”).

Nel 2020, Cinven ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa [2-3]* miliardi di euro.

2. Fressnapf Beteiligungs GmbH è una società controllata da Fressnapf Holding SE, *holding* a capo del gruppo Fressnapf (di seguito, anche “Fressnapf”), controllato in via esclusiva da una persona fisica.

Il gruppo è attivo nella distribuzione al dettaglio di prodotti per l’alimentazione, la cura, l’igiene e il divertimento degli animali domestici (di seguito, anche “prodotti *pet*”) in numerosi paesi europei; in Italia, Fressnapf è presente con la società controllata Maxi Zoo Italia S.p.A. Il gruppo è altresì attivo nella produzione di alimenti e accessori per animali a marchio proprio, che vengono venduti nella sua rete di negozi e le sue piattaforme *online*.

Fressnapf ha realizzato in Italia, nel 2020, un fatturato pari a circa [100-511] milioni di euro.

3. Agrifarma S.p.A. (di seguito, anche “Arcaplanet”) è una società indirettamente controllata dalla società di *private equity* Permira; essa è attiva nella distribuzione al dettaglio di prodotti *pet* tramite una catena di circa 390 punti vendita specializzati (di seguito, anche “pv”) a insegna Arcaplanet presenti in 17 regioni italiane.

Arcaplanet negli ultimi tre anni ha acquisito quattro catene di distribuzione specializzate nel medesimo settore, che precedentemente detenevano nel complesso oltre 100 negozi, contraddistinti dalle insegne Fortesan, Zoodom, Fauna Food e La Città degli Animali.

Arcaplanet controlla tre società attive, rispettivamente, nella distribuzione al dettaglio di prodotti *pet* in Lombardia, Veneto e Piemonte (Arcawip S.r.l.), in Svizzera (Arcaplanet S.A.) e nella consulenza nel settore del *pet food* (First One S.r.l.).

Il fatturato generato da Arcaplanet nel 2020 in Italia ammonta a circa [100-511] milioni di euro.

¹ Cfr. C12332 – ARTEMIS ACQUISITIONS/LANDINI GIUNTINI, provv. n. 28472 del 1° dicembre 2020, in Boll. n. 50/2020.

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

4. Maxi Zoo Italia S.p.A. (di seguito, anche “Maxi Zoo”) è una società attiva nella distribuzione al dettaglio di prodotti *pet* tramite una catena di circa 135 negozi specializzati a insegna Maxi Zoo, diffusi sul territorio nazionale.

Maxi Zoo è interamente controllata da Fressnapf. Il fatturato della società è stato pari, nel 2020, a circa [100-511] milioni di euro.

II. DESCRIZIONE DELL’OPERAZIONE

5. L’operazione in esame (di seguito, l’“Operazione”) consiste nell’acquisizione del controllo congiunto da parte di Cinven e Fressnapf, attraverso la società di nuova costituzione Shiba Bidco S.p.A., su Arcaplanet e Maxi Zoo.

6. L’Operazione verrà attuata ai sensi di due *share purchase agreement*, in virtù dei quali Cinven deterrà il [65-70%] e Fressnapf il [30-35%] delle azioni della società di nuova costituzione Shiba Bidco S.p.A., che a sua volta deterrà l’intero capitale sociale di Arcaplanet e Maxi Zoo.

7. In base agli accordi di *governance* intercorsi tra le Parti, Cinven potrà, per ciascuna società acquisita, nominare e rimuovere la maggioranza del Consiglio di Amministrazione, il quale avrà pieno potere di dirigere e controllare gli affari e le attività della società. Gli accordi prevedono, inoltre, che sia Cinven sia Fressnapf debbano approvare il *business plan* iniziale dell’entità *post merger* prima del *closing* dell’Operazione. Infine, Fressnapf avrà diritto di veto nell’ambito di alcune decisioni essenziali per determinare gli indirizzi strategici dell’attività.

8. Alla luce dei meccanismi di *governance* sopra descritti, all’esito dell’Operazione Cinven e Fressnapf verranno a detenere il controllo congiunto di Arcaplanet e Maxi Zoo².

III. QUALIFICAZIONE DELL’OPERAZIONE

9. L’Operazione, in quanto comporta l’acquisizione del controllo congiunto di più imprese, costituisce una concentrazione ai sensi dell’articolo 3, paragrafo 1, lettera *b*), del Regolamento CE n. 139/04 e rientra nell’ambito di applicazione di detto Regolamento, in quanto soddisfa le condizioni previste dall’articolo 1, paragrafo 2, del medesimo. Sulla base della decisione di rinvio della Commissione adottata in applicazione dell’articolo 4, paragrafo 4, del citato Regolamento, pervenuta all’Autorità in data 20 settembre 2021, alla concentrazione risulta applicabile la legge n. 287/90.

IV. VALUTAZIONE DELL’OPERAZIONE

IV.1. Il settore interessato

10. Il settore interessato dall’Operazione è quello della distribuzione al dettaglio di prodotti per l’alimentazione, la cura, l’igiene e il divertimento degli animali domestici, complessivamente anche denominati “prodotti *pet*”. Tali prodotti possono essere suddivisi sulla base della tipologia di animale cui sono destinati (cani, gatti, pesci, rettili, roditori e volatili) e dello specifico bisogno che essi intendono soddisfare (alimentazione, gioco, igiene e cura); inoltre, con riferimento alle specifiche

² Cfr. Comunicazione consolidata della Commissione sui criteri di competenza giurisdizionale a norma del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese (2008/C 95/01).

caratteristiche organolettiche e nutrizionali, gli alimenti (*pet food*) per cani e gatti possono essere ulteriormente suddivisi in alimenti secchi e alimenti umidi.

11. Secondo le stime delle Parti, le vendite complessive in Italia di prodotti *pet* sono state, nel 2020, pari a circa 3,4 miliardi di euro (IVA inclusa), dopo anni di crescita costante. Il segmento *pet food* costituisce circa l'80% del totale, con un valore stimato di circa 2,7 miliardi di euro, di cui la quasi totalità è relativo a prodotti per l'alimentazione di cani e gatti. Euromonitor³ stima un tasso di crescita del settore del 2,7% annuo per il periodo 2020-25.

12. Nel settore della distribuzione di prodotti per animali domestici operano diverse categorie di operatori, che si differenziano in relazione all'ampiezza e alla profondità delle referenze in assortimento, al posizionamento di prezzo, al numero e alla qualità dei servizi offerti al consumatore: *i*) le grandi superfici specializzate e organizzate in catene ("catene *pet shop*"), come quelle gestite dalle Parti, che canalizzano – sulla base delle stime fornite dalle Parti stesse – circa il [15-20%] delle vendite nazionali in valore; *ii*) i negozi tradizionali specializzati, con una quota nazionale del [25-30%]; *iii*) i punti vendita della grande distribuzione organizzata (GDO), con una quota pari a circa il [30-35%] a livello nazionale; *iv*) gli operatori *on line*, con una quota del [5-10%] circa. Operano inoltre nel settore, sia pure in misura marginale, altre tipologie di operatori specializzati in categorie merceologiche diverse (igiene della casa, salute e bellezza, giardinaggio, ecc.).

13. Tra le catene *pet shop* figurano anche punti vendita specializzati riconducibili a diversi operatori della GDO (es. Amici di Casa Coop, Petstore Conad, Animali Che Passione, Joe Zampetti, Pet Elite di Selex e Ayoka di Végé), che, consapevoli delle potenzialità di sviluppo della formula delle catene specializzate, hanno recentemente aperto numerosi negozi esclusivamente dedicati ai prodotti *pet*, contraddistinti da una specifica insegna (nel seguito anche indicati come "*pet shop* GDO").

14. L'andamento dei diversi canali di vendita è estremamente differenziato: le catene specializzate presentano lo sviluppo più marcato, confermando la dinamica di crescita a due cifre che le ha caratterizzate negli ultimi anni (+19,7% in valore e +13,8% in volume nel periodo luglio 2020-giugno 2021); la GDO mostra una discreta crescita complessiva (+6,2% in valore e +4,5% in volume)⁴; i negozi per animali tradizionali riescono a mantenere il proprio posizionamento, con un leggero aumento delle vendite (+1,3% in volume e +0,3% in valore)⁵. Si assiste, inoltre, a una forte accelerazione nella crescita del canale *online*, anche sulla spinta delle restrizioni alla circolazione verificatesi nel periodo di emergenza sanitaria da Covid-19.

15. Tutte le diverse tipologie di punto vendita descritte hanno un assortimento che copre le varie categorie di cibo (*pet food*) e di prodotti per la cura (*pet care*) degli animali domestici, benché sussistano rilevanti differenze tra i diversi canali.

16. Nella tabella n. 1 sono evidenziate alcune caratteristiche delle diverse categorie di punti vendita (numero medio di referenze, fatturato medio, prezzo medio al kg), con esclusivo riferimento al settore degli alimenti per cani e gatto, sui quali esistono rilevazioni ufficiali di fonte IRI.

³ Euromonitor International, *Pet Care in Italy*, maggio 2020.

⁴ Il dato comprende, oltre alla GDO (ipermercati, supermercati, *superette* e *discount*), anche i punti vendita di commercio non specializzato con superficie inferiore a 100 mq.

⁵ Fonte: Rapporto Assalco – Zoomark, XIV° edizione, 2021.

Tabella 1 – Caratteristiche dei principali canali distributivi

	Catene specializzate	Negozi tradizionali specializzati	Ipermercati	Supermercati
N. medio referenze	2.601	1.850	871	322
Fatturato medio pv (000 euro)*	756	135	390	76
Prezzo medio unitario (€/kg)	6,7	6,9		2,7**

* Il dato è relativo alle sole vendite di alimenti per cane e gatto.

** Il dato è relativo a tutto il comparto della GDO e ai punti vendita di commercio non specializzato con superficie inferiore a 100 mq.

Fonte: elaborazioni AGCM su dati Assalco/IRI in Rapporto Assalco 2021.

17. Come emerge dalla tabella, i negozi specializzati (sia indipendenti sia organizzati in catene⁶) offrono un assortimento molto più ampio e più profondo rispetto a quello della GDO, soprattutto con riferimento ai punti vendita della GDO di minori dimensioni, i quali rappresentano la parte preponderante delle vendite di questo canale. L'assortimento dei punti vendita specializzati, in particolare, risulta comprensivo anche di prodotti di nicchia e/o volti a rispondere a specifici bisogni nutrizionali e di cura degli animali (dietetici, rivolti ad animali affetti da patologie, ecc.).

18. Inoltre, i negozi specializzati appaiono maggiormente focalizzati sulla fascia di prodotti *premium*, aventi cioè un valore unitario più elevato. Il prezzo medio di un chilo di alimenti venduti dai *pet shop* risulta più che doppio rispetto a quello della GDO. L'assortimento della GDO, al contrario, appare prevalentemente orientato sulla fascia di prezzo medio-bassa, con un'offerta volta soprattutto a garantire maggiore convenienza, in termini economici e di velocità di acquisto.

19. A ciò si aggiunga che l'offerta dei punti vendita specializzati, e soprattutto quella dei negozi tradizionali, non si limita alla vendita degli articoli per animali, estendendosi in molti casi anche alla vendita degli animali vivi e, quasi sempre, alla fornitura di ulteriori servizi relativi alla cura e alla gestione dell'animale (tolettatura, *dog/cat sitting*, pensione, consulenze per l'alimentazione e la scelta del veterinario, ecc.).

20. Ulteriore elemento di differenziazione tra i canali è dato dalla presenza e dalla qualità del servizio di assistenza alla vendita offerto al consumatore. A tale riguardo, in particolare, il negozio tradizionale risulta il canale nel quale assume maggiore rilievo il rapporto fiduciario del cliente con il punto vendita: nella maggior parte dei casi, infatti, è lo stesso titolare del negozio a fornire un qualificato servizio di assistenza alla vendita, interfacciandosi direttamente con il consumatore finale: ciò consente di trasferire con maggiore facilità il valore aggiunto dei prodotti di fascia più alta, motivando il posizionamento di prezzo di alcuni articoli. Consapevoli della necessità di rispondere a questo bisogno, anche le grandi catene si stanno attrezzando per garantire al consumatore la presenza di personale con una specifica e profonda competenza di settore.

⁶ I *pet shop* GDO propongono un assortimento paragonabile a quello delle catene *pet shop* non riconducibili alla Grande Distribuzione: il numero medio di referenze delle prime è, infatti, pari a 2.332, contro le 2.601 referenze medie delle altre catene *pet shop*. I *pet shop* GDO presentano, inoltre, una ripartizione delle categorie merceologiche e un posizionamento di prezzo allineato a quello delle altre catene. Fonte: Rapporto Assalco – Zoomark, XIV° edizione, 2021.

IV.II. I mercati rilevanti

21. Ai fini della valutazione della presente operazione, vengono in rilievo i mercati della vendita al dettaglio e dell'approvvigionamento di prodotti per l'alimentazione, la cura, l'igiene e il divertimento degli animali domestici, complessivamente anche denominati prodotti *pet*.

a) I mercati della vendita al dettaglio di prodotti pet

22. Nel proprio precedente C12139 - Noah 2/Mondial Pet Distribution⁷, l'Autorità, nell'ambito del settore della distribuzione di prodotti per animali domestici, ha individuato un mercato merceologico rilevante composto dai soli punti vendita specializzati, sia negozi tradizionali sia catene.

23. L'istruttoria svolta aveva, infatti, evidenziato l'esistenza di una sostituibilità piuttosto limitata tra negozi specializzati e punti vendita della GDO. Nell'ambito di tale canale, soltanto il segmento degli ipermercati (punti vendita con superfici uguali o superiori a 2.500 mq) risultava esercitare una certa pressione concorrenziale sulle superfici specializzate e interamente dedicate ai prodotti *pet*, in misura comunque insufficiente a considerare le due tipologie di canale come parte di uno stesso mercato rilevante. Tuttavia, in ragione delle rapide e marcate tendenze evolutive in atto nel settore, in un'ottica cautelativa, gli effetti di tale operazione sono stati valutati anche tenendo conto della pressione concorrenziale esercitata dagli ipermercati, non potendo escludersi una futura maggiore sostituibilità tra questi ultimi e i *pet shop*.

24. Anche il canale *online*, che all'epoca rappresentava una quota poco significativa delle vendite, non è stato considerato parte del mercato rilevante.

25. Gli effetti dell'operazione in esame differiscono in misura non trascurabile nelle ipotesi di inclusione o esclusione del canale della GDO (o di alcuni suoi segmenti) e/o del canale *online* nel mercato del prodotto rilevante. In considerazione dell'elevata dinamicità del settore in questione, nella presente istruttoria appare, pertanto, necessario approfondire nuovamente il rapporto di sostituibilità (*rectius* il grado di concorrenza reciproca) ad oggi esistente tra punti vendita di tali tipologie e negozi specializzati.

26. Dal punto di vista geografico, i mercati dei prodotti per animali domestici hanno dimensione locale, in considerazione dei comportamenti di acquisto dei consumatori e dell'importanza da questi attribuita alla prossimità dei punti vendita. Nel richiamato precedente, l'estensione geografica del mercato rilevante è stata individuata nell'area delimitata da curve isocrone di 20 minuti di guida, costruite intorno ai punti vendita interessati. Anche la definizione geografica del mercato rilevante, tuttavia, potrà essere oggetto di nuovi approfondimenti nel corso dell'istruttoria.

b) I mercati dell'approvvigionamento di prodotti pet

27. I mercati dell'approvvigionamento afferiscono agli acquisti effettuati dalle catene *pet shop* e dalle altre tipologie di operatori attivi nella distribuzione al dettaglio di prodotti per animali, che rappresentano il lato della domanda, direttamente presso le imprese produttrici di prodotti per animali, che costituiscono il versante dell'offerta.

⁷ C12139 - NOAH 2/MONDIAL PET DISTRIBUTION, provv. n. 27148 del 24 aprile 2018 in Boll. n. 18/2018.

28. La definizione merceologica dei mercati dell'approvvigionamento di articoli per animali domestici dovrebbe in astratto ricalcare la definizione dei mercati della produzione di tali articoli, sulla base della tipologia di animale e dello specifico bisogno cui essi sono destinati⁸.

29. Sotto il profilo geografico, i mercati dell'approvvigionamento hanno dimensione quanto meno nazionale, in considerazione dell'ampiezza del bacino di operatività dei fornitori e dell'uniformità delle condizioni di vendita e di acquisto sull'intero territorio nazionale.

IV.III. Gli effetti dell'operazione

a) I mercati della vendita al dettaglio di prodotti pet

30. Arcaplanet e Maxi Zoo rappresentano, a livello nazionale, la prima e la terza catena specializzata nella commercializzazione di articoli per animali domestici, rispettivamente con 388 e 136 punti vendita. La principale catena concorrente è Isola dei Tesori, con circa 200 punti vendita di proprietà. Seguono, a notevole distanza, la catena *pet shop* GDO Petstore Conad (84 punti vendita) e altre catene di minori dimensioni, prevalentemente a carattere subnazionale. La rete di punti vendita ampia e capillare, unitamente alla capacità promozionale e all'insegna affermata e riconosciuta dai consumatori, rappresentano gli elementi distintivi delle catene specializzate. La concentrazione in esame, facendo venire meno uno dei pochi soggetti che a livello nazionale dispone di tali caratteristiche, eliminerebbe dal mercato un rilevante vincolo competitivo.

31. Nell'ambito della distribuzione di articoli per animali mediante punti vendita specializzati (comprensivo sia delle catene di grandi superfici che dei *pet shop* tradizionali), Arcaplanet detiene una quota del [20-25%] e Maxi Zoo del [5-10%]: il nuovo operatore raggiungerebbe, pertanto, a livello nazionale, una quota delle vendite specializzate pari a circa il [30-35%]. Nello specifico segmento delle catene *pet shop*, l'entità *post merger* verrebbe a detenere una quota di circa il [60-65%] a livello nazionale.

32. A livello locale, l'operazione notificata determina significative sovrapposizioni orizzontali fra le attività delle Parti in quasi tutti i mercati della vendita al dettaglio considerati.

33. Sulla base delle informazioni disponibili, sono state infatti individuate, allo stato, sovrapposizioni orizzontali significative in 123 mercati locali dei punti vendita specializzati (sui 136 complessivamente oggetto di comunicazione), costituiti dalle isocrone centrate sui p.v. Maxi Zoo elencati in appendice. In tali mercati locali, le quote *post merger* delle Parti⁹, calcolate su isocrone di 20 minuti di guida, costruite intorno ai punti vendita interessati, e considerando il canale della

⁸ Nei precedenti comunitari, la Commissione europea ha suddiviso i mercati all'ingrosso del *pet food* sulla base della diversa tipologia di animali cui esso è destinato e, nel caso degli alimenti per cani e gatti, ha ulteriormente suddiviso i prodotti secchi da quelli umidi. La Commissione ha inoltre ritenuto che i prodotti *pet private label* e quelli di marca, benché parte di uno stesso mercato rilevante al dettaglio, costituiscano due mercati separati all'ingrosso. Cfr. decisioni della Commissione 27 luglio 2001 Caso COMP/M2337, Nestlé/Ralston Purina e 15 febbraio 2002 Caso COMP/M.2544 Masterfoods/Royal Canin.

⁹ Le quote in valore sono state calcolate sulla base dei dati forniti dalle Parti relativi al fatturato realizzato, nel 2020, da ciascun pv proprio (dato effettivo) e dei concorrenti (dato stimato). Per i pv propri di nuova apertura, è stata fornita una stima del fatturato annuo.

GDO e il canale *online* come non appartenenti al mercato rilevante, si collocano su livelli superiori al 25%¹⁰, con incrementi ascrivibili alla concentrazione in esame non trascurabili¹¹.

Tabella 2 – Quote di mercato *post merger* sui mercati locali

	Quota di mercato congiunta >25%	Quota di mercato congiunta >40%	Quota di mercato congiunta >50%	Quota di mercato congiunta >60%
N. mercati locali	123	108	60	10

34. Considerato il livello aggregato delle quote - che si attestano, in quasi la metà delle aree, al di sopra del 50% (cfr. Tabella 2) - unitamente alla rilevante e capillare presenza di punti vendita della nuova entità sul territorio nazionale e all'importanza e notorietà delle insegne oggetto di concentrazione, si ritiene che l'operazione in esame possa ostacolare in modo significativo la concorrenza effettiva nei mercati della vendita al dettaglio dei prodotti *pet*, a danno dei consumatori, determinando il rafforzamento o la costituzione di una posizione dominante.

35. Si evidenzia come le preoccupazioni concorrenziali non risultano attenuarsi significativamente anche nel caso di inclusione nel mercato rilevante degli ipermercati (ossia dei p.v. della GDO con superficie a partire dai 2.500 mq): in questa ipotesi, infatti, la quota di mercato *post merger* supererebbe il 25%, con incrementi ascrivibili alla concentrazione non trascurabili, in 122 mercati locali.

b) I mercati dell'approvvigionamento di prodotti *pet*

36. Con riguardo ai mercati dell'approvvigionamento, la posizione delle Parti all'esito della concentrazione può essere approssimata dalla somma delle quote delle vendite effettuate a livello nazionale dalle stesse. Prendendo a riferimento una definizione del mercato ristretta ai soli operatori specializzati e al territorio nazionale, la quota dell'entità *post merger* nel mercato degli approvvigionamenti è stimabile, sulla base dei dati forniti dalle Parti, in circa il [30-35%], tale da consentire alla nuova entità di divenire il primo operatore del mercato.

37. Il potere di mercato della nuova entità nei mercati dell'approvvigionamento deve essere valutato anche tenendo conto delle quote di mercato che essa detiene nei mercati locali della vendita al dettaglio. La distribuzione delle quote di vendita sul territorio può, infatti, influenzare il potere contrattuale in fase di acquisto: un'impresa produttrice che voglia garantirsi una presenza diffusa in tutte le aree geografiche, ad esempio, è in qualche misura "obbligata" a relazionarsi con le imprese distributive che detengono posizioni di forza anche su pochi mercati a valle.

38. In considerazione della circostanza che l'entità *post merger*, ad esito della concentrazione, costituirà il primo operatore sui mercati dell'approvvigionamento e che deterrà quote particolarmente rilevanti in numerosi mercati locali della vendita al dettaglio, l'operazione in esame

¹⁰ Cfr. Regolamento (CE) del Consiglio n. 139/2004 del 20 gennaio 2004, relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese, par. 32: "Le concentrazioni possono essere presunte compatibili con il mercato comune qualora, data la modesta quota di mercato delle imprese interessate, non siano tali da ostacolare la concorrenza effettiva. Fatti salvi gli articoli 81 [101 TFUE] e 82 [102 TFUE] del trattato, un'indicazione in tal senso sussiste qualora la quota di mercato delle imprese interessate non sia superiore al 25% né nel mercato comune né in una sua parte sostanziale".

¹¹ Sono stati ritenuti trascurabili gli incrementi inferiori al 2%.

risulta suscettibile di determinare preoccupazioni concorrenziali in relazione al possibile rafforzamento o alla costituzione di una posizione dominante nei mercati dell'approvvigionamento.

RITENUTO, pertanto, che l'operazione in esame sia suscettibile di determinare, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 287/90, la creazione o il rafforzamento di una posizione dominante nei mercati dell'approvvigionamento e della vendita al dettaglio dei prodotti *pet*, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza sui medesimi mercati;

DELIBERA

a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90, nei confronti delle società Cinven Capital Management (VII) General Partner Limited e Fressnapf Beteiligungs GmbH;

b) la fissazione del termine di giorni dieci, decorrente dalla data di notificazione del presente provvedimento, per l'esercizio da parte dei legali rappresentanti delle Parti, ovvero da persone da esse delegate, del diritto di essere sentiti, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della legge n. 287/90, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione Agroalimentare, Farmaceutico e Trasporti della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità almeno tre giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;

c) che il responsabile del procedimento è la dott.ssa Bianca Maria Cammino;

d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione Agroalimentare, Farmaceutico e Trasporti della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità dai rappresentanti legali delle Parti, nonché dai soggetti aventi un interesse giuridicamente rilevante o da persona da essi delegata;

e) che il procedimento deve concludersi entro quarantacinque giorni decorrenti dalla data di delibera del presente provvedimento.

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

IL VICE SEGRETARIO GENERALE

Serena Stella

IL PRESIDENTE

Roberto Rustichelli

Appendice

Mercati locali dei punti vendita specializzati dove si verificano sovrapposizioni significative tra le Parti				
n.	Isocrone costruite intorno ai pv Maxi Zoo (indirizzo)	Quota di mercato Arcaplanet	Quota di mercato MaxiZoo	Quota di mercato aggregata Parti
1	[omissis] (CN)	[25-30%]	[15-20%]	[45-50%]
2	[omissis] (VB)	[45-50%]	[5-10%]	[55-60%]
3	[omissis] (TO)	[25-30%]	[5-10%]	[35-40%]
4	[omissis] (TO)	[25-30%]	[10-15%]	[40-45%]
5	[omissis] (MI)	[25-30%]	[10-15%]	[35-40%]
6	[omissis] (MI)	[30-35%]	[20-25%]	[55-60%]
7	[omissis] (PR)	[20-25%]	[10-15%]	[30-35%]
8	[omissis] (MI)	[20-25%]	[15-20%]	[35-40%]
9	[omissis] (SV)	[25-30%]	[15-20%]	[40-45%]
10	[omissis] (PV)	[15-20%]	[30-35%]	[50-55%]
11	[omissis] (CO)	[25-30%]	[20-25%]	[50-55%]
12	[omissis] (CO)	[25-30%]	[20-25%]	[50-55%]
13	[omissis] (TO)	[30-35%]	[10-15%]	[45-50%]
14	[omissis] (VC)	[20-25%]	[30-35%]	[50-55%]
15	[omissis] (SO)	[15-20%]	[30-35%]	[45-50%]
16	[omissis] (MC)	[30-35%]	[10-15%]	[45-50%]
17	[omissis] (BS)	[10-15%]	[35-40%]	[50-55%]
18	[omissis] (MI)	[20-25%]	[20-25%]	[40-45%]
19	[omissis] (RM)	[45-50%]	[1-5%]	[50-55%]
20	[omissis] (VA)	[30-35%]	[10-15%]	[45-50%]
21	[omissis] (LO)	[25-30%]	[20-25%]	[50-55%]

Mercati locali dei punti vendita specializzati dove si verificano sovrapposizioni significative tra le Parti

n.	Isocrone costruite intorno ai pv Maxi Zoo (indirizzo)	Quota di mercato Arcaplanet	Quota di mercato MaxiZoo	Quota di mercato aggregata Parti
22	[omissis] (MI)	[30-35%]	[15-20%]	[50-55%]
23	[omissis] (BS)	[20-25%]	[30-35%]	[50-55%]
24	[omissis] (VI)	[1-5%]	[55-60%]	[60-65%]
25	[omissis] (BG)	[10-15%]	[30-35%]	[45-50%]
26	[omissis] (VE)	[25-30%]	[25-30%]	[55-60%]
27	[omissis] (AL)	[30-35%]	[15-20%]	[50-55%]
28	[omissis] (MB)	[30-35%]	[20-25%]	[50-55%]
29	[omissis] (VA)	[35-40%]	[20-25%]	[55-60%]
30	[omissis] (VE)	[10-15%]	[20-25%]	[35-40%]
31	[omissis] (MI)	[30-35%]	[15-20%]	[45-50%]
32	[omissis] (MI)	[20-25%]	[15-20%]	[35-40%]
33	[omissis] (CR)	[40-45%]	[10-15%]	[50-55%]
34	[omissis] (FC)	[10-15%]	[20-25%]	[35-40%]
35	[omissis] (VE)	[20-25%]	[30-35%]	[55-60%]
36	[omissis] (MI)	[25-30%]	[15-20%]	[45-50%]
37	[omissis] (VE)	[20-25%]	[30-35%]	[55-60%]
38	[omissis] (PC)	[5-10%]	[40-45%]	[45-50%]
39	[omissis] (BG)	[10-15%]	[30-35%]	[45-50%]
40	[omissis] (VE)	[30-35%]	[35-40%]	[70-75%]
41	[omissis] (BS)	[35-40%]	[10-15%]	[55-60%]
42	[omissis] (PD)	[15-20%]	[30-35%]	[50-55%]
43	[omissis] (LI)	[30-35%]	[10-15%]	[40-45%]
44	[omissis] (RE)	[10-15%]	[10-15%]	[25-30%]

Mercati locali dei punti vendita specializzati dove si verificano sovrapposizioni significative tra le Parti

n.	Isocrone costruite intorno ai pv Maxi Zoo (indirizzo)	Quota di mercato Arcaplanet	Quota di mercato MaxiZoo	Quota di mercato aggregata Parti
45	[omissis] (VA)	[35-40%]	[10-15%]	[50-55%]
46	[omissis] (BZ)	[15-20%]	[25-30%]	[40-45%]
47	[omissis] (VR)	[25-30%]	[20-25%]	[50-55%]
48	[omissis] (BS)	[30-35%]	[20-25%]	[50-55%]
49	[omissis] (BG)	[10-15%]	[30-35%]	[45-50%]
50	[omissis] (MI)	[30-35%]	[15-20%]	[50-55%]
51	[omissis] (CO)	[20-25%]	[20-25%]	[40-45%]
52	[omissis] (VI)	[10-15%]	[30-35%]	[45-50%]
53	[omissis] (MI)	[20-25%]	[20-25%]	[40-45%]
54	[omissis] (RM)	[35-40%]	[1-5%]	[40-45%]
55	[omissis] (AT)	[40-45%]	[5-10%]	[50-55%]
56	[omissis] (FE)	[20-25%]	[10-15%]	[35-40%]
57	[omissis] (MI)	[30-35%]	[10-15%]	[45-50%]
58	[omissis] (CO)	[25-30%]	[25-30%]	[50-55%]
59	[omissis] (BS)	[15-20%]	[35-40%]	[50-55%]
60	[omissis] (PE)	[30-35%]	[1-5%]	[35-40%]
61	[omissis] (UD)	[35-40%]	[10-15%]	[50-55%]
62	[omissis] (VE)	[25-30%]	[20-25%]	[45-50%]
63	[omissis] (VI)	[1-5%]	[40-45%]	[45-50%]
64	[omissis] (MI)	[30-35%]	[15-20%]	[50-55%]
65	[omissis] (GE)	[40-45%]	[1-5%]	[40-45%]
66	[omissis] (PD)	[20-25%]	[15-20%]	[40-45%]
67	[omissis] (BS)	[25-30%]	[20-25%]	[50-55%]

Mercati locali dei punti vendita specializzati dove si verificano sovrapposizioni significative tra le Parti

n.	Isocrone costruite intorno ai pv Maxi Zoo (indirizzo)	Quota di mercato Arcaplanet	Quota di mercato MaxiZoo	Quota di mercato aggregata Parti
68	[omissis] (VR)	[25-30%]	[30-35%]	[55-60%]
69	[omissis] (AP)	[35-40%]	[10-15%]	[45-50%]
70	[omissis] (MI)	[20-25%]	[20-25%]	[40-45%]
71	[omissis] (MN)	[25-30%]	[20-25%]	[50-55%]
72	[omissis] (PN)	[20-25%]	[30-35%]	[50-55%]
73	[omissis] (RM)	[45-50%]	[5-10%]	[50-55%]
74	[omissis] (BG)	[10-15%]	[30-35%]	[45-50%]
75	[omissis] (TS)	[10-15%]	[15-20%]	[30-35%]
76	[omissis] (BG)	[15-20%]	[30-35%]	[45-50%]
77	[omissis] (BS)	[30-35%]	[20-25%]	[50-55%]
78	[omissis] (CO)	[35-40%]	[15-20%]	[55-60%]
79	[omissis] (BG)	[15-20%]	[30-35%]	[45-50%]
80	[omissis] (AL)	[30-35%]	[15-20%]	[50-55%]
81	[omissis] (PR)	[10-15%]	[15-20%]	[30-35%]
82	[omissis] (VA)	[35-40%]	[5-10%]	[40-45%]
83	[omissis] (NO)	[30-35%]	[15-20%]	[45-50%]
84	[omissis] (NO)	[50-55%]	[20-25%]	[70-75%]
85	[omissis] (PR)	[20-25%]	[10-15%]	[30-35%]
86	[omissis] (GO)	[20-25%]	[30-35%]	[50-55%]
87	[omissis] (VR)	[30-35%]	[30-35%]	[60-65%]
88	[omissis] (MI)	[30-35%]	[20-25%]	[55-60%]
89	[omissis] (MI)	[30-35%]	[20-25%]	[50-55%]
90	[omissis] (BG)	[25-30%]	[10-15%]	[40-45%]

Mercati locali dei punti vendita specializzati dove si verificano sovrapposizioni significative tra le Parti				
n.	Isocrone costruite intorno ai pv Maxi Zoo (indirizzo)	Quota di mercato Arcaplanet	Quota di mercato MaxiZoo	Quota di mercato aggregata Parti
91	[omissis] (BG)	[30-35%]	[20-25%]	[55-60%]
92	[omissis] (TV)	[10-15%]	[30-35%]	[45-50%]
93	[omissis] (PV)	[25-30%]	[20-25%]	[45-50%]
94	[omissis] (TO)	[35-40%]	[5-10%]	[45-50%]
95	[omissis] (MB)	[25-30%]	[20-25%]	[50-55%]
96	[omissis] (PN)	[5-10%]	[55-60%]	[65-70%]
97	[omissis] (TV)	[20-25%]	[25-30%]	[50-55%]
98	[omissis] (MI)	[25-30%]	[15-20%]	[45-50%]
99	[omissis] (TO)	[35-40%]	[5-10%]	[45-50%]
100	[omissis] (FI)	[30-35%]	[5-10%]	[35-40%]
101	[omissis] (VR)	[35-40%]	[25-30%]	[60-65%]
102	[omissis] (MB)	[25-30%]	[25-30%]	[50-55%]
103	[omissis] (LC)	[35-40%]	[15-20%]	[50-55%]
104	[omissis] (BS)	[20-25%]	[45-50%]	[65-70%]
105	[omissis] (MI)	[25-30%]	[10-15%]	[40-45%]
106	[omissis] (PV)	[5-10%]	[40-45%]	[50-55%]
107	[omissis] (MB)	[15-20%]	[30-35%]	[50-55%]
108	[omissis] (BZ)	[10-15%]	[15-20%]	[30-35%]
109	[omissis] (VI)	[10-15%]	[30-35%]	[40-45%]
110	[omissis] (TV)	[20-25%]	[45-50%]	[65-70%]
111	[omissis] (MI)	[25-30%]	[20-25%]	[45-50%]
112	[omissis] (TO)	[40-45%]	[20-25%]	[60-65%]
113	[omissis] (MB)	[25-30%]	[25-30%]	[50-55%]

Mercati locali dei punti vendita specializzati dove si verificano sovrapposizioni significative tra le Parti

n.	Isocrone costruite intorno ai pv Maxi Zoo (indirizzo)	Quota di mercato Arcaplanet	Quota di mercato MaxiZoo	Quota di mercato aggregata Parti
114	[omissis] (VA)	[35-40%]	[20-25%]	[55-60%]
115	[omissis] (MI)	[25-30%]	[15-20%]	[40-45%]
116	[omissis] (BG)	[5-10%]	[40-45%]	[50-55%]
117	[omissis] (VA)	[25-30%]	[20-25%]	[45-50%]
118	[omissis] (TO)	[30-35%]	[5-10%]	[40-45%]
119	[omissis] (TV)	[30-35%]	[15-20%]	[45-50%]
120	[omissis] (VI)	[1-5%]	[15-20%]	[45-50%]
121	[omissis] (MI)	[25-30%]	[15-20%]	[45-50%]
122	[omissis] (TV)	[15-20%]	[15-20%]	[60-65%]
123	[omissis] (VR)	[15-20%]	[25-30%]	[40-45%]

Fonte: elaborazioni AGCM su dati delle Parti.

PRATICHE COMMERCIALI SCORRETTE

PS11681 - WIPOT-BOLLETTINI SERVIZIO PROTEZIONE MARCHIO

Avviso di adozione provvedimento di chiusura del procedimento

AUTORITA' GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

Informativa di adozione del provvedimento di chiusura del procedimento, ai sensi dell'articolo 19, comma 2, del *Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di pubblicità ingannevole e comparativa, pratiche commerciali scorrette, violazione dei diritti dei consumatori nei contratti, violazione del divieto di discriminazioni e clausole vessatorie* (di seguito, Regolamento), adottato dall'Autorità con delibera del 1° aprile 2015, in relazione al procedimento PS11681 – *Wipot - Bollettini servizio protezione marchio*.

La pubblicazione del presente avviso sul Bollettino settimanale dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, seguito dal provvedimento di chiusura del procedimento con il quale è stata deliberata la scorrettezza della pratica commerciale, viene effettuata ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 19, comma 2 del Regolamento, atteso l'esito infruttuoso del tentativo di trasmissione dello stesso provvedimento di chiusura del procedimento, operato tramite il Ministero della Giustizia in data 6 agosto 2021, prot. n. 0064868, e del sollecito inviato dal medesimo Ministero alle autorità serbe in data 3 dicembre 2021 (cfr. prot. 90701 del 6/12/2021).

Per qualsiasi comunicazione indirizzata all'Autorità, relativa al caso in questione, si prega di citare la Direzione C della Direzione Generale Tutela del Consumatore ed il riferimento PS11681. Nella sezione "*pagamento sanzioni*" del sito *internet* dell'Autorità (www.agcm.it) sono riportate informazioni riguardanti le modalità di pagamento delle sanzioni.

PS11681 - WIPOT-BOLLETTINI SERVIZIO PROTEZIONE MARCHIO

Provvedimento n. 29804

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 3 agosto 2021;

SENTITO il Relatore, Presidente Roberto Rustichelli;

VISTA la Parte II, Titolo III del Decreto Legislativo 6 settembre 2005, n. 206, recante “*Codice del Consumo*” e successive modificazioni (di seguito, Codice del Consumo);

VISTO il “*Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di pubblicità ingannevole e comparativa, pratiche commerciali scorrette, violazione dei diritti dei consumatori nei contratti, violazione del divieto di discriminazioni e clausole vessatorie*” (di seguito, Regolamento), adottato dall'Autorità con delibera del 1° aprile 2015;

VISTI gli atti del procedimento;

I. LA PARTE

1. WIPOT d.o.o. (di seguito anche WIPOT) in qualità di professionista, ai sensi dell'art. 18, comma 1, lettera *b*), del Codice del Consumo.

La società WIPOT, con sede in Serbia, gestisce una “banca dati” a pagamento costituita da un sistema integrato di informazioni provenienti da registri nazionali, comunitari e internazionali accessibili al pubblico.

II. LE CONDOTTE OGGETTO DEL PROCEDIMENTO

2. Il procedimento concerne la condotta posta in essere dal professionista consistente *(i)* nell'invio a imprese e microimprese italiane di una comunicazione la cui veste grafica e il relativo contenuto appaiono idonei a indurre i destinatari a ritenere, contrariamente al vero, che essa provenga da un soggetto istituzionalmente deputato a gestire un registro pubblico di diritti di proprietà intellettuale, occultando ai destinatari la natura esclusivamente commerciale dell'iniziativa, l'identità del professionista, la natura e le caratteristiche del servizio offerto; *(ii)* nella richiesta immediata di pagamento contenuta nella comunicazione suddetta, per un importo pari a 949 euro, per un servizio non richiesto.

III. LE RISULTANZE DEL PROCEDIMENTO**1) L'iter del procedimento**

3. In relazione alla condotta sopra descritta, con atto del 23 ottobre 2020¹ è stato comunicato alla parte l'avvio del procedimento istruttorio n. PS11681, per presunta violazione degli articoli 21, 22 e 26, comma 1, lettera *f*), del Codice del Consumo.

In tale sede veniva ipotizzata la natura ingannevole della condotta in esame, in considerazione del fatto che le comunicazioni inviate dal professionista occultavano la natura prettamente commerciale

¹ Comunicazione di avvio del procedimento del 23 ottobre 2020, prot. 78705, pubblicata nel Boll. n. 8 del 22 febbraio 2021.

dell'iniziativa, la reale natura e le caratteristiche del servizio offerto nonché l'identità del professionista stesso, lasciando intendere alle microimprese destinatarie che la comunicazione provenisse da enti (quali WIPO, EUIPO, EPO, UIBM) legalmente deputati alla tenuta di un pubblico registro dei marchi e brevetti e che il pagamento richiesto costituisse un adempimento obbligatorio. Si è inoltre ipotizzato che la citata condotta configurasse una fattispecie di pratica commerciale aggressiva *ex se* ai sensi dell'articolo 26, comma 1, lettera f), del Codice del Consumo, considerato che tramite le modalità sopra descritte si determina una richiesta immediata di pagamento per un servizio non richiesto.

4. Con comunicazione del 23 aprile 2021² è stata resa nota al professionista la data di conclusione della fase istruttoria, ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del Regolamento.

5. WIPOT non ha chiesto di accedere agli atti del procedimento né di essere sentita in audizione.

2) *Le evidenze acquisite*

6. Sulla base delle segnalazioni pervenute a decorrere dal mese di marzo 2019 fino al mese di marzo 2021 da parte di segnalanti qualificati³ e di microimprese, nonché alla luce degli elementi acquisiti nel corso dell'istruttoria, è emerso che WIPOT ha trasmesso via posta ordinaria, a imprese e microimprese localizzate su tutto il territorio nazionale, un modulo tramite il quale richiedeva il pagamento di un importo pari a 949 euro.

7. In particolare, nella parte superiore del suddetto modulo campeggiano in evidenza il logo "wipot" e la dicitura "Protezione del marchio". Più in basso è riportata una serie di informazioni apparentemente riferite al marchio dell'impresa o dell'ente destinatari della comunicazione, costituite in particolare da: i) "numero di riferimento"; ii) "data di pubblicazione"; iii) "numero di pubblicazione"; iv) "classe internazionale".

Sotto tali informazioni, in posizione centrata, è riprodotto il marchio registrato del destinatario della comunicazione.

8. Nella parte centrale del modulo in questione è inserita una tabella con la dicitura "Dettagli di pagamento", con l'indicazione di un importo corrispondente al costo del servizio, pari a 949 euro. Il servizio è definito come "servizio di monitoraggio marchi". A seguire sono inoltre indicate le seguenti voci: "tassa addizionale", "imposta sul valore aggiunto" e, da ultimo, "importo totale" con la ripetizione del costo complessivo del servizio di 949 euro.

9. Sempre nella sezione centrale del modulo, dopo la dicitura "metodo di pagamento" sono indicati gli elementi per procedere al pagamento tramite bonifico bancario o, in alternativa, tramite assegno. In alcuni casi, in un apposito riquadro, con caratteri di maggior dimensione, in neretto e con notevole evidenza è inserita l'indicazione "**Si prega di voler pagare la somma sopraindicata entro 7 giorni mediante bonifico bancario o a mezzo bollettino!**"⁴. Segue l'indicazione "si prega di non dimenticare di indicare il numero di riferimento" seguito dal numero specifico che corrisponde al numero indicato in alto dopo la definizione "numero di riferimento".

² Comunicazione di conclusione della fase istruttoria del 23 aprile 2021, prot. 39959, pubblicata nel Boll. n. 27 del 5 luglio 2021.

³ Università degli Studi di Napoli "L'Orientale", Regione Liguria, Camera di Commercio di Biella e Vercelli.

⁴ In grassetto nel testo.

Nel modulo è sempre espressamente indicato come beneficiario del pagamento richiesto la società WIPOT d.o.o.

10. Solo più in basso, a fondo pagina del modulo in questione, in un paragrafo separato, con caratteri piccoli e di difficile lettura, è indicato il contenuto del servizio proposto, che risulterebbe consistere in un servizio di protezione del marchio idoneo a impedire la violazione del *copyright*. Il servizio è presentato nei termini seguenti: *“Gentile Signora/Signore. La pubblicazione della registrazione pubblica del tuo marchio è la base della nostra offerta. Offriamo il nostro servizio di protezione dei marchi che impedisce al tuo marchio di violazione del copyright. Pertanto riceverete rapporti tempestivi sulle nuove applicazioni di marchio pubblicate nei mercati chiave per scoprire potenziali conflitti con il vostro marchio. La nostra offerta sarà accettata con il pagamento della tassa di deposito totale e diventerà contratto legalmente vincolante tra te e WIPOT d.o.o. Si prega di notare che questo servizio non ha alcuna connessione con la pubblicazione di registrazioni ufficiali e non è una registrazione da parte di un’organizzazione governativa. Questa offerta non è una fattura ma una sollecitazione senza obbligo di pagamento, a meno che la nostra offerta non sia accettata. Tutti gli ulteriori dettagli sono indicati nelle nostre condizioni generali di contratto e condizioni commerciali sul retro o nel nostro sito web. Per ulteriori informazioni vi preghiamo di contattarci a info@wipot.eu o support@wipot.eu.”*⁵.

11. Da informazioni acquisite d’ufficio⁶ è inoltre emerso che i siti ufficiali di WIPO - World Intellectual Property Organization e di EUIPO - Ufficio dell’Unione Europea per la proprietà intellettuale annoverano WIPOT tra le società che inviano comunicazioni e fatture ingannevoli alle imprese che depositano domande di registrazione di marchi e brevetti presso pubblici registri⁷. Tali organizzazioni forniscono anche esempi dei moduli ingannevoli⁸, che appaiono analoghi a quelli allegati alle segnalazioni. In essi è talvolta richiesto il pagamento di un importo superiore a quello indicato nelle segnalazioni, pari a 1.710 euro per l’erogazione del servizio offerto da WIPOT “*up to 2025*”⁹.

Anche la pagina *web* dedicata alla tutela della proprietà intellettuale del sito ufficiale del governo britannico riporta, a partire dall’ottobre 2020, WIPOT nell’elenco delle società che inviano comunicazioni ingannevoli e richieste di pagamento illecite alle imprese che depositano domande di registrazione di marchi e brevetti presso pubblici registri¹⁰.

12. Anche alcune Camere di commercio Italiane riportano nei propri siti avvisi riguardanti l’ingannevolezza delle comunicazioni di WIPOT¹¹.

⁵ Cfr. ad esempio la segnalazione del 4 marzo 2021, prot. 26160.

⁶ Cfr. pagine *internet* acquisite agli atti in data 12 ottobre 2020.

⁷ Cfr. a tal riguardo per WIPO la pagina *web* www.wipo.int/madrid/en/fees/invoices e per EUIPO la pagina *web* euipo.europa.eu/ohimportal/it/misleading-invoices.

⁸ Cfr. i *link* denominati rispettivamente “*Samples of Misleading Invoices*” e “*Fatture ingannevoli*”.

⁹ Cfr. pagine *internet* acquisite agli atti in data 12 ottobre 2020 relative al sito *internet* “euipo.europa.eu/ohimportal/it/misleading-invoices”.

¹⁰ Cfr. a tal riguardo il sito www.gov.uk e le pagine *web* pubblicate in data 6 ottobre 2020, acquisite agli atti in data 6 aprile 2021.

¹¹ Cfr. p.es. il sito della Camera di Commercio di Cuneo, che alla data del 23 aprile 2021 riportava le comunicazioni di WIPOT nell’elenco dei “*casi ricorrenti di comunicazioni ingannevoli*”.

3) *Le argomentazioni difensive della parte*

13. A seguito dell'avvio del procedimento e della comunicazione relativa alla conclusione della fase istruttoria, il professionista non ha presentato alcuna memoria difensiva.

IV. VALUTAZIONI CONCLUSIVE

14. In via preliminare si rileva che la pratica in esame è idonea a pregiudicare il comportamento economico di imprese di piccola e media dimensione, ivi incluse le microimprese, in quanto dall'analisi della documentazione in atti risulta che tale pratica commerciale ha coinvolto in particolare le microimprese che rivestono le caratteristiche di cui all'articolo 18, comma 1, lettera *d-bis*, del Codice del Consumo.

15. Secondo quanto emerso dagli atti del procedimento, la comunicazione inviata da WIPOT è nel suo complesso impostata in modo tale da apparire proveniente da enti legalmente deputati alla tenuta di un pubblico registro di dati aziendali (quali WIPO, EUIPO, EPO, UIBM) lasciando intendere alle imprese destinatarie che il pagamento dell'importo richiesto costituisca, contrariamente al vero, un adempimento obbligatorio.

16. In particolare la stessa denominazione WIPOT che compare nella parte superiore del modulo in esame richiama quella di *WIPO - World Intellectual Property Organization*, agenzia intergovernativa istituzionalmente deputata alla protezione e sviluppo a livello internazionale dei diritti di proprietà intellettuale.

Il modulo riporta, inoltre, l'immagine del marchio registrato dell'impresa destinataria della comunicazione inviata dal professionista, nonché dati apparentemente riconducibili alla registrazione di tale marchio, avvalorando ulteriormente l'erronea convinzione che la comunicazione provenga da un ente legalmente titolato alla protezione dei marchi.

17. In questo contesto, la motivazione del pagamento richiesto ("*addebito del servizio di monitoraggio del marchio*") e la categoricità dell'invito ad effettuare il pagamento, riportato in grassetto in un riquadro e con caratteri di maggior dimensione ("*Si prega di voler pagare la somma sopraindicata entro 7 giorni mediante bonifico bancario o a mezzo bollettino!*") lasciano intendere che si tratti di un adempimento di carattere obbligatorio legato alla registrazione del marchio.

Il reale intento dell'invio del modulo, ossia l'offerta commerciale di un servizio informatico proposto da WIPOT al prezzo pari a 949 euro, appare dunque marginalizzato a fondo pagina del modulo in questione, in un paragrafo separato e con caratteri grafici pressoché impercettibili.

18. La veste grafica e il contenuto della comunicazione nel suo complesso appaiono dunque idonei ad indurre le imprese destinatarie a ritenere, contrariamente al vero, che il modulo di cui trattasi sia stato inviato da un soggetto istituzionalmente deputato a gestire un registro pubblico di diritti di proprietà intellettuale, occultando di fatto ai destinatari la natura esclusivamente commerciale dell'iniziativa, nonché l'identità del professionista, la natura e le caratteristiche del servizio offerto, in violazione degli articoli 21 e 22 del Codice del Consumo.

19. La capacità decettiva di tale comunicazione appare peraltro testimoniata dagli stessi avvisi diffusi da WIPO, da EUIPO, dal sito ufficiale del governo britannico e da alcune Camere di Commercio italiane per segnalare l'ingannevolezza delle comunicazioni di WIPOT.

20. Le richiamate caratteristiche ingannevoli della comunicazione e, in particolare, la perentorietà dell'invito a effettuare il pagamento richiesto, inducono inoltre i destinatari a credere che il

pagamento richiesto sia un adempimento necessario per non incorrere in eventuali conseguenze giuridiche connesse all'inadempimento, determinando in tal modo una richiesta immediata di pagamento per un servizio non richiesto, in violazione dell'art. 26, comma 1, lett. f), del Codice del Consumo.

21. Per le ragioni precedentemente illustrate la condotta posta in essere dal professionista integra una pratica commerciale scorretta in violazione degli articoli 21, 22 e 26, comma 1, lett. f), del Codice del Consumo, in quanto idonea ad indurre in errore le imprese e microimprese destinatarie in merito alla reale identità dell'operatore pubblicitario ed alla natura del servizio pubblicitario, inducendole ad aderire inconsapevolmente all'offerta di un servizio non richiesto e condizionandone, indebitamente il processo decisionale.

V. QUANTIFICAZIONE DELLA SANZIONE

22. Ai sensi dell'articolo 27, comma 9, del Codice del Consumo, con il provvedimento che vieta una pratica commerciale scorretta, l'Autorità dispone l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 a 5.000.000 euro, tenuto conto della gravità e della durata della violazione.

23. In ordine alla quantificazione della sanzione deve tenersi conto, in quanto applicabili, dei criteri individuati dall'articolo 11 della legge n. 689/81, in virtù del richiamo previsto all'articolo 27, comma 13, del Codice del Consumo: in particolare della gravità della violazione, dell'opera svolta dall'impresa per eliminare o attenuare l'infrazione, della personalità dell'agente, nonché delle condizioni economiche dell'impresa stessa.

24. Non si dispone di dati relativi alla dimensione economica del professionista, dato che WIPOT, nonostante le ripetute sollecitazioni, non ha fornito alcun dato contabile relativo alla propria attività.

25. Con riguardo alla gravità della violazione, nel caso di specie occorre tener conto della particolare insidiosità delle comunicazioni di WIPOT, idonee ad indurre in errore i destinatari su elementi di fondamentale importanza per le proprie scelte di acquisto quali l'identità del professionista, la natura e lo scopo della comunicazione stessa, nonché a condizionarli indebitamente, esigendo il pagamento immediato di un servizio non richiesto. Si tiene altresì conto, da un lato, del fatto che la diffusione di tali comportamenti sia avvenuta sull'intero territorio nazionale con modalità particolarmente incisive (comunicazioni postali suscettibili di raggiungere direttamente e personalmente i destinatari); e, dall'altro lato, dell'entità del pregiudizio economico arrecato, tenuto conto che l'esborso richiesto appare significativo per le microimprese coinvolte dalla pratica commerciale.

26. Per quanto riguarda la durata della violazione, dagli elementi disponibili in atti risulta che la condotta in esame è stata posta in essere a decorrere dal mese di marzo 2019¹² e quantomeno fino al mese di aprile 2021¹³.

27. Sulla base di tali elementi si ritiene di determinare l'importo della sanzione amministrativa pecuniaria applicabile alla società WIPOT d.o.o. nella misura di 700.000 € (settecentomila euro).

¹² Cfr. segnalazione del 5 marzo 2019, prot. 21911.

¹³ Cfr. alert diffusi dalla Camera di Commercio di Cuneo, pagina aggiornata il 22 aprile 2021 e acquisita agli atti in data 23 aprile 2021.

RITENUTO, pertanto, sulla base delle considerazioni suesposte, che la condotta in esame consiste in una pratica commerciale scorretta ai sensi degli articoli 21, 22 e 26, comma 1, lettera f), del Codice del Consumo, in quanto idonea a falsare in misura apprezzabile il comportamento economico delle microimprese attraverso la presentazione della propria offerta commerciale come una richiesta di pagamento proveniente da un ente istituzionalmente deputato alla tutela dei diritti di proprietà intellettuale in relazione alla registrazione del marchio effettuata dal destinatario;

DELIBERA

a) che la condotta descritta al punto II del presente provvedimento posto in essere dalla società WIPOT d.o.o. costituisce, per le ragioni e nei limiti esposti in motivazione, una pratica commerciale scorretta ai sensi degli articoli 21, 22 e 26, comma 1, lettera f), del Codice del Consumo;

b) di irrogare alla società WIPOT d.o.o. una sanzione amministrativa pecuniaria di 700.000 € (settecentomila euro);

c) che il professionista comunichi all'Autorità, entro il termine di sessanta giorni dalla notifica del presente provvedimento, le iniziative assunte in ottemperanza alla diffida di cui al punto a).

Le sanzioni amministrative irrogate devono essere pagate entro il termine di trenta giorni dalla notificazione del presente provvedimento, tramite bonifico (in euro) a favore dell'Erario, utilizzando il codice IBAN IT04A0100003245348018359214 (codice BIC: BITAITRRENT), che corrisponde alla terna contabile 18/3592/14.

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. Dell'avvenuto pagamento deve essere data immediata comunicazione all'Autorità attraverso l'invio della documentazione attestante il versamento effettuato.

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

Ai sensi dell'articolo 27, comma 12, del Codice del Consumo, in caso di inottemperanza al provvedimento, l'Autorità applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 10.000 a 5.000.000 euro. Nei casi di reiterata inottemperanza l'Autorità può disporre la sospensione dell'attività di impresa per un periodo non superiore a trenta giorni.

Avverso il presente provvedimento può essere presentato ricorso al TAR del Lazio, ai sensi dell'articolo 135, comma 1, lett. b), del Codice del processo amministrativo (decreto legislativo 2

luglio 2010, n. 104), entro sessanta giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso, fatti salvi i maggiori termini di cui all'articolo 41, comma 5, del Codice del processo amministrativo, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 8 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

Filippo Arena

IL PRESIDENTE

Roberto Rustichelli

PS11885 - GUIDA COMMERCIALE EXPOGUIDE

Avviso di adozione provvedimento di chiusura del procedimento

AUTORITA' GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

Informativa di adozione del provvedimento di chiusura del procedimento, ai sensi dell'articolo 19, comma 2, del *Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di pubblicità ingannevole e comparativa, pratiche commerciali scorrette, violazione dei diritti dei consumatori nei contratti, violazione del divieto di discriminazioni e clausole vessatorie* (di seguito, Regolamento), adottato dall'Autorità con delibera del 1° aprile 2015, in relazione al procedimento PS11885 – *Guida commerciale Expoguide*.

La pubblicazione del presente avviso sul Bollettino settimanale dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, seguito dal provvedimento di chiusura del procedimento con il quale è stata deliberata la scorrettezza della pratica commerciale, viene effettuata ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 19, comma 2 del Regolamento, attesi l'insuccesso del tentativo di trasmissione dello stesso provvedimento di chiusura del procedimento a Inversiones DGSM srl, operato in data 14 ottobre 2021, prot. 0078475, tramite corriere internazionale¹ e l'esito infruttuoso del tentativo di trasmissione del medesimo provvedimento a C.L. Business Conflict Solutions Management Ltd.², operato tramite l'Ambasciata d'Italia a Nicosia (Repubblica di Cipro) in data 14 ottobre 2021, prot. n. 0078498.

Per qualsiasi comunicazione indirizzata all'Autorità, relativa al caso in questione, si prega di citare la Direzione C della Direzione Generale Tutela del Consumatore ed il riferimento PS11885. Nella sezione "*pagamento sanzioni*" del sito *internet* dell'Autorità (www.agcm.it) sono riportate informazioni riguardanti le modalità di pagamento delle sanzioni.

¹ Cfr. comunicazione pervenuta in data 25/10/2021, prot. 0080991.

² Il tentativo di trasmissione del medesimo provvedimento a Credit Intelligence kft. appare essere andato a buon fine.

PS11885 - GUIDA COMMERCIALE EXPOGUIDE*Provvedimento n. 29833*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 21 settembre 2021;

SENTITO il Relatore Professor Michele Ainis;

VISTA la Parte II, Titolo III del Decreto Legislativo 6 settembre 2005, n. 206, recante "*Codice del Consumo*" e successive modificazioni (di seguito, Codice del Consumo);

VISTO il "*Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di pubblicità ingannevole e comparativa, pratiche commerciali scorrette, violazione dei diritti dei consumatori nei contratti, violazione del divieto di discriminazioni e clausole vessatorie*" (di seguito, Regolamento), adottato dall'Autorità con delibera del 1° aprile 2015;

VISTO il proprio provvedimento del 22 dicembre 2020, con il quale è stata deliberata l'adozione d'ufficio della misura cautelare ai sensi dell'articolo 27, comma 3, del Codice del Consumo nei confronti delle società INVERSIONES DGSM S.r.l. e C.L. BUSINESS CONFLICT SOLUTIONS MANAGEMENT Ltd., nonché i conseguenti provvedimenti del 16 febbraio e del 13 aprile 2021, con i quali è stata deliberata la conferma di tale misura cautelare nei confronti, rispettivamente, di C.L. BUSINESS CONFLICT SOLUTIONS MANAGEMENT Ltd. e di INVERSIONES DGSM S.r.l., ai sensi dell'art. 27, comma 3, del Codice del Consumo;

VISTI i propri provvedimenti del 1° luglio e del 27 luglio 2021 con i quali, ai sensi dell'articolo 7, comma 3, del Regolamento, è stata disposta la proroga del termine di conclusione del procedimento, per assicurare il pieno esercizio del diritto di difesa delle parti;

VISTI gli atti del procedimento;

I. LE PARTI

1. INVERSIONES DGSM S.r.l. (di seguito anche INVERSIONES) in qualità di professionista, ai sensi dell'art. 18, lett. *b*), del Codice del Consumo. La società, con sede in Costa Rica, è attiva nel settore della gestione di banche dati *on-line* ed è attualmente editrice¹ del sito *internet* <http://www.expo-guide.com> e della "Expo Guide", attività in cui è subentrata a Expo Guide S.C.

2. CREDIT INTELLIGENCE Kft (di seguito anche CREDIT INTELLIGENCE) in qualità di professionista, ai sensi dell'art. 18, lett. *b*), del Codice del Consumo. La società, con sede a Budapest (Ungheria), presta servizi di consulenza aziendale ed agisce come beneficiario dei pagamenti relativi agli annunci pubblicati nel *database* "Expo Guide".

3. C.L. BUSINESS CONFLICT SOLUTIONS MANAGEMENT Ltd (di seguito anche CLBCS) in qualità di professionista, ai sensi dell'art. 18, lett. *b*), del Codice del Consumo. La società, con sede

¹ Cfr. la pagina *web* <http://www.expo-guide.com/imprint.php>, rilevata d'ufficio in data 9 novembre 2020.

a Limassol (Cipro)², opera nel settore del recupero crediti ed afferma di agire, tra l'altro, per conto di EXPO-GUIDE S.C.³.

II. LA PRATICA COMMERCIALE

4. Il procedimento concerne le condotte poste in essere dalle Parti nei confronti di un numero elevato di microimprese italiane consistenti: *i*) nell'invio, da parte dell'editore di *expo-guide.com*, di comunicazioni ambigue e contraddittorie idonee a indurre i destinatari a sottoscrivere inconsapevolmente un servizio pubblicitario a pagamento, dissimulando la propria natura commerciale e la propria provenienza, nonché *ii*) nella riscossione dei crediti indebitamente vantati come corrispettivo del servizio pubblicitario non richiesto mediante modalità aggressive che includono richieste di pagamento di importi via via crescenti, solleciti molesti, espressioni intimidatorie e minacce di costose e temerarie azioni legali internazionali.

III. LE RISULTANZE DEL PROCEDIMENTO

1) *L'iter del procedimento*

5. In relazione alle condotte sopra descritte, in data 22 dicembre 2020 è stato avviato nei confronti delle Parti il procedimento istruttorio PS11885 per possibile violazione degli articoli 20, 21, 22, 24, 25, comma 1, lett. *d*) ed *e*), nonché 26, comma 1, lett. *f*), del Codice del Consumo.

6. Contestualmente alla comunicazione di avvio del procedimento, è stata anche inviata ai professionisti una richiesta di informazioni, ai sensi dell'art. 12, comma 1, del Regolamento.

7. Con provvedimento del 22 dicembre 2020, n. 28512, l'Autorità ha ritenuto sussistenti esigenze di estrema gravità, urgenza e indifferibilità, tali da giustificare l'adozione di un provvedimento cautelare, *inaudita altera parte*, ai sensi del combinato disposto dell'art. 27, comma 3, del Codice del Consumo e dell'art. 8, comma 3, del Regolamento, e ha deliberato nei confronti di INVERSIONES e CLBCS la sospensione di ogni attività relativa alla trasmissione di offerte non trasparenti per l'acquisto di servizi pubblicitari a pagamento connessi alla Expo-guide e alla riscossione dei crediti indebitamente vantati, attuata anche minacciando di adire le competenti autorità giudiziarie, degli interessi e delle spese legali.

8. Il provvedimento cautelare e la comunicazione di avvio risultano notificati a CLBCS in data 15 gennaio 2021. Il 15 marzo 2021 è pervenuto l'avviso di ricevimento a INVERSIONES del provvedimento cautelare e della comunicazione di avvio. CREDIT INTELLIGENCE risulta aver ricevuto entrambi i documenti in data 6 gennaio 2021. Il provvedimento cautelare è stato inoltre pubblicato sul Bollettino dell'Autorità n. 2 dell'11 gennaio 2021.

9. Le Parti non hanno fatto pervenire alcuna comunicazione in merito alle misure eventualmente intraprese per ottemperare al provvedimento cautelare.

10. Con provvedimento del 16 febbraio 2021, n. 28584, l'Autorità, alla luce della continuazione dell'attività di riscossione dei crediti vantati, ha confermato la sospensione di ogni attività posta in essere da CLBCS volta alla riscossione dei crediti indebitamente vantati in relazione all'acquisto inconsapevole del servizio pubblicitario a pagamento su *expo-guide.com*, attuata anche minacciando

² Il professionista risulta registrato con il numero HE 339493 presso il Registro delle Imprese della Repubblica di Cipro.

³ Cfr., ad esempio, la segnalazione del 15 luglio 2020 prot. 56135.

di adire le competenti autorità giudiziarie. Tale provvedimento risulta notificato a CLBCS in data 17 marzo 2021 ed è stato pubblicato sul Bollettino n. 13 del 29 marzo 2021.

11. L’Autorità, con provvedimento n. 29635 del 13 aprile 2021, ha confermato anche nei confronti di INVERSIONES il provvedimento cautelare adottato con delibera del 22 dicembre 2020, stabilendo la sospensione di ogni attività posta in essere da INVERSIONES volta alla trasmissione di offerte non trasparenti per l’acquisto del servizio informatico a pagamento descritto nel provvedimento di avvio, nonché relativa alla riscossione dei crediti indebitamente vantati mediante l’attività prestata da CLBCS.

A fronte dell’impossibilità di effettuare la notifica, il provvedimento n. 29635 del 13 aprile 2021 è stato pubblicato sul Bollettino n. 24 del 14 giugno 2021.

12. In data 24 giugno 2021 è stata comunicato alle Parti il termine di conclusione della fase istruttoria.

Tale comunicazione risulta essere stata ricevuta da CREDIT INTELLIGENCE in data 28 giugno 2021.

A fronte della mancanza di riscontri ai tentativi di notifica a CLBCS e INVERSIONES, l’Autorità ha disposto la pubblicazione della comunicazione del termine di chiusura istruttoria sul Bollettino n. 31 del 2 agosto 2021.

13. Nelle date 1° luglio e 27 luglio 2021 è stata disposta la proroga del termine di chiusura del procedimento, rispettivamente al 18 settembre e al 18 ottobre 2021, per assicurare un pieno esercizio dei diritti di difesa delle Parti.

2) Le evidenze acquisite

14. Secondo quanto emerge dalle segnalazioni pervenute a decorrere dal febbraio 2020⁴, numerose microimprese italiane⁵ hanno ricevuto da CLBCS ripetuti e pressanti solleciti di pagamento finalizzati a recuperare un credito vantato in relazione alle rate di un abbonamento triennale ad un servizio informatico di annunci pubblicitari nella banca dati *online* “Expo-guide” (www.expo-guide.com), mai consapevolmente sottoscritto.

15. L’inconsapevole adesione risale al ricevimento da parte dei segnalanti di una comunicazione in cui veniva richiesto di verificare un modulo precompilato riportante i dati aziendali e l’ambito di attività dell’impresa destinataria.

Tale comunicazione originava dall’editore del sito www.expo-guide.com (attualmente INVERSIONES, subentrata in tale attività alla società EXPO GUIDE S.C.⁶) che, a totale insaputa degli operatori, ne aveva inserito i dati in un *database* di espositori presso manifestazioni fieristiche nazionali e internazionali collegato al sito suddetto.

⁴ Cfr., a titolo esemplificativo, segnalazioni prot. 20446 del 18 febbraio 2020, prot. 39437 del 18 maggio 2020, prot. 53918 del 7 luglio 2020, prot. 81656 del 3 novembre 2021, prot. 93772 del 17 dicembre 2020, prot. 12776 del 14 gennaio 2021, prot. 23427 del 23 febbraio 2021, prot. 40302 del 26 aprile 2021, prot. 45326 del 14 maggio 2021.

⁵ Segnalazioni dello stesso tenore sono pervenute anche da imprese ed alcuni enti pubblici: cfr., in particolare, segnalazioni del 27 ottobre 2020, prot. n. 79772; del 29 ottobre 2020, prot. 80219 e del 28 settembre 2020, prot. 72224.

⁶ Expo Guide S.C. risulta cessata almeno dal gennaio 2017, secondo le informazioni assunte nel corso del procedimento PS10654 – Expo Guide / Inversiones DGSM / CLBCS e confermate dalla consultazione del Registro Imprese messicano nel novembre 2020. Il subentro di INVERSIONES nell’attività e nei rapporti di Expo Guide S.C. appare far data almeno dal luglio 2016 (cfr. lettera di Expo Guide S.C. acquisita agli atti in data 9 novembre 2020).

16. La comunicazione ricevuta dalle microimprese segnalanti reca ambiguamente, nella propria intestazione e nel modulo allegato, la denominazione della manifestazione fieristica cui le microimprese avevano poco tempo prima partecipato e il nome del suo organizzatore, lasciando così intendere che la comunicazione provenisse dall'organizzatore stesso. Nella comunicazione si paventava il pericolo della cancellazione dei dati aziendali dal *database* in caso di mancato aggiornamento dei dati contenuti nel modulo precompilato che si chiedeva di verificare.

17. La comunicazione e il modulo allegato contenevano altresì riferimenti ambigui a una inserzione a pagamento, senza tuttavia che venisse dichiarato esplicitamente l'intento di offrire un servizio di annunci pubblicitari a pagamento⁷.

Nella parte finale del modulo, dopo le sezioni parzialmente precompilate con i dati relativi all'azienda e alla sua attività, in caratteri notevolmente più piccoli e di non facile lettura compare la dicitura seguente: *“Ordine: Sottoscriviamo la pubblicazione dei dati della nostra ditta indicati in questo modulo e richiediamo a Expo Guide S.C. di pubblicarli per i prossimi tre anni sotto forma di un annuncio pubblicitario completo (vedi retro) su www.expo-guide.com. L'ordine è a pagamento ed irrevocabile a meno che non venga annullato tramite lettera raccomandata entro dodici giorni dalla data dello stesso. Si considera valida la data del timbro postale. La durata triennale inizierà con la data della prima fattura. L'importo annuale ammonta a 1271 Euro o equivalente in pesos messicani [...] Allo scadere del terzo anno, l'ordine si prolungherà automaticamente di anno in anno se la disdetta dello stesso non perviene con lettera raccomandata entro tre mesi dalla scadenza dei termini contrattuali”*.

18. Il modulo si chiude con due riquadri destinati all'apposizione di luogo, data, firma e timbro da parte della microimpresa destinataria.

19. Solamente con la successiva ricezione di fatture e solleciti di pagamento da parte di CLBCS le microimprese segnalanti hanno appreso di aver sottoscritto un abbonamento triennale per un servizio a pagamento che, in realtà, non avevano alcuna intenzione di richiedere.

20. In tali solleciti di pagamento in lingua italiana, generalmente inviati da CLBCS via *fax* e/o tramite posta elettronica a cadenza temporale ravvicinata, si rappresentava ai destinatari una presunta inadempienza contrattuale per i servizi pubblicitari resi dall'editore di Expo-Guide⁸ e si richiedeva il pagamento di somme asseritamente “dovute” e non corrisposte dalle microimprese per le tre annualità dell'abbonamento al servizio in questione (per un totale di 3.813 euro) più le spese di recupero, pari a 395 euro e le spese di sollecito pari a 89,40 euro⁹.

21. Nelle comunicazioni inviate alle microimprese denuncianti, CLCBS rammenta con toni perentori la presunta inadempienza contrattuale con affermazioni del seguente tenore: *“la scrivente*

⁷ Nella comunicazione, senza alcuna enfasi e nel contesto della richiesta di verificare e correggere i dati, si afferma *“se dovesse essere vostra intenzione piazzare un'inserzione a pagamento, vogliate usare il modulo allegato”*. Sul modulo, in alto, in caratteri piccoli non evidenziati, si afferma *“Questo formulario serve unicamente per la corretta inserzione dei Vostri dati sotto forma di un annuncio pubblicitario a pagamento”*.

⁸ INVERSIONES, subentrata a Expo Guide S.C.. Nelle richieste di pagamento inviate alle imprese la società INVERSIONES DGSM srl utilizza, a seguito del subentro nei contratti di EXPO GUIDE S.C., anche la seguente denominazione sociale: *“EXPOGUIDE S.C./INVERSIONES DGSM srl”* (cfr. ad esempio le segnalazioni del 4 novembre 2020 prot. 81672 e del 20 ottobre 2020 prot. 77387).

⁹ Cfr. ad esempio la segnalazione del 9 luglio prot. 54453, segnalazione del 15 luglio 2020 prot. 56135 sopra citata, segnalazione del 3 novembre 2020 prot. 81565, segnalazione del 3 febbraio 2021 prot. 18071 segnalazione del 26 aprile 2021 prot. 40302.

agenzia di recupero crediti CLBCS Management Ltd [...] ha ricevuto il MANDATO AL RECUPERO del credito relativo alla posizione meglio in oggetto emarginata [...] In adempimento all'ordine ricevuto, la nostra mandante ha creato e mantenuto l'annuncio pubblicitario [...] ad oggi, nonostante i numerosi precedenti solleciti destinati ad evitare l'azione giudiziaria, risulta inadempito il pagamento di EUR 3813,00 (Tremila Ottocento Tredici/00) per spettanze non corrisposte. Oltre a spese di recupero e spese di sollecito. Dettaglio importi: - Spettanze non corrisposte: EUR 3813,00 - Spese di recupero: EUR 395,00 - Spese di sollecito: EUR 89,40. Per quanto sopra, Vi rendiamo noto che la scrivente è stata incaricata a **procedere davanti l'Autorità Giudiziaria** per il recupero delle somme non corrisposte ed al solo fine di evitare l'aggravamento della Vostra posizione debitoria con l'aggiunta delle spese legali e di giudizio, [...] **effettuare il pagamento di EUR 4297,40 (Quattromila Duecento Novanta Sette/40) entro e non oltre [...]**. Ci corre l'obbligo informarVi che, decorso inutilmente il superiore perentorio termine senza che sia adempiuto il pagamento e concordata con la scrivente una risoluzione bancaria della vertenza, saremo costretti, nostro malgrado, a tutelare le ragioni della nostra mandante **richiedendo l'emissione di un ordine internazionale di pagamento da parte del Tribunale competente per contratto ed in ossequio alle disposizioni internazionali in materia di debiti commerciali**¹⁰.

22. Successivamente, in caso di infruttuoso riscontro e mancato pagamento delle somme indicate nei solleciti suddetti, CLBCS inviava solleciti ulteriori con cui informava che, in caso di mancato versamento delle somme richieste, sarà contemplata la "riscossione coattiva" delle medesime. Tali successive comunicazioni riportavano in particolare la dicitura "Avviso di riscossione coattiva" e in esse, con toni insolenti, si prospettava che la discussione giudiziale della causa comporterà un "ulteriore aggravio delle spese legali per EUR 1500,00 (per un totale di EUR 5797,40) oltre a spese processuali che verranno determinate alla conclusione del giudizio. Il Tribunal Superior de Justicia del Distrito federal de la Ciudad de México emetterà l'Ordine Internazionale di Pagamento in base alle prove fornite dalla Expo Guide (contratto e fatture) [...] Vi informiamo, altresì, che l'esborso di un Contenzioso Giudiziario Internazionale (stimato sulla base delle precedenti controversie) oscilla tra 10.000,00 e 20.000,00 EUR e ha durata dai 3 ai 5 anni"¹¹.

23. A fronte delle obiezioni sollevate da alcune microimprese destinatarie in merito alla legittimità delle pretese creditorie di CLBCS, alla luce dei precedenti interventi sanzionatori dell'Autorità nei casi relativi a "Expo Guide"¹², CLBCS nell'ambito di alcuni solleciti ha affermato: "Per ciò che concerne il riferimento all'AGCM, dobbiamo rilevare che l'Authority - data la natura ed i poteri meramente amministrativi - non ha ingerenza alcuna ai fini della validità del contratto. Tale considerazione, certamente non consente di utilizzare riferimenti all'Antitrust per inferirne sic et simpliciter la nullità del contratto stesso. Potere, questo, demandato esclusivamente all'Autorità Giudiziaria competente in ossequio alle disposizioni contrattuali"¹³.

¹⁰ Cfr. ad esempio la segnalazione pervenuta in data 8 luglio 2020, prot. 54004 e la segnalazione pervenuta il 18 novembre 2020 prot. 85502. Cfr., al riguardo, anche le segnalazioni del 23 febbraio 2021 prot. 23427, del 9 marzo 2021 prot. n. 27360 e del 26 aprile 2021 prot. 40302.

¹¹ Cfr. in particolare le segnalazioni pervenute in data 9 luglio 2020, prot. 54453, 15 luglio 2020 prot. n. 56135, 14 gennaio 2021 prot. 12776, 21 gennaio 2021 prot. 14737, 18 marzo 2021 prot. 30391.

¹² Cfr. in particolare caso n. PS9026, provvedimento n. 24788 del 5 febbraio 2014, caso n. IP230 provvedimento n. 25557 del 9 luglio 2015, caso n. IP245 provvedimento n. 25999 del 28 aprile 2016.

¹³ Cfr., in tal senso, le segnalazioni pervenute in data 17 giugno 2020 prot. 47384, in data 26 aprile 2021 prot. 40302, e, da

24. Dalle c.d. “fatture” allegare ai solleciti¹⁴ emerge che gli importi richiesti dovevano essere versati su un conto intestato alla società ungherese CREDIT INTELLIGENCE Kft, di cui è fornito l’IBAN: “Noi, Expo Guide S.C. // Inversiones DGSM s.r.l., deleghiamo all’incasso della presente fattura [CLBCS] avente amministrazione finanziaria c/o la Credit Intelligence Kft”¹⁵.

25. L’attività di recupero crediti appare essere ancora in corso, non avendo le Parti fornito prova della sua cessazione.

3) Le argomentazioni difensive della Parte

26. I professionisti non hanno fatto pervenire alcuna memoria difensiva nel corso del procedimento.

27. Né INVERSIONES né CLBCS hanno inviato relazioni sulle misure intraprese per ottemperare al provvedimento cautelare adottato in data 22 dicembre 2020 e successivamente confermato, rispettivamente, con delibere del 16 febbraio 2021 e del 13 aprile 2021.

IV. VALUTAZIONI

28. Preliminarmente, si deve rilevare che la pratica in esame è idonea a pregiudicare il comportamento economico di imprese di piccola e media dimensione, ivi incluse le microimprese, in quanto dall’esame della documentazione in atti risulta che tale pratica commerciale ha coinvolto per lo più quelle imprese che rivestono le caratteristiche di cui all’art. 18, comma 1, lettera *d-bis*, del Codice del Consumo. Pertanto, le condotte descritte al punto II della presente comunicazione integrano una pratica commerciale scorretta, in violazione degli articoli 21, 22, 24, 25, comma 1, lett. *d*) ed *e*), nonché 26, comma 1, lett. *f*), del Codice del Consumo, in quanto rivolte alle microimprese di cui all’art. 18, comma 1, lett. *d-bis* del medesimo Codice.

29. Oggetto del presente procedimento è una pratica commerciale articolata in una pluralità di condotte e volta a indurre l’inconsapevole sottoscrizione di un abbonamento triennale, del quale è preteso il pagamento mediante solleciti molesti, espressioni intimidatorie e minacce di costose e temerarie azioni legali internazionali.

Tale pratica si basa sull’attività di raccolta dei dati aziendali delle piccole imprese e delle microimprese iscritte ad eventi fieristici e alla successiva iscrizione di tali informazioni, in maniera unilaterale e non richiesta, nel *database* collegato al sito *internet* <http://www.expo-guide.com>. Tale attività è svolta dall’editore del sito, INVERSIONES. La raccolta di tali informazioni e l’inserimento nel *database* costituiscono gli espedienti di cui il professionista si serve per indirizzare alle microimprese comunicazioni contenenti informazioni ambigue e contraddittorie che lasciano intendere, contrariamente al vero, che esse provengano dall’organizzatore della manifestazione fieristica e che sia necessario verificare i dati aziendali e rispondere alla comunicazione per evitare di essere cancellate dai registri di quella fiera. La natura commerciale di tali comunicazioni risulta marginalizzata in una sezione priva di evidenza e scritta in caratteri estremamente ridotti del modulo sopra descritto, in modo da ostacolarne la comprensione da parte dei destinatari.

ultimo, in data 14 maggio 2021 prot. 45302.

¹⁴ Cfr., da ultimo, le segnalazioni del 4 novembre 2020 prot. 81672, del 20 ottobre 2020 prot. 77387, del 13 ottobre 2020, prot. 76024.

¹⁵ L’utilizzazione della denominazione sociale “EXPOGUIDE S.C. // INVERSIONES DGSM srl” appare attribuibile al fatto INVERSIONES è subentrata nei “contratti” di EXPO GUIDE S.C..

30. Tale prospettazione ingannevole dell'effettivo scopo della comunicazione induce nelle microimprese il timore di subire la cancellazione dei propri dati da quello che credevano essere il *database* della manifestazione fieristica, con la conseguenza dell'esclusione dall'evento e dalle attività connesse, e quindi le spinge a sottoscrivere inconsapevolmente un servizio a pagamento non richiesto, mediante la compilazione del modulo contenente i dati verificati.

I comportamenti messi in atto da INVERSIONES appaiono, dunque, idonei a indurre in errore i destinatari in ordine alla natura commerciale delle comunicazioni provenienti dall'editore di *expo-guide.com* e alle effettive conseguenze della restituzione del modulo sottoscritto¹⁶, in violazione degli artt. 21 e 22 del Codice del Consumo.

31. INVERSIONES e CLBCS, indicando CREDIT INTELLIGENCE quale beneficiaria dei pagamenti, hanno richiesto e preteso insistentemente il pagamento del servizio pubblicitario inconsapevolmente sottoscritto e non richiesto dalle microimprese.

32. Le modalità di riscossione adottate da CLBCS ed INVERSIONES per il recupero dei crediti indebitamente vantati da INVERSIONES in relazione al servizio pubblicitario non richiesto ed inconsapevolmente sottoscritto, realizzate attraverso richieste pressanti di importi via via crescenti, nonché attraverso solleciti molesti, espressioni intimidatorie ("*avviso di riscossione coattiva*"), minacce di costose ("*tra 10.000 e 20000 euro*") e temerarie azioni internazionali, sono idonee a condizionare indebitamente i destinatari a pagare i servizi non richiesti, nonché altri importi a titolo di spese legali.

33. L'indebito condizionamento delle imprese e microimprese è inoltre aggravato dai fuorvianti riferimenti agli interventi dell'Autorità espressi da CLBCS nei ripetuti solleciti di pagamento, volti a formare nei soggetti destinatari il convincimento di essere inadempienti e privi di tutela così da condizionarli ad aderire ad una "*risoluzione bonaria della vertenza*", pagando quanto indebitamente preteso.

34. Le modalità di riscossione sopra descritte, messe in atto da CLBCS su incarico di INVERSIONES, in quanto volte a condizionare indebitamente le microimprese destinatarie anche attraverso la minaccia di azioni legali temerarie, appaiono in violazione degli artt. 24, 25, comma 1, lett. *d*) ed *e*), del Codice del Consumo.

35. Per le ragioni precedentemente esposte, le condotte sopra descritte appaiono integrare una pratica commerciale scorretta, in violazione degli artt. 21, 22, 24, 25, comma 1, lettere *d*) ed *e*), e 26, comma 1, lettera *f*), del Codice del Consumo, in quanto idonee a indurre in errore i destinatari in ordine alla provenienza e alla natura commerciale delle comunicazioni provenienti dall'editore di *expo-guide.com*, così da determinare l'inconsapevole adesione ad un servizio a pagamento non richiesto, nonché a condizionare indebitamente il processo decisionale delle imprese destinatarie, attraverso la pretesa di pagamento del servizio non richiesto, i continui solleciti e la minaccia del ricorso ad azioni legali temerarie per il recupero internazionale dei crediti, di cui viene prospettata l'elevata onerosità per le microimprese vittime.

36. Tale pratica commerciale scorretta, messa in atto da INVERSIONES e, con riguardo alla riscossione dei crediti asseritamente vantati, da CLBCS, ha avvantaggiato CREDIT INTELLIGENCE, beneficiaria dei pagamenti pretesi.

¹⁶ Tale condotta è già stata ritenuta una pratica commerciale scorretta in passato dall'Autorità nei procedimenti istruttori PB628, PS9026, IP230 e IP245.

V. QUANTIFICAZIONE DELLA SANZIONE

37. Ai sensi dell'articolo 27, comma 9, del Codice del Consumo, con il provvedimento che vieta una pratica commerciale scorretta l'Autorità dispone l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 a 5.000.000 euro, tenuto conto della gravità e della durata della violazione.

38. In ordine alla quantificazione della sanzione deve tenersi conto, in quanto applicabili, dei criteri individuati dall'articolo 11 della legge n. 689/81, in virtù del richiamo previsto all'articolo 27, comma 13, del Codice del Consumo: in particolare della gravità della violazione, dell'opera svolta dall'impresa per eliminare o attenuare l'infrazione, della personalità dell'agente, nonché delle condizioni economiche dell'impresa stessa.

39. Con riguardo alla dimensione economica delle Parti, nessuna di esse ha fornito i dati contabili richiesti. L'attività di INVERSIONES appare avere una dimensione internazionale: il professionista dichiara sul sito www.expo-guide.com di disporre di un *database* contenente i dati aziendali di 3.000.000 di espositori italiani ed esteri partecipanti ad eventi fieristici in tutto il mondo, una parte dei quali clienti del servizio di annunci pubblicitari a pagamento.

40. Con riguardo alla gravità della violazione, occorre tener conto inoltre nella fattispecie in esame della diffusione sul territorio nazionale della pratica commerciale, in quanto le comunicazioni sopra descritte sono state inviate a imprese e microimprese con sede in diverse Regioni italiane. Le comunicazioni oggetto del presente procedimento potrebbero essere state inviate ad un numero di imprese ben superiore a quello dei segnalanti, considerata l'ampiezza del *database* di INVERSIONES.

41. La gravità della pratica si apprezza, inoltre, considerando la tipologia del mezzo impiegato per trasmettere la comunicazione commerciale alle imprese, costituito da comunicazioni postali, *fax* e *mail* suscettibili di raggiungere direttamente e personalmente i destinatari, le modalità insidiose adottate per indurre le imprese e microimprese al pagamento delle somme richieste carpandone la buona fede, nonché il significativo pregiudizio economico che discende dalla realizzazione di siffatta pratica commerciale ai danni delle imprese destinatarie. Tale pregiudizio economico è determinato dall'elevato prezzo del servizio offerto, anche rapportato alle dimensioni economico-finanziarie delle microimprese destinatarie: per le tre annualità dell'abbonamento al servizio l'importo richiesto è infatti di 3813 euro più spese di recupero pari a 395 e spese di sollecito pari a 89,40 euro. Inoltre va tenuta in considerazione anche l'applicazione di ulteriori oneri aggiuntivi all'importo originariamente richiesto tramite l'invio di c.d. "*avvisi di riscossione coattiva*" per un importo totale pari a 5.797,40 euro.

42. Va, infine, considerato il ruolo svolto nella realizzazione della pratica da CLBCS, che è intervenuta nella fase di riscossione dei crediti asseritamente vantati da INVERSIONES mettendo in atto le condotte intimidatorie descritte, e da CREDIT INTELLIGENCE, che risulta essere soltanto il beneficiario dei pagamenti pretesi da INVERSIONES e CLBCS.

43. Per quanto riguarda la durata della violazione, dagli elementi disponibili in atti risulta che la pratica commerciale è stata posta in essere almeno dal mese di febbraio 2020¹⁷ e che sia ancora in corso, non avendo le Parti fornito prova della sua cessazione.

¹⁷ Cfr. segnalazione prot. 20446 del 18 febbraio 2020.

44. Sulla base di tali elementi, attesa l'efficacia prevalentemente deterrente attribuita alla sanzione amministrativa pecuniaria, si ritiene di determinare l'importo della sanzione amministrativa pecuniaria applicabile a INVERSIONES DGSM S.r.l. nella misura di 300.000 € (trecentomila euro), a C.L. BUSINESS CONFLICT SOLUTIONS MANAGEMENT Ltd. nella misura di 300.000 € (trecentomila euro) e a CREDIT INTELLIGENCE Kft nella misura di 300.000 € (trecentomila euro).

RITENUTO, pertanto, sulla base delle considerazioni suesposte, che la pratica commerciale in esame risulta scorretta degli artt. 21, 22, 24, 25, comma 1, lettere *d*) ed *e*), nonché 26, comma 1, lettera *f*), del Codice del Consumo, in quanto contraria alla diligenza professionale e idonea, mediante l'indebito condizionamento delle microimprese relativamente alla decisione di sottoscrivere un servizio non richiesto di annunci pubblicitari a pagamento, a falsare in misura apprezzabile il loro comportamento economico;

DELIBERA

- a) che la pratica commerciale descritta al punto II del presente provvedimento, posta in essere da INVERSIONES DGSM S.r.l., C.L. BUSINESS CONFLICT SOLUTIONS MANAGEMENT Ltd e CREDIT INTELLIGENCE Kft costituisce, per le ragioni e nei limiti esposti in motivazione, una pratica commerciale scorretta ai sensi degli artt. 21, 22, 24, 25, comma 1, lettere *d*) ed *e*), nonché 26, comma 1, lettera *f*), del Codice del Consumo, e ne vieta la diffusione o continuazione;
- b) di irrogare alla società INVERSIONES DGSM S.r.l. una sanzione amministrativa pecuniaria di 300.000 € (trecentomila euro);
- c) di irrogare alla società C.L. BUSINESS CONFLICT SOLUTIONS MANAGEMENT Ltd una sanzione amministrativa pecuniaria di 300.000 € (trecentomila euro);
- d) di irrogare alla società CREDIT INTELLIGENCE Kft una sanzione amministrativa pecuniaria di 300.000 € (trecentomila euro);
- e) che i professionisti comunichino all'Autorità, entro il termine di sessanta giorni dalla notifica del presente provvedimento, le iniziative assunte in ottemperanza alla diffida di cui al punto a).

Le sanzioni amministrative irrogate devono essere pagate entro il termine di trenta giorni dalla notificazione del presente provvedimento, tramite bonifico (in euro) a favore dell'Erario, utilizzando il codice IBAN IT04A0100003245348018359214 (codice BIC: BITAITRRENT), che corrisponde alla terna contabile 18/3592/14.

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. Dell'avvenuto pagamento deve essere data immediata comunicazione all'Autorità attraverso l'invio della documentazione attestante il versamento effettuato.

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

Ai sensi dell'articolo 27, comma 12, del Codice del Consumo, in caso di inottemperanza al provvedimento, l'Autorità applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 10.000 a 5.000.000 euro. Nei casi di reiterata inottemperanza l'Autorità può disporre la sospensione dell'attività di impresa per un periodo non superiore a trenta giorni.

Avverso il presente provvedimento può essere presentato ricorso al TAR del Lazio, ai sensi dell'articolo 135, comma 1, lett. *b*), del Codice del processo amministrativo (decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104), entro sessanta giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso, fatti salvi i maggiori termini di cui all'articolo 41, comma 5, del Codice del processo amministrativo, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 8, 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

Filippo Arena

IL PRESIDENTE

Roberto Rustichelli

IP343 - MULPOR-INTERNATIONAL FAIRS DIRECTORY*Avviso di adozione provvedimento di chiusura del procedimento***AUTORITA' GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO**

Informativa di adozione del provvedimento di chiusura del procedimento, ai sensi dell'articolo 19, comma 2, del *Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di pubblicità ingannevole e comparativa, pratiche commerciali scorrette, violazione dei diritti dei consumatori nei contratti, violazione del divieto di discriminazioni e clausole vessatorie* (di seguito, Regolamento), adottato dall'Autorità con delibera del 1° aprile 2015, in relazione al procedimento IP343 – *Mulpor – International Fairs Directory*.

La pubblicazione del presente avviso sul Bollettino settimanale dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, seguito dal provvedimento di chiusura del procedimento con il quale è stata deliberata l'inottemperanza alla delibera n. 27552 del 6 febbraio 2019, che aveva accertato la scorrettezza della pratica commerciale messa in atto da Mulpor Company s.r.l. e da International Business Convention Management Ltd., viene effettuata ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 19, comma 2 del Regolamento, atteso l'esito infruttuoso del tentativo di trasmissione del provvedimento di chiusura del procedimento International Business Convention Management Ltd.¹, operato tramite l'Ambasciata d'Italia a Nicosia (Repubblica di Cipro) in data 2 novembre 2021, prot. n. 0082502.

Per qualsiasi comunicazione indirizzata all'Autorità, relativa al caso in questione, si prega di citare la Direzione C della Direzione Generale Tutela del Consumatore ed il riferimento IP343. Nella sezione "*pagamento sanzioni*" del sito *internet* dell'Autorità (www.agcm.it) sono riportate informazioni riguardanti le modalità di pagamento delle sanzioni.

¹ Il tentativo di trasmissione del medesimo provvedimento a Mulpor Company s.r.l. appare essere andato a buon fine.

IP343 - MULPOR-INTERNATIONAL FAIRS DIRECTORY

Provvedimento n. 29848

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 12 ottobre 2021;

SENTITO il Relatore, Professor Michele Ainis;

VISTA la Parte II, Titolo III, del Decreto Legislativo 6 settembre 2005, n. 206, recante "*Codice del Consumo*" e successive modificazioni (di seguito, *Codice del Consumo*);

VISTO, in particolare, l'articolo 27, comma 12, del *Codice del Consumo*, in base al quale in caso di inottemperanza ai provvedimenti d'urgenza o a quelli inibitori o di rimozione degli effetti, l'Autorità applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 10.000 a 5.000.000 euro e nei casi di reiterata inottemperanza l'Autorità può disporre la sospensione dell'attività di impresa per un periodo non superiore a trenta giorni;

VISTA la legge 24 novembre 1981, n. 689;

VISTA la propria delibera n. 27552 del 6 febbraio 2019 (PS11138), con la quale l'Autorità ha accertato la scorrettezza, ai sensi degli artt. 21, 22, 24, 25, comma 1, lettere *d*) ed *e*), e 26, comma 1, lettera *f*), del *Codice del Consumo*, della pratica commerciale posta in essere da Mulpor Company S.A., Mulpor Company s.r.l., Connect Publisher S.C., PayTrac Lda, Finad Economy Lda, IBCM International Business Convention Management Ltd e Credit Collection Factoring s.r.o., consistente nel promuovere l'offerta di un servizio pubblicitario a pagamento sulla *International Fairs Directory* come richiesta di verifica dei dati aziendali presenti in un database, lasciando erroneamente intendere che essa provenisse dall'Ente organizzatore di una manifestazione fieristica e che dall'omesso aggiornamento del database conseguisse la cancellazione da tale rilevante canale pubblicitario. L'eventuale rifiuto del pagamento degli importi fatturati da PayTrac e Finad Economy per conto di Mulpor e Connect Publisher per il servizio pubblicitario non richiesto determinava incessanti sollecitazioni da parte delle società IBCM e CCF, incaricate da Mulpor e Connect Publisher della riscossione delle somme pretese, con contestuale minaccia di avviare azioni legali internazionali per il recupero coattivo dei crediti asseritamente vantati;

VISTA la propria delibera n. 28625 del 30 marzo 2021, con la quale l'Autorità ha deliberato l'avvio del procedimento istruttorio IP343, contestando alle Società Mulpor Company s.r.l. (di seguito, anche Mulpor) e I.B.C.M. International Business Convention Management Ltd. (di seguito, anche IBCM) la violazione dell'art. 27, comma 12, del *Codice del Consumo*, per non aver ottemperato alla diffida di cui alla lettera *a*) del dispositivo della delibera n. 27552 del 6 febbraio 2019 (PS11138), con cui è stata vietata l'ulteriore diffusione della pratica commerciale accertata come scorretta;

VISTI gli atti del procedimento;

CONSIDERATO quanto segue:

I. PREMESSA

1. Con provvedimento n. 27552 del 6 febbraio 2019 l'Autorità ha chiuso il procedimento PS11138, accertando la scorrettezza, ai sensi degli artt. 21, 22, 24, 25, comma 1, lettere *d*) ed *e*), e 26, comma

1, lettera f), del Codice del Consumo, della pratica commerciale posta in essere nei confronti delle microimprese italiane da Mulpor Company S.A., Mulpor Company s.r.l. (congiuntamente, "Mulpor"), Connect Publisher S.C., PayTrac Lda, Finad Economy Lda, IBCM International Business Convention Management Ltd ("IBCM") e Credit Collection Factoring s.r.o ("CCF").

Tale pratica consisteva nel presentare l'offerta di un servizio pubblicitario a pagamento come richiesta di verifica dei dati aziendali presenti in un *database*, lasciando intendere - contrariamente al vero - che si trattasse di un *database* collegato a una manifestazione fieristica e al suo Ente organizzatore e che il suo mancato aggiornamento avrebbe potuto comportare la cancellazione dell'impresa dal medesimo e, quindi, l'esclusione da un fondamentale canale pubblicitario di settore. In tal modo, le imprese e microimprese coinvolte erano ambiguamente indotte a sottoscrivere e restituire rapidamente un formulario precompilato con i dati aziendali, impegnandosi inconsapevolmente all'acquisto di un annuncio pubblicitario sulla *International Fairs Directory* per tre anni, al costo di circa 1.200 euro/anno.

Al rifiuto del pagamento di tali somme, infondatamente pretese da PayTrac e Finad Economy per conto di Mulpor e Connect Publisher, erano seguite insistenti e reiterate sollecitazioni da parte delle società incaricate della riscossione (IBCM e CCF), fino alla minaccia di avviare azioni legali internazionali per il recupero coattivo dei crediti vantati, di cui veniva preannunciato l'ingente costo.

2. In particolare, l'Autorità ha accertato che Connect Publisher, editore della *Directory* fino al febbraio 2016, e Mulpor Company S.A., subentrata in tale ruolo, avevano costruito, a insaputa delle imprese e microimprese partecipanti ad eventi fieristici nazionali ed internazionali, un *database* contenente i loro dati aziendali oltre che informazioni sulle manifestazioni fieristiche cui avevano partecipato.

Le imprese e le microimprese censite venivano a conoscenza di essere state inserite in tale elenco solo dopo aver ricevuto una lettera e un formulario contenente i loro dati aziendali. Lettera e relativo formulario riportavano nell'intestazione, con grande evidenza, il riferimento alla manifestazione fieristica cui avevano da poco partecipato e al relativo ente organizzatore.

Il testo della suddetta lettera rinviava a un "*Data Report 201x-201x*" e alla necessità di verificare ed aggiornare i dati aziendali per evitarne la cancellazione. La descrizione del servizio commerciale effettivamente offerto, l'abbonamento triennale al servizio di annunci a pagamento sulla *International Fair Guide*, e del relativo prezzo da corrispondere erano invece marginalizzati in una piccola porzione della comunicazione, scritta con caratteri minuscoli e pressoché illeggibili, dove si indicava che la restituzione del modulo firmato avrebbe comportato l'accettazione dell'offerta.

La comunicazione in esame, a causa della sua complessiva presentazione, era idonea a indurre numerosissime imprese e microimprese a ritenerla proveniente, contrariamente al vero, dall'ente organizzatore della manifestazione fieristica e/o comunque finalizzata alla necessità di verificare i dati aziendali (che notoriamente rappresentano un fondamentale canale di contatto con potenziali clienti ed organizzatori di altri eventi fieristici), al fine di evitare la cancellazione dai registri di una determinata fiera.

L'enfasi attribuita al rischio di cancellazione dal suddetto *database* e il contesto complessivamente fuorviante del messaggio risultavano idonee a sviare l'attenzione delle imprese e microimprese destinatarie dalle effettive conseguenze dell'apposizione della firma e del timbro aziendale sul citato modulo, spingendole alla sottoscrizione del modulo e quindi alla inconsapevole sottoscrizione dell'offerta dell'editore dell'*International Fairs Directory*.

Le imprese e le microimprese, infatti, sono venute a conoscenza dell'attivazione inconsapevole, e quindi non volontariamente richiesta, del servizio di annunci a pagamento soltanto al ricevimento delle fatture emesse da PayTrac e, più tardi, da Finad, quando ormai erano ampiamente scaduti i termini dell'eventuale istanza di recesso.

A fronte del disconoscimento della volontà di attivare tale servizio e della infondatezza di tali pretese creditorie rilevata dalle imprese e microimprese destinatarie, Mulpor ha reiterato le proprie richieste di pagamento (relative anche a contratti conclusi da Connect Publisher in cui era subentrata) e ha incaricato due società di recupero crediti, CCF e IBCM, di procedere a tutte le attività necessarie per la riscossione dei crediti asseritamente vantati, ivi inclusa la possibilità di composizione stragiudiziale della lite mediante un accordo transattivo.

CCF e IBCM hanno avviato le procedure di riscossione dei crediti vantati da Mulpor procedendo a numerosi e pressanti solleciti e minacciando l'avvio di onerose azioni di recupero crediti internazionali per ottenere il pagamento dei crediti vantati da Mulpor qualora le microimprese non avessero accettato delle soluzioni transattive.

In tale contesto, CCF e IBCM hanno diffuso, al solo scopo di indurre le imprese e microimprese contattate ad accettare la soluzione transattiva proposta, informazioni fuorvianti sulle caratteristiche delle procedure internazionali e sull'asserita irrilevanza di un'eventuale pronuncia di scorrettezza dell'Autorità in un giudizio civile avente ad oggetto la nullità o annullabilità del contratto tra Mulpor e le imprese e microimprese oggetto della pratica commerciale.

3. L'Autorità ha, pertanto, ritenuto che le condotte sopra descritte, poste in essere congiuntamente da Mulpor e da Connect Publisher, con il contributo e la cooperazione di PayTrac e Finad nella gestione delle richieste di pagamento e di CCF e IBCM nella riscossione dei crediti asseritamente vantati, integrassero una pratica commerciale scorretta, in violazione degli artt. 21, 22, 24, 25 comma 1, lettere *d*) ed *e*) e 26, comma 1, lettera *f*) del Codice del Consumo, in quanto idonee a indurre in errore le imprese e microimprese in merito alla reale identità dell'operatore pubblicitario, alla natura e alle condizioni economiche dell'offerta pubblicizzata, inducendole a sottoscrivere inconsapevolmente dei servizi non richiesti, indebitamente condizionandole attraverso i continui solleciti e la minaccia del ricorso ad azioni giudiziarie internazionali al pagamento del servizio non richiesto ed inconsapevolmente sottoscritto.

L'Autorità ha vietato l'ulteriore diffusione della pratica commerciale e ha complessivamente irrogato nei confronti delle citate Società sanzioni pecuniarie per circa 2,7 milioni di euro.

4. Il provvedimento n. 27552 del 6 febbraio 2019 (PS11138) è stato notificato a IBCM il 27 marzo 2019 e agli altri professionisti mediante avviso sul Bollettino n. 27/2019 pubblicato in data 8 luglio 2019, a causa delle difficoltà di notifica incontrate.

5. A decorrere dal mese di gennaio 2021¹ sono pervenute numerose richieste di intervento volte ad evidenziare la reiterazione della pratica commerciale oggetto del provvedimento sopra citato. In particolare, dalle suddette segnalazioni risulta che Mulpor Company s.r.l., ora editore della *International Fairs Directory*, ha inviato almeno dal mese di novembre 2020 i medesimi moduli ingannevoli² descritti nel provvedimento del 6 febbraio 2019, nei quali apparentemente chiede di

¹ Cfr. segnalazione prot. 11615 del 12/1/2021 cui hanno fatto seguito oltre venti segnalazioni fino al 30 marzo 2021.

² Cfr. la segnalazione dell'8/3/21, prot. 27230, cui è allegato un modulo spedito da Mulpor Company s.r.l. lo scorso 27/1/21.

verificare le informazioni già inserite nel database di *International Fairs Directory*. Il modulo è presentato in modo che possa essere facilmente confuso con il database della Fiera a cui il destinatario della comunicazione ha da poco partecipato e la sua sottoscrizione per attestazione dell'effettuata verifica in realtà comporta l'adesione ad un'offerta triennale per la pubblicazione di un annuncio sulla *Directory* del costo di oltre 1200 euro/anno.

Mulpor Company s.r.l. ha continuato a richiedere il pagamento dei servizi non richiesti mediante l'invio di c.d. "fatture" e avvisi di pagamento da parte di società incaricate. Alle opposizioni delle imprese e microimprese destinatarie di tali richieste, Mulpor Company s.r.l. ha risposto negando apoditticamente l'ingannevolezza della propria offerta commerciale³.

Dalle segnalazioni pervenute emerge inoltre che IBCM ha inviato solleciti di pagamento e avvisi di riscossione coattiva⁴ nei quali si minaccia l'avvio di un non meglio precisato contenzioso internazionale per il recupero dei crediti vantati da "Mulpor Company" per i servizi pubblicitari non richiesti e inconsapevolmente acquistati negli anni dai segnalanti. In tali solleciti e avvisi, peraltro, è indicato per il pagamento un conto corrente intestato alla stessa IBCM presso una banca ungherese.

6. Tali pratiche commerciali, poste in essere da Mulpor Company s.r.l. e da IBCM International Business Convention Management Ltd, presentano, dunque, i medesimi profili di scorrettezza già accertati.

7. Pertanto, con provvedimento n. 28625 del 30 marzo 2021, l'Autorità ha contestato ai professionisti Mulpor e IBCM di aver violato la delibera n. 27552 del 6 febbraio 2019.

II. LE RISULTANZE DEL PROCEDIMENTO

8. Il provvedimento n. 28625 del 30 marzo 2021 di avvio dell'istruttoria per l'accertamento dell'inottemperanza alla citata delibera del 6 febbraio 2019 è stato notificato a IBCM International Business Convention Management Ltd., con sede legale nella Repubblica di Cipro, il 12 maggio 2021, attraverso l'Ambasciata d'Italia a Nicosia. Attesa la mancanza di riscontri ai tentativi di comunicazione a Mulpor Company S.r.l., con sede legale in Costa Rica, si è invece provveduto alla comunicazione del provvedimento di avvio dell'istruttoria mediante avviso sul Bollettino dell'Autorità n. 24/2021 del 14 giugno 2021, secondo quanto previsto dall'art. 19 della Delibera AGCM 1° aprile 2015, n.25411 recante *Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di tutela del consumatore* (di seguito, Regolamento).

La comunicazione del termine di conclusione della fase istruttoria ai sensi dell'art. 16, comma 1, del Regolamento è stata inviata alle parti in data 21 luglio 2021⁵, congiuntamente alla proroga del termine di conclusione del procedimento di 60 giorni, deliberata dall'Autorità il 13 luglio 2021.

Considerata l'assenza di riscontri ai tentativi di notifica della suddetta comunicazione alle Società Mulpor Company S.r.l. e IBCM International Business Convention Management Ltd., , è stata pertanto effettuata la pubblicazione di un apposito avviso sul Bollettino settimanale dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato n. 35 del 6 settembre 2021, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 19, comma 2, del Regolamento, al contempo comunicando che, nelle adunanze del 13 luglio

³ Cfr. l'all. 5 alla segnalazione del 10/3/21, prot.27930.

⁴ Cfr. p.es. segnalazioni prot. 20966 del 15/2/2021 e prot. 30893 del 19/3/2021.

⁵ La comunicazione è stata inviata a Mulpor il 21 luglio 2021 (prot. n. 60567) e, in pari data, a IBCM tramite l'Ambasciata d'Italia a Cipro, previa apposita richiesta di collaborazione (prot. n. 60580 del 21 luglio 2021).

2021 e del 31 agosto 2021, l'Autorità aveva rispettivamente prorogato di sessanta e di trenta giorni il termine di conclusione del procedimento, fissandolo definitivamente al 26 ottobre 2021, al fine di assicurare un pieno esercizio dei diritti di difesa delle parti⁶.

9. Dopo l'avvio dell'istruttoria e fino al mese di settembre 2021 sono pervenute decine di segnalazioni⁷ che lamentano come IBCM abbia continuato a pretendere il pagamento di abbonamenti inconsapevolmente sottoscritti ai servizi di Mulpor, mediante solleciti, diffide e minacce di azioni giudiziarie internazionali. Da tali segnalazioni⁸ emerge altresì come Mulpor abbia continuato ad inviare le comunicazioni ingannevoli anche dopo la pubblicazione alla delibera n. 27552 del 6 febbraio 2019.

III. LE ARGOMENTAZIONI DELLE PARTI

10. Entrambi i professionisti, nel corso del procedimento, non hanno presentato alcuna memoria difensiva.

IV. VALUTAZIONI

11. Gli elementi acquisiti appaiono dimostrare la reiterazione delle condotte già ritenute dall'Autorità in violazione degli artt. 21, 22, 24, 25, comma 1, lettere *d*) ed *e*), e 26, comma 1, lettera *f*), del Codice del Consumo con la delibera n. 27552 del 6 febbraio 2019 che ha chiuso il procedimento PS11138.

12. Dalla documentazione agli atti risulta infatti che Mulpor ha continuato a diffondere comunicazioni ingannevolmente strutturate, nella forma e nel contenuto, come provenienti, contrariamente al vero, dall'Ente organizzatore di una o più manifestazioni fieristiche, il cui scopo commerciale era celato dietro l'apparente richiesta di verifica dei dati aziendali inseriti in un *database* apparentemente riconducibile alla suddetta manifestazione, al fine di evitare la cancellazione della microimpresa dallo stesso. Tali comunicazioni hanno la stessa veste grafica e lo stesso contenuto ingannevole ed omissivo di quelle già oggetto di censura nel procedimento PS11138.

I professionisti hanno sollecitato il pagamento del servizio non richiesto ed inconsapevolmente sottoscritto.

IBCM, in particolare, ha continuato ad inviare alle microimprese ingannate solleciti, diffide e minacce di procedere alla riscossione coattiva di quanto ingiustamente preteso, affermando, con toni particolarmente minacciosi ed aggressivi, di poter legittimamente adire le vie legali secondo il diritto internazionale privato nei confronti delle imprese e delle microimprese in caso di un eventuale inadempimento e rappresentando gli elevati costi di una procedura giudiziaria internazionale. Il tenore letterale e i contenuti delle comunicazioni di IBCM appaiono sostanzialmente identici a quelli delle comunicazioni già censurate dall'Autorità nella citata delibera del 6 febbraio 2019.

⁶ La comunicazione relativa all'ulteriore proroga di 30 giorni del termine di conclusione del procedimento è stata inviata a Mulpor e a IBCM il 9 settembre 2021 (prot. n. 70083). Per quanto riguarda IBCM, per la notifica di tale comunicazione è stata richiesta la collaborazione dell'Ambasciata d'Italia a Cipro, con richiesta del 9 settembre 2021 (prot. n. 70097).

⁷ Cfr., da ultimo, le segnalazioni prot. 71701 del 16/9/2021 e prot. 72426 del 20/9/2021.

⁸ Cfr., p.es. segnalazione prot. 71116 del 14/9/21.

13. Alla luce di tutto quanto sopra riportato, il comportamento posto in essere dai professionisti Mulpor e IBCM costituisce inottemperanza alla citata delibera n. 27552 del 6 febbraio 2019.

IV. QUANTIFICAZIONE DELLA SANZIONE

14. Ai sensi dell'articolo 27, comma 12, del Codice del Consumo, l'Autorità dispone l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria da 10.000 a 5.000.000 euro, tenuto conto della gravità e della durata della violazione.

15. In ordine alla quantificazione della sanzione deve tenersi conto, in quanto applicabili, dei criteri individuati dall'articolo 11 della legge n. 689/81, in virtù del richiamo previsto all'articolo 27, comma 13, del Codice del Consumo: in particolare, della gravità della violazione, dell'opera svolta dall'impresa per eliminare o attenuare l'infrazione, nonché delle condizioni economiche dell'impresa stessa.

16. La gravità dell'inottemperanza va apprezzata, in primo luogo, con riferimento alla natura dell'infrazione, trattandosi della continuazione di una pratica consistente nell'indurre artatamente alla sottoscrizione di un servizio non richiesto per poi richiederne il pagamento tramite continui solleciti e la pressante e aggressiva minaccia del ricorso a non meglio precisate azioni giudiziarie internazionali. In secondo luogo, occorre tener conto del significativo pregiudizio per i destinatari dovuto alla rilevanza degli impegni di spesa ai quali le imprese e le microimprese vengono inconsapevolmente indotte a vincolarsi. Infine, rileva il mezzo utilizzato, atto a raggiungere in maniera diretta e personale i destinatari.

17. Per quanto concerne la durata, dagli elementi documentali in atti risulta che la mancata ottemperanza alla diffida, nei termini di cui sopra, è stata posta in essere almeno a partire dal mese di gennaio 2021 ed è ancora in corso⁹.

18. Considerati tali elementi, si ritiene di irrogare a Mulpor Company S.r.l. una sanzione amministrativa pecuniaria di 1.500.000 € (unmilione cinquecentomila euro) e a IBCM International Business Convention Management Ltd., una sanzione amministrativa pecuniaria di 1.000.000 € (unmilione di euro).

Tutto ciò premesso e considerato:

DELIBERA

a) che il comportamento posto in essere da Mulpor Company S.r.l. e da IBCM International Business Convention Management Ltd. consistente nell'aver violato la delibera n. 27552 del 6 febbraio 2019, costituisce inottemperanza a quest'ultima;

b) di irrogare alla società Mulpor Company S.r.l. la sanzione amministrativa pecuniaria di 1.500.000 € (unmilione cinquecentomila euro) e alla società IBCM International Business Convention Management Ltd. la sanzione amministrativa pecuniaria di 1.000.000 € (unmilione di euro);

⁹ Cfr. le segnalazioni prot. 71701 del 16/9/2021 e prot. 72426 del 20/9/2021.

La sanzione amministrativa irrogata deve essere versata entro il termine di trenta giorni dalla notificazione del presente provvedimento, tramite bonifico (in euro) a favore dell'Erario, utilizzando il codice IBAN IT04A0100003245348018359214 (codice BIC: BITAITRRENT), che corrisponde alla terna contabile 18/3592/14.

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'art. 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.

Dell'avvenuto pagamento deve essere effettuata immediata comunicazione all'Autorità attraverso l'invio della documentazione attestante il versamento effettuato.

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 per il 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, fatti salvi i maggiori termini di cui all'articolo 41, comma 5, del Codice del processo amministrativo, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica ai sensi dell'articolo 8 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

Filippo Arena

IL PRESIDENTE

Roberto Rustichelli

IP342 - SEO MARKETING

Provvedimento n. 29862

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA DEL 19 ottobre 2021;

SENTITO il Relatore Professor Michele Ainis;

VISTA la Parte II, Titolo III e Parte III, Titolo III del Decreto Legislativo 6 settembre 2005, n. 206, recante "*Codice del Consumo*" e successive modificazioni (di seguito, *Codice del Consumo*);

VISTO, in particolare, l'articolo 27, comma 12, del *Codice del Consumo*, in base al quale in caso di inottemperanza ai provvedimenti d'urgenza o a quelli inibitori o di rimozione degli effetti, l'Autorità applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 10.000 a 5.000.000 euro e nei casi di reiterata inottemperanza l'Autorità può disporre la sospensione dell'attività di impresa per un periodo non superiore a trenta giorni;

VISTA la legge 24 novembre 1981, n. 689;

VISTA la propria delibera n. 26608 del 4 maggio 2017, con la quale l'Autorità ha accertato la scorrettezza della pratica commerciale posta in essere da SEO Marketing S.L. in violazione degli artt. 20, 24, 25 comma 1, lettere *d*) ed *e*), nonché dell'art. 26 comma 1, lettera *f*), del *Codice del Consumo*, articolata in una pluralità di condotte consistenti: *a*) nella trasmissione di una comunicazione la cui veste grafica e contenutistica era tale da impedire al destinatario di comprenderne la natura di proposta commerciale, risultando completamente assenti i riferimenti all'identità del professionista e rese in maniera confusoria le indicazioni circa la natura, le caratteristiche e il prezzo del servizio offerto; *b*) nella pretesa del pagamento di un servizio di annunci pubblicitari che le microimprese destinatarie non avevano mai consapevolmente richiesto; *c*) nell'invio di pressanti e ripetuti avvisi e solleciti di pagamento, corredati in alcuni casi dalle minacce di adire le vie legali per il recupero coattivo delle somme ritenute dovute;

VISTA la propria delibera n. 28624 del 30 marzo 2021 con la quale l'Autorità ha contestato alla società SEO Marketing S.L. la violazione dell'art. 27, comma 12, del *Codice del Consumo*, per non avere ottemperato alla suddetta delibera n. 26608 del 4 maggio 2017;

VISTI gli atti del procedimento;

CONSIDERATO quanto segue:

I. PREMESSA

1. Con provvedimento n. 26608 del 4 maggio 2017, l'Autorità ha chiuso il procedimento PS10609, accertando la scorrettezza della pratica commerciale posta in essere da SEO MAKETING S.L. (di seguito anche "SEO") nei confronti delle microimprese italiane, in violazione degli articoli 20, 24, 25 comma 1 lettere *d*) ed *e*), nonché dell'art. 26 comma 1, lettera *f*) del *Codice del Consumo* e ne ha vietato la diffusione o continuazione.

2. L'Autorità ha ritenuto, in particolare, che la pratica attuata da SEO fosse articolata in una pluralità di condotte volte a indurre le microimprese contattate, mediante l'indebito condizionamento del loro processo decisionale, a sottoscrivere e pagare un abbonamento di annunci pubblicitari non richiesto.

Le microimprese segnalanti erano state destinatarie di comunicazioni che, dissimulando la reale natura di proposta commerciale, si presentavano come una semplice richiesta, formulata in lingua inglese, di inserimento/aggiornamento dei dati aziendali in database privati, tra cui quello accessibile al sito internet *www.eu-businessregister.com*¹. L'editore di tali siti appariva la società EU Business Services Ltd, della quale, però, non vi erano tracce nei registri internazionali delle camere di commercio. Le comunicazioni inviate risultavano confusorie ed omissive in merito alla natura ed alle caratteristiche del servizio offerto. Infatti, nel modulo incluso in tali comunicazioni era presente il logo "EU Business Register" che evocava un registro ufficiale europeo. La descrizione del servizio commerciale effettivamente offerto e il relativo prezzo da corrispondere erano invece marginalizzati in una piccola porzione del modulo con caratteri minuscoli e sostanzialmente illeggibili. Le microimprese destinatarie venivano in tal modo artatamente indotte a riempire con i dati aziendali e a sottoscrivere le comunicazioni ricevute, vincolandosi inconsapevolmente ad un oneroso contratto triennale (dal prezzo annuale pari a 995 euro). Solo una volta venuto meno il termine per l'esercizio del diritto di recesso pattiziamente concesso, le microimprese ricevevano una nuova comunicazione in cui veniva chiaramente svelata l'esistenza di un vincolo contrattuale e si richiedeva il pagamento del presunto debito per la fornitura del servizio pubblicitario non richiesto. In caso di mancato pagamento della somma richiesta, le microimprese ricevevano ripetuti avvisi e solleciti, talora accompagnati dalla minaccia di adire le vie legali per il recupero coattivo delle somme pretese. Per i solleciti in questione, il professionista si avvaleva di una presunta società di recupero crediti, la Waldberg & Hirsh Global Collections Ltd. Il beneficiario dei pagamenti richiesti risultava sempre SEO Marketing S.L.

Alla luce di quanto precede, l'Autorità ha dunque ritenuto SEO Marketing S.L. responsabile della pratica commerciale scorretta oggetto di accertamento ed ha sanzionato tale professionista, vietando l'ulteriore diffusione della pratica commerciale.

3. Il provvedimento n. 26608 del 4 maggio 2017 è stato comunicato al professionista in data 22 maggio 2017².

4. Con richieste di intervento pervenute nel gennaio³ e marzo 2021⁴ l'Associazione dei consumatori AECI ha segnalato la reiterazione della pratica commerciale oggetto del provvedimento sopra citato, lamentando il ricevimento, da parte di microimprese italiane, di richieste di pagamento relative alla presunta sottoscrizione di un servizio di annunci pubblicitari inseriti nei *database* accessibili tramite il sito internet *www.eu-businessregister.com*.

5. Tale pratica commerciale, posta in essere da SEO MARKETING S.L., presenta i medesimi profili di scorrettezza già accertati con il provvedimento del 4 maggio 2017.

Pertanto, con provvedimento n. 28624 del 30 marzo 2021, l'Autorità ha deliberato di contestare a SEO Marketing S.L. di non aver ottemperato alla delibera n. 26608 del 4 maggio 2017.

¹ Altre comunicazioni riguardavano l'inserimento/aggiornamento dei dati accessibili nei database privati accessibili ai siti *www.europeancompanynetwork.com* e *www.worldbusinesslist.net*.

² Il provvedimento è stato comunicato tramite avviso sul bollettino n.19 del 22 maggio 2017, pubblicato sul sito istituzionale dell'Autorità.

³ Cfr. segnalazione del 7 gennaio 2021 prot. 10722.

⁴ Cfr. segnalazione e informazioni dell'11 marzo 2021 prot. 28197

II. LE RISULTANZE DEL PROCEDIMENTO

6. A fronte dell'infruttuoso tentativo di notifica del provvedimento di avvio, lo stesso è stato comunicato alla Parte mediante pubblicazione sul Bollettino n. 24 del 14 giugno 2021.

7. Parimenti, la comunicazione del termine per la presentazione di memorie conclusive è stata comunicata alla Parte mediante pubblicazione sul Bollettino n. 35 del 6 settembre 2021.

8. SEO ha continuato ad inviare alle microimprese solleciti di pagamento per l'iscrizione non richiesta alla banca dati *Eu Business Register* almeno fino al giugno 2021⁵.

9. Dalle segnalazioni esaminate è emerso che l'impostazione grafica della comunicazione commerciale ricevuta dalle microimprese è identica a quella già oggetto di accertamento nell'ambito del provvedimento n. 26608 del 4 maggio 2017 (caso PS/10609). In particolare, nell'intestazione della comunicazione, in alto sulla destra, è riportato il logo "*Eu business register*". Sempre in alto, in posizione centrale, compare il seguente testo: "*We are compiling information for the EU BUSINESS REGISTER. We wish to be able to inform other EU companies about your activities. In order to list your company on the Internet for EU businesses, just fill in and return the form. Any additional material of your company that can make your profile up to date is very welcome. We thank you for your cooperation*".⁶ Nel seguito si afferma: "*To update your company profile, please print, complete and return this form. Updating is free of charge!*"⁷ *Only sign if you want to place an insertion*".

La parte centrale della pagina è occupata da due riquadri. In quello di sinistra sono indicati alcuni settori di attività economica tra i quali l'impresa deve indicare quello di appartenenza. A destra, invece, è presente il riquadro che contiene i campi relativi ai dati aziendali ("*name of the company*", "*address*", "*country*", "*telephone*", "*e-mail*", "*web address*", "*contact person*"), talvolta già precompilati, in altri casi da compilare o da integrare.

In fondo alla pagina, con caratteri grafici minuscoli e tra loro ravvicinati, dopo la dicitura "*ORDER*" sono contenute le seguenti indicazioni: "*THE SIGNING OF THIS DOCUMENT REPRESENTS THE ACCEPTANCE OF THE FOLLOWING CONDITIONS AND THE CONDITIONS STATED IN 'THE TERMS AND CONDITIONS FOR INSERTION' ON THE WEB PAGE WWW.EUBUSINESSREGISTER.NET THE SIGNING IS LEGALLY BINDING AND GIVES YOU THE RIGHT OF AN INSERTION IN THE ONLINE DATABASE OF THE EU BUSINESS REGISTER WHICH CAN BE ACCESSED VIA THE INTERNET ALL IN ACCORDANCE WITH THE CONTRACTUAL CONDITIONS STATED ON THE TERMS AND CONDITIONS FOR INSERTION ON WEBPAGE WWW.EUBUSINESSREGISTER.NET. THE VALIDATION TIME OF THE CONTRACT IS THREE YEARS AND STARS ON THE EIGHT DAY AFTER SIGNING THE CONTRACT. THE INSERTION IS GRANTED AFTER SIGNING AND RECEIVING THIS DOCUMENT BY THE SERVICE PROVIDER. I HEREBY ORDER A SUBSCRIPTION WITH THE SERVICE PROVIDER EU BUSINESS SERVICE LTD. 'EU BUSINESS REGISTER' I WILL HAVE AN INSERTION INTO ITS DATABASE FOR THREE YEARS, THE PRICE FOR YEAR IS EURO 995. THE SUBSCRIPTION WILL BE AUTOMATICALLY EXTENDED EVERY YEAR FOR*

⁵ Cfr. segnalazione del 28/9/2021, prot. 74391, cui sono allegati solleciti inviati all'inizio di giugno 2021.

⁶ Il grassetto è nel modulo.

⁷ In grassetto nel testo.

*ANOTHER YEAR, UNLESS SPECIFIC WRITTEN NOTICE IS RECEIVED BY THE SERVICE PROVIDER OR THE SUBSCRIBER TWO MONTHS BEFORE THE EXPIRATION OF THE SUBSCRIPTION. YOUR DATA WILL BE RECORDED. THE PLACE OF JURISDICTION IN ANY DISPUTE ARISING IS THE SERVICE PROVIDER'S ADDRESS. THE AGREEMENT BETWEEN THE SERVICE PROVIDER EU BUSINESS SERVICE LTD AND THE SUBSCRIBER IS GOVERNED BY THE CONDITIONS STATED IN 'THE TERMS AND CONDITIONS FOR INSERTION' ON WEB PAGE WWW.EUBUSINESSREGISTER.NET».*⁸

10. La comunicazione contiene inoltre due spazi dedicati, rispettivamente, all'inserimento della data ("date"), della firma e del timbro dell'impresa contattata ("*Legal signature/Company stamp*"). Segue l'invito alla trasmissione via fax del modulo sottoscritto e compilato da parte dell'impresa ad un indirizzo olandese.

La società EU Business Service LTD è indicata quale editore della banca dati attualmente disponibile sul sito www.eu-businessregister.com. Di tale società, tuttavia, non è rinvenibile alcuna traccia nei registri internazionali delle camere di commercio⁹.

11. Secondo le segnalazioni, dopo la trasmissione del modulo al fax indicato, l'impresa contattata riceve una richiesta di pagamento definita "*INVOICE*" di un importo pari a 995 euro per un abbonamento annuale ("*one year subscription*"). In tale richiesta è indicata come beneficiaria del pagamento la società SEO MARKETING S.L. con sede in Spagna (Malaga)¹⁰; sono altresì specificati i riferimenti bancari (IBAN e BIC di diritto spagnolo) cui versare l'importo richiesto.

12. Qualora le imprese contattate non versino l'importo richiesto, esse ricevono con cadenza periodica solleciti di pagamento definiti "*REMINDER*" in cui è sempre indicata come beneficiaria del pagamento la suddetta società SEO MARKETING S.L. In tali solleciti è richiesto il pagamento non solo dell'importo iniziale, pari a 995 euro annuali, ma anche di ulteriori commissioni: una "*late payment fee*" di 99 euro e una "*administration fee*" di 35 euro.

13. Talvolta il credito viene successivamente reclamato con ulteriore sollecito da una presunta società di recupero crediti, la Walberg & Hirsh Global Collections Ltd, che dichiara sede ad Amsterdam (Olanda)¹¹, di cui tuttavia non vi è traccia nel *Business Register* olandese. Anche in tale sollecito è sempre indicata quale beneficiario del pagamento la società SEO MARKETING S.L. con sede in Spagna (Malaga) e sono altresì specificati i medesimi riferimenti bancari. Con tale sollecito è preteso, in particolare, il pagamento delle somme sopra citate (per un totale di 1.129 euro, *fee include*) più ulteriori commissioni a titolo di «*Legal Fee*» per complessivi 1929 euro.

III. LE ARGOMENTAZIONI DELLA PARTE

14. La società SEO MARKETING S.L. non ha prodotto memorie difensive.

⁸ Cfr. ad esempio, allegati alla segnalazione dell'11 marzo 2021 sopra cit., nonché alla segnalazione prot. 55819 del 30/6/21.

⁹ In tal senso si è anche espressa la Guardia di Finanza con nota pervenuta in data 11/2/2021 prot. 92301.

¹⁰ La società SEO MARKETING SL risulta registrata presso la Camera di Commercio Spagnola con il codice di identificazione fiscale (CIF) B93386654.

¹¹ Cfr. segnalazione dell'11 marzo 2021 sopra cit.

IV. VALUTAZIONI

15. Gli elementi acquisiti dimostrano la reiterazione delle condotte già ritenute dall'Autorità in violazione degli articoli 20,24, 25, lettere *d)* ed *e)*, e 26, comma 1, lettera *f)* del Codice del Consumo con la delibera n. 26608 del 4 maggio 2017 che ha chiuso il procedimento PS10609.

16. Dalla documentazione agli atti risulta che il professionista ha continuato a inviare a microimprese italiane comunicazioni fuorvianti volte ad indurre i destinatari a sottoscrivere inconsapevolmente un servizio di annunci pubblicitari, accessibile tramite il sito internet *www.eu-businessregister.com*. Il professionista ha quindi preteso il pagamento del servizio in questione che le microimprese destinatarie non avevano mai consapevolmente richiesto, indicando come beneficiaria del pagamento la società SEO MARKETING S.L. con sede in Spagna (Malaga). Le comunicazioni in questione hanno la stessa veste grafica e il medesimo contenuto confusorio ed omissivo in merito alla natura ed alle caratteristiche del servizio offerto che contraddistingueva quelle già oggetto di censura nel procedimento PS10609: l'intestazione e il logo "*Eu business register*", la richiesta di verifica di dati aziendali precompilati e la marginalizzazione dell'effettivo scopo della comunicazione stessa e del prezzo del servizio offerto.

17. Il professionista ha, altresì, continuato ad inviare alle microimprese contattate solleciti definiti "*REMINDER*" con cui ha richiesto il pagamento di un importo annuale pari a 995 euro, indicando come beneficiaria del pagamento la società SEO MARKETING S.L. con sede in Spagna (Malaga), di cui sono specificati gli stessi riferimenti bancari (IBAN e BIC) di diritto spagnolo. Le evidenze in atti attestano, infine, che il professionista ha continuato ad inviare, sia direttamente che attraverso una presunta società di recupero crediti denominata Walberg & Hirsh Global Collections Ltd, ulteriori solleciti di pagamento alle microimprese ingannate, connotati da un carattere chiaramente aggressivo data l'insistenza e il tenore sempre più pressante, nonché la presenza di minacce di adire le vie legali per il recupero coattivo delle somme asseritamente dovute.

18. Le comunicazioni in esame presentano lo stesso tenore letterale e contenutistico di quelle censurate dall'Autorità con delibera n. 26608 del 4 maggio 2017 e sono allo stesso modo volte a indurre i destinatari a sottoscrivere inconsapevolmente un servizio di annunci pubblicitari non richiesto. Anche le richieste di pagamento c.d. "*invoice*" ed i successivi solleciti, inclusa la presenza di minacce al ricorso ad azioni legali, nonché l'indicazione della società SEO MARKETING S.L. quale beneficiaria del pagamento risultano condotte sostanzialmente uguali a quelle già oggetto di accertamento.

La reiterazione della pratica precedentemente accertata dall'Autorità in violazione delle norme contenute nel Codice del Consumo è da ritenersi particolarmente insidiosa per le microimprese destinatarie, investite dalla crisi economica indotta dalla pandemia, poiché idonea a indurle a pagare somme non dovute al fine di evitare il rischio delle prospettate azioni legali.

19. Alla luce di tutto quanto sopra riportato, il comportamento posto in essere dal professionista SEO MARKETING S.L. costituisce inottemperanza alla citata delibera dell'Autorità del 4 maggio 2017 n. 26608.

V. QUANTIFICAZIONE DELLA SANZIONE

20. Ai sensi dell'art. 27, comma 12, del Codice del Consumo, l'Autorità dispone l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria da 10.000 a 5.000.000 euro, tenuto conto della gravità e della durata della violazione.

21. In ordine alla quantificazione della sanzione deve tenersi conto, in quanto applicabili, dei criteri individuati dall'art. 11 della legge n. 689/81, in virtù del richiamo previsto dall'articolo 27, comma 13, del Codice del Consumo: in particolare della gravità della violazione, dell'opera svolta dall'impresa per eliminare o attenuare l'infrazione, nonché delle condizioni economiche dell'impresa stessa.

22. Con riguardo alla gravità della violazione, si tiene conto della natura della pratica commerciale, consistente nell'indurre artatamente alla sottoscrizione di un servizio non richiesto per poi richiederne il pagamento con modalità aggressive, nonché del rilevante pregiudizio economico subito dalle microimprese destinatarie, anche in ragione del peso dell'importo annualmente richiesto rispetto alle loro dimensioni economico-finanziarie.

23. Per quanto riguarda la durata della violazione, dagli elementi disponibili in atti risulta che il comportamento illecito è stato attuato da SEO MARKETING S.L. a decorrere dal gennaio 2021, data in cui è pervenuta la prima segnalazione agli atti del fascicolo istruttorio¹², ed è ancora in corso, non avendo contezza dell'intervenuta cessazione della pratica.

24. Considerati tali elementi, si ritiene di irrogare alla società SEO MARKETING S.L. una sanzione amministrativa pecuniaria pari a 600.000 € (seicentomila euro).

Tutto ciò premesso e considerato

DELIBERA

- a) che il comportamento della società SEO MARKETING S.L. consistente nell'aver violato la delibera dell'Autorità n. 26608 del 4 maggio 2017, costituisce inottemperanza a quest'ultima;
- b) di irrogare alla società SEO MARKETING S.L. una sanzione amministrativa pecuniaria di 600.000 € (seicentomila euro).

La sanzione amministrativa irrogata deve essere pagata entro il termine di trenta giorni dalla notificazione del presente provvedimento, tramite bonifico (in euro) a favore dell'Erario, utilizzando il codice IBAN IT04A0100003245348018359214 (codice BIC: BITAITRRENT), che corrisponde alla terna contabile 18/3592/14.

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

¹² Cfr. segnalazione del 7 gennaio 2021 prot. 10722; cfr. anche segnalazione del 11 marzo 2021 prot. 28197.

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.

Dell'avvenuto pagamento deve essere data immediata comunicazione all'Autorità attraverso l'invio della documentazione attestante il versamento effettuato.

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, fatti salvi i maggiori termini di cui all'articolo 41, comma 5, del Codice del processo amministrativo, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 8 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

Filippo Arena

IL PRESIDENTE

Roberto Rustichelli

PS11694 - AUTOSTRADA PEDEMONTANA-PAGAMENTO PEDAGGIO

Provvedimento n. 29963

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 21 dicembre 2021;

SENTITO il Relatore, Presidente Roberto Rustichelli;

VISTA la Parte II, Titolo III, del Decreto Legislativo 6 settembre 2005, n. 206, recante "*Codice del Consumo*" e successive modificazioni (di seguito, Codice del Consumo);

VISTO il "*Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di pubblicità ingannevole e comparativa, pratiche commerciali scorrette, violazione dei diritti dei consumatori nei contratti, violazione del divieto di discriminazioni e clausole vessatorie*" (di seguito, Regolamento), adottato dall'Autorità con delibera del 1° aprile 2015, n. 25411;

VISTO il proprio provvedimento del 4 maggio 2021, con il quale è stato disposto l'accertamento ispettivo, ai sensi dell'art. 27, commi 2 e 3, del Codice del Consumo, presso le sedi, i locali e gli uffici di Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. e delle società da essa controllate;

VISTA la comunicazione pervenuta in data 28 giugno 2021 ed integrata, in via definitiva, il 15 settembre 2021, con la quale la società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. ha presentato impegni ai sensi dell'art. 27, comma 7, del Codice del Consumo e dell'art. 9 del Regolamento;

VISTA la propria decisione del 31 agosto 2021, con la quale, ai sensi dell'art. 7, comma 3, del Regolamento, è stata disposta la proroga di sessanta giorni del termine di conclusione del procedimento, per la valutazione degli impegni proposti dal professionista in data 28 giugno 2021, ai sensi dell'art. 27, comma 7, del Codice del Consumo;

VISTA la propria decisione del 4 novembre 2021, con la quale il termine di conclusione del procedimento, in relazione agli impegni presentati da Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., è stato prorogato di quindici giorni per la richiesta del parere previsto dall'art. 27, comma 1 bis, del Codice del Consumo, nonché ulteriormente prorogato di quindici giorni; ;

VISTI gli atti del procedimento;

I. LE PARTI

1. Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (di seguito, anche APL o la Società), con sede legale in Assago (MI), in qualità di professionista ai sensi dell'art. 18, lett. b), del Codice del Consumo. Il capitale sociale di APL è così ripartito: Regione Lombardia 53,77%, Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. 36,66%, Intesa San Paolo S.p.A. 8,03% e Unione di Banche Italiane S.p.A. 1,54%¹.

La Società esercisce attualmente le seguenti tratte autostradali: *i)* Autostrada A36 - da Cassano Magnago (VA) a Lentate sul Seveso (MB), 30,2 Km; *ii)* Autostrada A59 - Tangenziale di Como (I° lotto) da Villa Guardia (CO) allo svincolo di Acquanegra, 4,3 Km; *iii)* Autostrada A60 - Tangenziale di Varese (I° lotto) dall'interconnessione con l'Autostrada A8 Milano - Varese a Gazzada Schianno

¹ Cfr. https://www.pedemontana.com/pagina30_profilo.html.

(VA) allo svincolo di Vedano Olona (VA), 7,0 Km, per un totale complessivo di 41,5 Km di rete viaria autostradale².

2. Centro di Ricerca e Tutela dei Consumatori e degli Utenti, (di seguito, CRTCU) - in qualità di segnalante. CRTCU è lo sportello trentino previsto dalla legge provinciale n. 8 del 1997 per la tutela dei consumatori e degli utenti (B.U. 29 aprile 1997, n. 20), gestito in convenzione con la Provincia Autonoma di Trento³.

3. Un consumatore, in qualità di segnalante.

II. LE CONDOTTE OGGETTO DEL PROCEDIMENTO

4. Sulla base di diverse segnalazioni pervenute nel periodo maggio 2018 - marzo 2021 da parte di consumatori, delle loro associazioni rappresentative e dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito, anche solo "ART"), nonché sulla base di informazioni acquisite ai fini dell'applicazione del Codice del Consumo⁴, è emerso che APL, nell'ambito della propria attività di gestione dell'Autostrada Pedemontana Lombarda, avrebbe posto in essere condotte consistenti:

a) nell'inadeguata informativa resa agli utenti, soprattutto al momento dell'ingresso nelle tratte autostradali di competenza di APL, circa il fatto che stanno per percorrere una strada con obbligo di pagamento del pedaggio e che, in particolare, non essendo presenti barriere di esazione, la corresponsione dell'importo dovuto per il transito dovrà avvenire attraverso modalità diverse da quelle normalmente praticate sulle autostrade (pagamento al casello);

b) nelle problematiche legate all'invio dei solleciti di pagamento, effettuati per posta ordinaria (massiva), che il professionista inoltra agli utenti delle proprie tratte autostradali, in caso di mancata corresponsione del pedaggio, che comporterebbero un aggravio di spese (oneri amministrativi, pari ad € 3,50), di norma superiori agli importi effettivamente dovuti e che, in alcuni casi, pervengono ai consumatori a notevole distanza di tempo dall'effettuazione del transito o non pervengono affatto ricevendo, questi ultimi, richieste di pagamento per pedaggi non corrisposti direttamente dalle società di recupero crediti, appositamente incaricate da APL, con ulteriori maggiorazioni di spesa.

III. LE RISULTANZE DEL PROCEDIMENTO: LA PRESENTAZIONE DEGLI IMPEGNI

1) *L'iter del procedimento*

5. In relazione alle condotte sopra descritte, in data 4 maggio 2021 è stato avviato il procedimento istruttorio PS11694⁵. In tale sede è stato ipotizzato che le condotte della Società fossero suscettibili di integrare distinte infrazioni degli articoli 20, 22, 24 e 25 del Codice del Consumo, in quanto contrarie alla diligenza professionale, omissive, nonché idonee a condizionare indebitamente e limitare la libertà di scelta o di comportamento del consumatore medio in relazione,

² Cfr. la carta dei servizi 2021, pag. 20, di Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., disponibile alla pagina *web file:///D:/Users/agcmsme/Downloads/Carta%20dei%20Servizi%20APL%202021_210521.pdf*.

³ Cfr. <https://www.centroconsumatori.tn.it/136.html>.

⁴ Cfr. verbale di acquisizione agli atti del 4 maggio 2021, doc. n. 27, di cui all'indice del fascicolo.

⁵ Cfr. doc. n. 28, di cui all'indice del fascicolo.

da un lato, al servizio autostradale offerto a pagamento, dall'altro, avuto riguardo alle modalità ed alle tempistiche delle procedure adottate per riscuotere il corrispettivo richiesto in caso di omesso versamento del pedaggio per il transito autostradale effettuato.

6. In particolare, avuto riguardo alla condotta di cui alla precedente lettera *a*), potrebbe risultare inadeguata, nella fase di ingresso nelle tratte autostradali gestite dal professionista, l'informativa circa l'assenza di barriere di esazione all'uscita e la necessità di corrispondere il pagamento del pedaggio utilizzando modalità diverse (*online*, presso i punti di assistenza, tramite app, ecc.) rispetto a quelle normalmente conosciute dagli utenti del servizio autostradale (pagamento al casello); con riferimento alla condotta di cui alla precedente lettera *b*), potrebbero considerarsi inadeguate le modalità adottate da APL, consistenti nell'inviare i solleciti con posta ordinaria ai propri utenti - anche a notevole distanza di tempo dall'effettuazione del transito - e successivamente l'intimazione al pagamento da parte di apposita società di recupero crediti, nel momento in cui la mancata corresponsione del pedaggio dipenda da responsabilità del gestore in relazione a strumenti di pagamento di difficile fruizione ovvero a disservizi di alcuni strumenti normalmente accettati (come nelle circostanze di malfunzionamento degli apparati di rilevazione dei transiti, in particolare del Telepass)⁶.

7. L'avvio del procedimento istruttorio è stato comunicato al professionista in data 13 maggio 2021, giorno in cui è stato effettuato un accertamento ispettivo presso la sede legale di APL.

8. In data 26 maggio e 18 giugno 2021, APL ha avuto accesso agli atti della documentazione presente al fascicolo⁷.

9. In data 1° giugno 2021, un consumatore ha depositato istanza di partecipazione al procedimento; l'istanza è stata accolta e comunicata al consumatore segnalante e ad APL il medesimo giorno⁸.

10. Il 14 e 18 giugno 2021, il consumatore Parte del procedimento ha avuto accesso agli atti di tutta la documentazione accessibile, presente nel fascicolo, ad eccezione di quella già nella disponibilità dell'istante⁹.

⁶ Contestualmente alla comunicazione di avvio del procedimento istruttorio, al fine di acquisire elementi conoscitivi utili alla valutazione delle condotte contestate, è stato chiesto al professionista, ai sensi dell'art. 12, comma 1, del Regolamento, di fornire informazioni e relativa documentazione, tra l'altro, circa:

- la documentazione fotografica relativa a tutti i segnali stradali posti ad ogni ingresso e ad ogni uscita delle tratte autostradali gestite da APL, nonché le modalità adottate per informare l'utenza che le citate tratte sono prive di barriere di esazione in uscita e prevedono il pagamento di un pedaggio secondo modalità alternative;
- dati quantitativi per ciascuna delle citate tratte autostradali, quali numero di transiti registrati, di solleciti di pagamento effettuati, valore complessivo dei pedaggi corrisposti e non corrisposti, di quelli recuperati a seguito dei solleciti di pagamento o dell'attività svolta dalle società di recupero del credito, valore degli importi addebitati ai consumatori a titolo di spese amministrative;
- descrizione delle procedure adottate dalla Società per addivenire all'invio del/i sollecito/i di pagamento, delle loro modalità (posta ordinaria, ecc.), e relative tempistiche;
- copia *standard* del modello/i di sollecito di pagamento inviato/i agli utenti e del/i modello/i di intimazione al pagamento inviato/i dalle società di recupero del credito incaricate da AP;
- numero di reclami ricevuti dall'utenza, procedure di gestione e risposte *standard* fornite.

⁷ Cfr. docc. nn. 35, 36 e 68, di cui all'indice del fascicolo.

⁸ Cfr. docc. nn. 59, 60 e 61, di cui all'indice del fascicolo.

⁹ Cfr. docc. nn. 64, 65 e 69, di cui all'indice del fascicolo.

11. In data 14 giugno 2021, APL ha depositato una propria memoria difensiva, con allegata memoria tecnica e, il giorno successivo, un DVD contenente gli elementi informativi richiesti in sede di comunicazione di avvio del procedimento istruttorio¹⁰.

12. In data 28 giugno 2021, APL ha presentato impegni ai sensi dell'art. 27, comma 7, del Codice del Consumo e dell'art. 9 del Regolamento, successivamente integrati, in via definitiva, il 15 settembre 2021 e trasmessi, in versione consolidata, il 19 ottobre 2021¹¹.

13. In data 31 agosto 2021, ai sensi dell'art. 7, comma 3, del Regolamento, è stata disposta la proroga di sessanta giorni del termine di conclusione del procedimento per la valutazione degli impegni proposti dal professionista; il successivo 4 novembre 2021, detto termine è stato ulteriormente prorogato di quindici giorni al fine del completamento della fase procedimentale di acquisizione e valutazione del parere richiesto ad ART, ai sensi dell'art. 27, comma 1-bis, del Codice del Consumo, nonché esteso di ulteriori quindici giorni, ai sensi dell'art. 16, comma 5, del Regolamento¹².

14. APL, in data 6 settembre 2021, è stata sentita in audizione, svoltasi mediante modalità telematiche a causa della situazione derivante dalle misure di contenimento dell'emergenza epidemiologica da COVID/19¹³.

15. In data 15 settembre 2021, APL ha depositato una memoria integrativa¹⁴.

16. In data 12 ottobre 2021, è stata comunicata alle Parti la data di conclusione della fase istruttorie, ai sensi dell'art. 16, comma 1, del Regolamento¹⁵.

17. In data 16 dicembre 2021, è pervenuto il parere dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, richiesto il 5 novembre 2021, ai sensi dell'art. 27, comma 6, del Codice del Consumo¹⁶.

2) *Gli elementi acquisiti e gli impegni del professionista*

Cenni sul sistema di esazione del pedaggio implementato da Autostrada Pedemontana Lombarda

18. Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. è la società concessionaria attualmente esercente le tratte autostradali A36, A60 -Tangenziale di Varese e A59 - Tangenziale di Como, per un totale complessivo di 41,54 Km di rete viaria autostradale soggetta a pedaggio.

19. APL è la prima autostrada in Italia a disporre del sistema di esazione *Free Flow Multi Lane* (FFML), che consente la commisurazione dell'importo del pedaggio in base all'effettivo utilizzo dell'infrastruttura, evitando il ricorso a caselli e barriere fisiche, sia all'ingresso sia in uscita, senza canalizzazione del traffico al momento in cui si abbandona il tracciato autostradale¹⁷.

¹⁰ Cfr. docc. nn. 66 (prot. n. 52310 del 15 giugno 2021) e 67, di cui all'indice del fascicolo.

¹¹ Cfr. docc. nn. 70, 80 e 86 (prot. n. 79662 del 20 ottobre 2021), di cui all'indice del fascicolo.

¹² Cfr. docc. nn. 77 e i docc. nn. 88, 90 e 91, comunicati alle Parti in data 5 novembre 2021, di cui all'indice del fascicolo.

¹³ Cfr. doc. n. 79, di cui all'indice del fascicolo.

¹⁴ Cfr. doc. n. 80, di cui all'indice del fascicolo.

¹⁵ Cfr. docc. nn. 84 e 85, di cui all'indice del fascicolo.

¹⁶ Cfr. docc. nn. 88 e 93, di cui all'indice del fascicolo.

¹⁷ Si tratta di un meccanismo previsto nel decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della Strada), ove si dispone che: "Sulle autostrade e strade per il cui uso sia dovuto il pagamento di un pedaggio, l'esazione può essere effettuata mediante modalità manuale o automatizzata, anche con sistemi di telepedaggio con o senza barriere. I conducenti devono

20. Tale sistema di esazione è stato realizzato in conformità alle prescrizioni formulate dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), competente ad approvare – ai sensi dell’art. 1, legge n. 443/2001¹⁸ – il programma di realizzazione delle infrastrutture pubbliche di preminente interesse nazionale, quale appunto l’autostrada assentita in concessione al professionista¹⁹.

21. Il sistema di esazione FFML è caratterizzato da specifiche infrastrutture metalliche, dette “portali”, che coprono l’intera carreggiata, sulle quali sono installati appositi rilevatori di campo (telecamere, classificatori, antenne, illuminatori, ecc.) che consentono di rilevare il passaggio dei veicoli, sia tramite apparato di bordo (ad esempio Telepass) che tramite registrazione della targa, nonché di attribuire la relativa classe volumetrica (veicoli leggeri o pesanti) e determinare il pedaggio dovuto²⁰.

22. Ogni tratta autostradale è scomposta in segmenti elementari che vanno da svincolo a svincolo ed in ognuno di essi è ubicato un portale su cui sono installati gli apparati rilevatori. Ogni passaggio sotto un portale costituisce una transazione da pedaggio.

I principali elementi acquisiti e gli impegni di APL

23. Nel corso dell’accertamento ispettivo svolto presso la sede legale di APL in data 13 maggio 2021 e con le memorie (difensiva, tecnica e integrativa) depositate dal professionista il 14 giugno e il 15 settembre 2021, sono stati acquisiti i principali elementi relativi al caso di specie e le informazioni richieste nella comunicazione di avvio del procedimento istruttorio concernenti, da un lato, l’informativa all’utenza sulle caratteristiche dell’autostrada e, dall’altro, la documentazione attinente alle problematiche legate ai solleciti di pagamento.

24. Con nota pervenuta in data 28 giugno 2021, il professionista ha presentato una proposta di impegni, ai sensi dell’art. 27, comma 7, del Codice del Consumo e dell’art. 9 del Regolamento, successivamente integrata, in via definitiva, il 15 settembre 2021 e trasmessa, in versione consolidata, il successivo 19 ottobre 2021²¹.

25. In tale proposta, la Società, al fine di un definitivo superamento delle preoccupazioni delineate nella comunicazione di avvio del procedimento istruttorio, ha presentato il *set* di impegni di seguito riportato:

corrispondere il pedaggio secondo le modalità e le tariffe vigenti. [...]” (art. 176, co. 11, primo e secondo periodo, d.lgs. n. 285/1992).

¹⁸ Legge 21 dicembre 2001, n. 443 - “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”.

¹⁹ Il CIPE, con Delibera n. 77/2006 [Primo programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001), Pedemontana Lombarda: collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse] di approvazione del progetto preliminare dell’autostrada P.L., ha formulato la seguente prescrizione: “*Si dovranno prevedere modalità di esazione innovative al fine di consentire un minor ingombro ed uso del suolo per svincoli e barriere (...)*”.

²⁰ Detto sistema è in grado di rilevare il passaggio dei veicoli utilizzando le seguenti modalità: a) *Electronic Tolling*: per i veicoli equipaggiati con OBE (*On Board Equipment*); b) *Video Tolling*: per i veicoli sprovvisti di OBE.

²¹ Cfr. docc. nn. 70, 80 e 86, di cui all’indice del fascicolo.

I. Puntualizzazione delle informazioni relative alle modalità di pagamento del pedaggio autostradale in caso di utilizzo dell'infrastruttura assentita in concessione a APL

I.1. Inserire tra i messaggi forniti all'utenza tramite la segnaletica luminosa dei Pannelli a Messaggio Variabile, informazioni relative alla riscossione del pedaggio, dal seguente tenore testuale²²: *“Pagamento pedaggio a cura degli utenti entro 15 giorni”*; *“Oneri accertamento mancati pagamenti a carico utenti”*; *“Recupero mancati pagamenti”*; *“Modalità pagamento sito internet Pedemontana”*. La misura sarà attuata entro un mese dalla data dall'accoglimento degli impegni proposti da APL ai sensi dell'art. 27, co. 7 del Codice del Consumo.

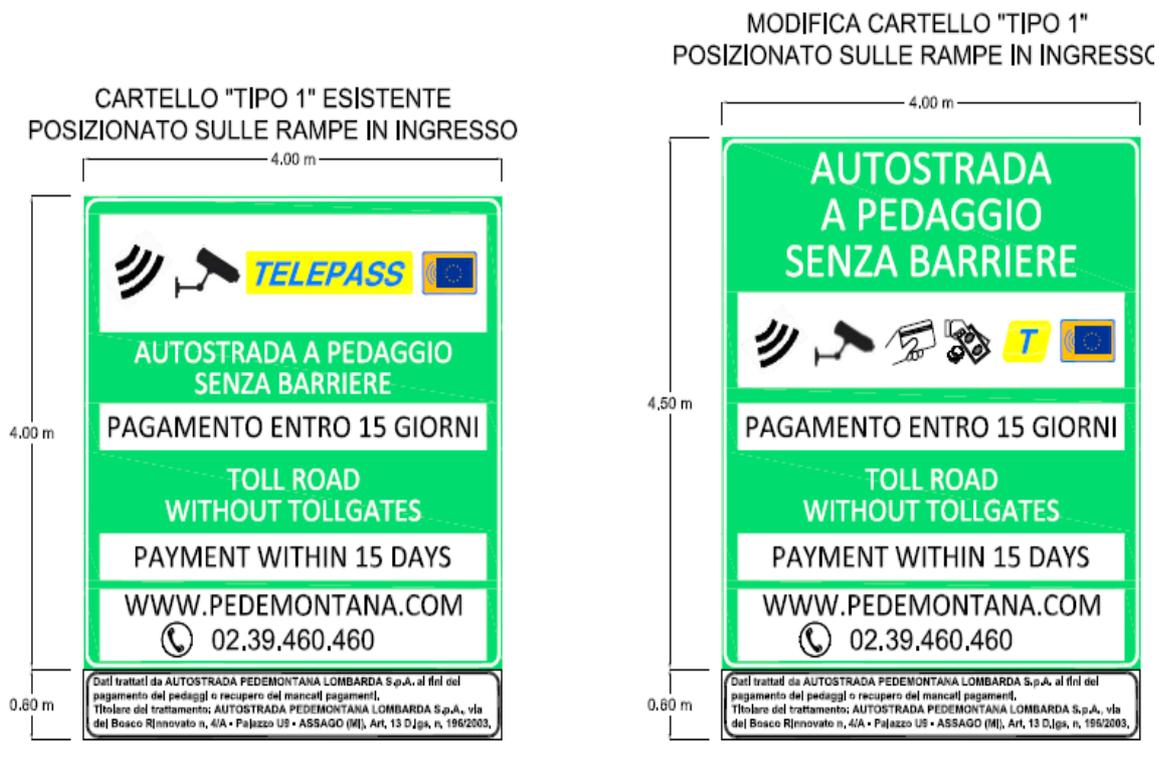
Inoltre, al fine di assicurare che le informazioni circa l'assenza di barriere e la percorrenza di una strada a pedaggio siano caratterizzate da *“maggiore immediatezza e impatto visivo per gli automobilisti che sono in procinto di immettersi nel tracciato autostradale”*, APL - ferma la preventiva approvazione da parte del Comitato per la Toponomastica istituito presso l'AISCAT - si è impegnata a:

I.2. Modificare la segnaletica di tipo verticale posizionata sulle rampe in ingresso del tracciato autostradale, inserendo nella parte superiore della cartellonistica, nella maggior dimensione di caratteri consentita, la dicitura *“AUTOSTRADA A PEDAGGIO SENZA BARRIERE”*.

Nella sezione della suddetta cartellonistica relativa alle modalità di pagamento, inoltre, verranno inseriti i simboli relativi alla possibilità di effettuare il pagamento per il transito tramite contanti e bancomat/carte di credito, modalità accessibili tramite il Sito della Società o presso i punti dedicati. Di seguito, si riporta l'immagine della cartellonistica nella sua versione esistente e quella modificata, oggetto dell'impegno, con le modifiche testuali e grafiche proposte (cfr. Immagine n. 1).

²² Sui Pannelli a Messaggio Variabile installati lungo il tracciato autostradale sono già oggetto di divulgazione i seguenti messaggi: i) *“Obbligo pagamento pedaggio entro 15 giorni”*; ii) *“Info modalità di pagamento pedemontana.com”*, (iii) *“Autostrada a pagamento senza barriere*; iv) *“Accertamento mancati pagamenti”*, connesso a pittogramma della Polizia Stradale.

Immagine n. 1



Riguardo alle tempistiche di attuazione dell'impegno, il processo di modifica della segnaletica autostradale sopra descritto avrà una durata di dodici mesi, in ragione della necessità di coinvolgere soggetti terzi e delle tempistiche che, ad oggi, sono state registrate in casi analoghi, essendo necessarie: *i)* l'approvazione della modifica da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili; *ii)* l'approvazione da parte dell'ente concedente Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.; *iii)* la predisposizione e lo svolgimento della procedura di gara per l'affidamento dei lavori di realizzazione dell'installazione ed ai conseguenti tempi di realizzazione stessa²³.

II. Abbreviazione dei tempi di richiesta del pagamento del pedaggio a seguito di mancato pagamento da parte dell'utente

II.1 Ridurre di un terzo le tempistiche connesse alla durata delle attività di produzione ed all'invio del secondo sollecito di pagamento.

²³ APL, nel Formulario impegni, ha precisato che – ai sensi degli artt. 35 e 37 del d.lgs. n. 542/1992, avente ad oggetto "Nuovo Codice della Strada" – ogni eventuale modifica alle informazioni rese tramite cartellonistica posizionata lungo il tracciato autostradale è subordinata all'approvazione dei competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ed alle determinazioni del Comitato permanente per la segnaletica – Sottocomitato per la toponomastica dell'Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori, nonché dell'ente concedente Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.

Allo stato, il processo ordinario di gestione dei mancati pagamenti implementato dalla Società prevede, in riferimento alla produzione del secondo sollecito di pagamento, che siano decorsi almeno 90 giorni dalla produzione del primo sollecito di pagamento.

La Società si impegna pertanto ad avviare la produzione e l'invio del secondo sollecito di pagamento decorsi 60 giorni – e non più 90 – dalla produzione del primo sollecito rimasto insoluto.

La misura sarà attuata entro un mese dalla data di accoglimento degli impegni proposti da APL ai sensi dell'art. 27, co. 7, del Codice del Consumo.

IV. PARERE DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

26. Poiché la pratica commerciale oggetto del presente provvedimento riguarda il settore del trasporto su strada, in data 5 novembre 2021 è stato richiesto il parere all'ART, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 27, comma 1-bis, del Codice del Consumo, introdotto dall'art. 1, comma 6, lett. a), del D.lgs. n. 21/2014.

27. Con parere pervenuto in data 16 dicembre 2021, la suddetta Autorità ha svolto le seguenti considerazioni.

28. In particolare, l'ART, con specifico riferimento al profilo regolatorio, dopo aver preliminarmente rappresentato quali siano le competenze ad essa attribuite dall'art. 37, comma 2, del decreto-legge 201/2011²⁴, ha reso noto come l'Autorità abbia, tra l'altro, adottato la delibera n. 106/2020 recante “*Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica Concessioni Autostradali Lombarde S.p.a. – Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a.*”.

29. Tale sistema tariffario prevede sia alcuni meccanismi di penalità/premi, con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi offerti all'utenza, sia i principi che il concedente sarà tenuto ad applicare per valutare la *performance* del concessionario autostradale.

30. Tali meccanismi, che hanno impatto diretto sull'aggiornamento annuale delle tariffe, correlandole ai livelli di servizio resi all'utenza, sono incentrati, tra l'altro, per quanto di specifico interesse, su fattori qualitativi, quali: i) la fluidità ai caselli (ad esempio, disponibilità delle casse automatiche ai caselli ed efficienza del sistema Telepass); ii) l'aggiornamento dinamico delle informazioni tramite pannelli a messaggio variabile; iii) l'impiego di tecnologie *free flow* per l'esazione delle tariffe autostradali in grado di evolvere verso soluzioni interoperabili a livello comunitario; iv) l'impiego di *Intelligent Transportation Systems* (ITS), anche al fine di efficientare la logistica e perseguire l'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura da parte dei veicoli pesanti e dei veicoli leggeri.

31. Sotto il profilo dell'applicazione temporale, è previsto che il nuovo sistema tariffario decorra dal 1° gennaio 2021; tuttavia, esso non è - ad oggi - ancora stato applicato.

32. Con specifico riferimento ai profili oggetto del procedimento, l'ART ha osservato, quanto all'Impegno n. 1, come esso incentivi l'impiego di tecnologie “*Smart Road*” che rappresentino delle *best practice* nel settore autostradale, favorendo più in generale lo sviluppo di tali tecnologie sotto forma di premialità dal punto visto tariffario.

33. In tale prospettiva, ART reputa che l'impegno di APL a modificare la segnaletica di tipo verticale posizionata sulle rampe di ingresso del tracciato autostradale, possa rappresentare

²⁴ Decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante “*Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici.* (GU Serie Generale n.284 del 06-12-2011 - Suppl. Ordinario n. 251).

un'iniziativa migliorativa volta a consentire agli utenti di avere una più evidente percezione di intraprendere un'autostrada a pedaggio senza barriere, permettendo quindi agli utenti stessi di effettuare consapevolmente la relativa scelta²⁵.

34. Con riferimento, poi, all'ulteriore impegno da parte di APL volto alla riduzione della tempistica connessa alle attività di invio dei solleciti di pagamento, ART ha osservato che ogni azione volta alla riduzione non può che essere favorevolmente accolta, evidenziando inoltre che sugli episodi di mancata corresponsione del pedaggio dipesi da responsabilità del gestore (disservizi o malfunzionamento degli apparati di rilevazione dei transiti), dovrebbe essere garantita una modalità semplice e immediata per permettere all'utente di comunicare l'avvenuto pagamento, nonché per presentare reclami in caso di errori²⁶.

35. ART ha osservato, in conclusione, che gli impegni proposti risultano complessivamente idonei ad assicurare all'utente autostradale una maggiore consapevolezza in merito al carattere oneroso delle tratte autostradali oggetto della concessione ad APL e alle peculiari forme di riscossione del pedaggio.

V. VALUTAZIONE DEGLI IMPEGNI

36. L'Autorità ritiene che gli impegni proposti dal professionista siano idonei a superare i possibili profili di illegittimità delle condotte ipotizzati nella comunicazione di avvio del 4 maggio 2021.

37. In particolare, in tema di informativa agli utenti sulla caratteristica dell'autostrada pedemontana (assenza di barriere) e della tipologia di cartellonistica stradale attualmente esistente sui tracciati della stessa [fattispecie di cui alla lettera *a*)], si rileva come APL si sia impegnata a modificare la cartellonistica presente sulle rampe di ingresso dell'autostrada, inserendo, nella parte superiore del cartello, l'intera scritta AUTOSTRADA A PEDAGGIO SENZA BARRIERE, anziché nella parte centrale del cartello (cfr. immagine n.1).

38. Tale modifica potrà quindi offrire maggiore immediatezza e impatto visivo agli automobilisti sulle peculiari caratteristiche dell'autostrada, sulle relative modalità di pagamento e annesso tempistiche previste (entro quindici giorni dal transito effettuato), in quanto fornite in maniera chiara e con caratteri adeguati.

39. Le informazioni fornite agli utenti in siffatta modalità, unitamente alla segnaletica già posta lungo tutte le viabilità ordinarie che si innestano direttamente nei tratti a pedaggio e quella predisposta presso gli ingressi dalla viabilità ordinaria ai tratti autostradali a pedaggio tramite svincoli, rendono, nel loro complesso, un quadro informativo idoneo a consentire agli utenti, in tali

²⁵ L'ART ha osservato che tale finalità viene efficacemente perseguita fornendo la relativa informazione all'utenza, per il caso di specie, nei tratti stradali precedenti alle rampe di ingresso all'infrastruttura autostradale. Al riguardo, l'Autorità, nello svolgimento delle proprie funzioni di organismo nazionale responsabile dell'esecuzione dei regolamenti dell'Unione europea sulla tutela dei passeggeri nel trasporto ferroviario, su strada con autobus e via mare e per vie navigabili interne, ha potuto constatare la particolare efficacia della tutela del passeggero attraverso informazioni rese prima che il viaggio venga intrapreso. Avuto riguardo, poi, alle tempistiche evidenziate dal professionista per l'esecuzione delle attività necessarie all'esecuzione dell'impegno proposto (durata minima di 12 mesi), ART ha osservato, in merito ai tempi di svolgimento della procedura di gara per l'affidamento dei lavori di realizzazione e installazione, che l'ordinamento prevede deroghe ai termini ordinari di gara di cui al Codice dei contratti qualora ricorrano ragioni di urgenza debitamente motivate.

²⁶ Tale procedura potrebbe inoltre prevedere una sospensione temporanea dell'attività di recupero del credito eventualmente avviata dalla concessionaria, in attesa delle opportune verifiche.

tratti stradali, di assumere una scelta consapevole circa l'eventualità di introdursi o meno nell'autostrada a pedaggio.

40. Inoltre, anche l'impegno di ampliare la messaggistica fornita agli utenti attraverso i PMS posti sia all'ingresso che lungo il tracciato autostradale, introducendo nuovi ed ulteriori messaggi informativi oltre quelli già esistenti, circa le modalità alternative di riscossione del pedaggio adottate da APL, risulta idonea a consentire all'utenza in transito di rilevare ancor più chiaramente che la tratta autostradale percorsa è "*a pagamento*", "*senza barriere*", che sussiste l'"*obbligo di pagamento del pedaggio entro 15 giorni*" e che saranno effettuati "*accertamenti sui mancati pagamenti*".

41. Avuto riguardo alla fattispecie di cui alla lettera *b*), si ritiene che la riduzione di un terzo (da novanta a sessanta giorni) delle tempistiche connesse alla durata delle attività di produzione ed all'invio del secondo sollecito di pagamento nei casi di mancata corresponsione del pedaggio, sia da considerarsi idoneo a ridurre la *gap* temporale che si registra tra il ricevimento del secondo sollecito di pagamento e la data di effettivo transito sulle tratte autostradali di APL da parte dell'utente.

42. La riduzione proposta, infatti, comporta indubbiamente un vantaggio per l'utente nel momento in cui evita l'eccessiva dilatazione dei tempi tra la ricezione del sollecito di pagamento e la data di effettivo transito e contiene i tempi di svolgimento delle azioni di recupero crediti abbreviando la durata del processo di invio dei solleciti nel suo complesso.

43. Detto impegno, peraltro, appare significativo se si considerano le peculiari modalità di riscossione dei pedaggi predisposte dalla società, la complessità delle procedure adottate che devono tener conto di problematiche di diversa natura, sia tecnica che di rispetto delle norme in materia di *privacy* (in particolare per ciò che concerne la gestione dei mancati pagamenti del pedaggio), nonché la particolare articolazione delle procedure di rilevazione dei MPP che coinvolgono anche soggetti terzi, circostanza, quest'ultima, che inevitabilmente influisce sulle tempistiche di realizzazione del processo stesso ponendosi al di fuori del controllo diretto del professionista.

44. Per ciò che concerne le mancate rilevazioni tramite gli OBE ("*On-Board Equipment*"), si evidenzia poi come APL abbia già implementato alcune iniziative volte alla gestione preventiva dei transiti non rilevati elettronicamente (utilizzo di un algoritmo, per assicurare la corretta associazione all'apparato OBE di transiti effettuati in un arco temporale ristretto), al fine di assicurare l'addebito su conto Telepass dei pedaggi relativi ai transiti rilevati solo per targa e effettuati comunque da un veicolo associato ad un contratto Telepass, escludendo conseguentemente le azioni di recupero crediti che potranno essere circoscritte solo ai proprietari di veicoli privi di OBE.

45. Peraltro, in tal senso, rileva la riscontrata interlocuzione tra APL e la società Telepass S.p.A. proprio nell'ottica del controllo preventivo prima dell'avvio della procedura di recupero del pagamento dovuto da parte dell'utente, qualora si verifici l'erroneo funzionamento o la mancata lettura dell'apparato OBE.

46. Alla luce delle suesposte considerazioni, si ritiene che gli impegni presentati soddisfino i requisiti previsti dall'art. 27, comma 7, del Codice del Consumo.

RITENUTO, pertanto, in conformità al parere reso da ART, che gli impegni presentati dalla società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., nei termini sopra esposti siano idonei a far venir meno i possibili profili di illiceità delle condotte oggetto di istruttoria;

RITENUTO di disporre l'obbligatorietà dei suddetti impegni nei confronti della società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.;

RITENUTO, pertanto, di poter chiudere il procedimento senza accertare l'infrazione;

DELIBERA

a) di rendere obbligatori, nei confronti della società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., ai sensi dell'art. 27, comma 7, del Codice del Consumo e dell'art. 9, comma 2, lettera a), del Regolamento, gli impegni dalla stessa società proposti in versione definitiva in data 19 ottobre 2021, come descritti nella dichiarazione allegata al presente provvedimento;

b) di chiudere il procedimento senza accertare l'infrazione, ai sensi dell'art. 27, comma 7, del Codice del Consumo e dell'art. 9, comma 2, lettera a), del Regolamento;

c) che la società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., entro novanta giorni dalla data di notifica della presente delibera, con riferimento agli impegni di cui ai precedenti punti I.1. e II.1, ed entro quarantacinque giorni dalla data prevista per l'attuazione dell'impegno di cui al punto I.2, informi l'Autorità dell'avvenuta attuazione degli impegni.

Ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del Regolamento, il procedimento potrà essere riaperto d'ufficio, laddove:

- a) il professionista non dia attuazione agli impegni;
- b) si modifichi la situazione di fatto rispetto ad uno o più elementi su cui si fonda la decisione;
- c) la decisione di accettazione di impegni si fondi su informazioni trasmesse dalla Parte che siano incomplete, inesatte o fuorvianti.

Ai sensi dell'art. 27, comma 12, del Codice del Consumo, in caso di inottemperanza alla presente delibera l'Autorità applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 10.000 a 5.000.000 euro. Nei casi di reiterata inottemperanza l'Autorità può disporre la sospensione dell'attività di impresa per un periodo non superiore a trenta giorni.

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

p. IL SEGRETARIO GENERALE
IL VICE SEGRETARIO GENERALE
Serena Stella

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli

ALLEGATO 1

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI

Nell'ambito del procedimento PS11694, avviato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato in data 4 maggio 2021, e avente ad oggetto le condotte della società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., relative: *a*) all'inadeguata informativa resa agli utenti, soprattutto al momento dell'ingresso nelle tratte autostradali di competenza di APL, circa il fatto che stanno per percorrere una strada con obbligo di pagamento del pedaggio e che, in particolare, non essendo presenti barriere di esazione, la corresponsione dell'importo dovuto per il transito dovrà avvenire attraverso modalità diverse da quelle normalmente praticate sulle autostrade (pagamento al casello) e *b*) alle problematiche legate all'invio dei solleciti di pagamento, effettuati per posta ordinaria (massiva), che il professionista inoltra agli utenti delle proprie tratte autostradali, in caso di mancata corresponsione del pedaggio, che comporterebbero un significativo aggravio di spese (oneri amministrativi, pari ad € 3,50), di norma ben superiori agli importi effettivamente dovuti e che, molto spesso, pervengono ai consumatori a notevole distanza di tempo dall'effettuazione del transito o non pervengono affatto ricevendo, questi ultimi, richieste di pagamento per pedaggi non corrisposti direttamente dalle società di recupero crediti, appositamente incaricate da APL, con ulteriori, e più consistenti, maggiorazioni di spesa, ai sensi e per gli effetti dell'art. 27, comma 7, del "*Codice del Consumo*" (Decreto Legislativo 6 settembre 2005, n. 206 e successive modificazioni) Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. si impegna, a decorrere dalla data di comunicazione del provvedimento dell'Autorità, a dare attuazione alle seguenti misure con le modalità e nei tempi di seguito indicati:

FORMULARIO PER LA PRESENTAZIONE DEGLI IMPEGNI AI SENSI DELL'ART. 27, COMMA 7, DEL CODICE DEL CONSUMO, DELL'ART 8, COMMA 7, DEL D. LGS. N. 145/2007 E DELL'ART. 9 DEL REGOLAMENTO AGCM

VERSIONE CONSOLIDATA

1) NUMERO DEL PROCEDIMENTO, DATA DI RICEZIONE DELLA COMUNICAZIONE DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO DA PARTE DEL PROFESSIONISTA

Numero del procedimento: **PS11694**

Data di ricezione della Comunicazione di avvio del procedimento: **13 maggio 2021**

2) PROFESSIONISTA CHE PRESENTA GLI IMPEGNI

DENOMINAZIONE SOCIALE DELL'IMPRESA

Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (c.f. e P. Iva 08558150150),

SEDE LEGALE

Città Assago (MI) Via del Bosco Rinnovato n. 4/A CAP 20057

3) PUBBLICITÀ O PRATICA COMMERCIALE OGGETTO DELLA COMUNICAZIONE DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (di seguito l'"AGCM" o l'"Autorità") ha avviato nei confronti di Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (di seguito "Pedemontana") un procedimento teso ad accertare presunte condotte contrarie alla diligenza professionale, integranti asserite violazioni del Decreto Legislativo 6 settembre 2005, n. 206 (di seguito anche il "Codice del Consumo"), consistenti:

- nella "inadeguata informativa resa agli utenti, soprattutto al momento dell'ingresso nelle tratte autostradali di competenza di APL, circa il fatto che stanno per percorrere una strada con obbligo di pagamento del pedaggio" e che "non essendo previste barriere di esazione, la corresponsione dell'importo dovuto per il transito dovrà avvenire attraverso modalità diverse da quelle normalmente praticate sulle autostrade (casello)" ("Condotta a");

- nelle "problematiche legate all'invio dei solleciti di pagamento [...] che comporterebbero un significativo aggravio di spese (oneri amministrativi, pari ad € 3,50)" e che "molto spesso, pervengono ai consumatori a notevole distanza di tempo dall'effettuazione del transito o non pervengono affatto ricevendo, questi ultimi, richieste di pagamento per pedaggi non corrisposti direttamente dalle società di recupero credito appositamente incaricate da APL" ("Condotta b").

In sede di avvio, l'Autorità ha ipotizzato che le condotte sopra descritte siano riconducibili:

- quanto alla Condotta a, ad asserite omissioni ingannevoli, ai sensi degli artt. 20 e 22 del Codice del Consumo, perché la Società non avrebbe correttamente assolto l'onere informativo gravante in capo al professionista, con la conseguenza che "una segnaletica inadeguata potrebbe plausibilmente indurre a ritenere che trattasi di tratto senza pedaggio e quindi determinare i consumatori in buona fede a non procedere al pagamento del pedaggio stesso";

- quanto alla Condotta b, a pratiche contrarie alla diligenza professionale, ai sensi dell'art. 20 del Codice del Consumo, "laddove la mancata corresponsione del pedaggio dipenda da responsabilità del gestore in relazione a strumenti di pagamento di difficile fruizione ovvero a disservizi di alcuni strumenti normalmente accettati" e financo qualificabili come condotte

aggressive, ai sensi degli artt. 24 e 25 del Codice del Consumo, “*nella misura in cui siano idonee a limitare indebitamente la libertà di scelta o di comportamento del consumatore, in considerazione delle modalità e tempistiche relative ai solleciti di pagamento, inducendolo a corrispondere l'importo richiesto anche nei casi in cui questo non sia effettivamente in tutto o in parte, dovuto*”.

Pur contestando la sussistenza di qualsivoglia profilo di scorrettezza professionale, il 28 giugno 2021, nel più ampio spirito di collaborazione, Pedemontana ha presentato una proposta di impegni ai sensi dell'art. 27, comma 7, del Codice del Consumo.

Il successivo 15 settembre 2021, la Società ha poi presentato un'integrazione agli impegni stessi.

Il presente formulario sostituisce i precedenti e costituisce la versione consolidata della proposta di impegni presentata dalla Società ai sensi dell'art. 27, comma 7, del codice del Consumo.

4) CONTENUTO TESTUALE DEGLI IMPEGNI PROPOSTI E EVENTUALE PERIODO DI VALIDITÀ IN RELAZIONE AI SINGOLI PROFILI OGGETTO DELLA COMUNICAZIONE DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO

I. Puntualizzazione delle informazioni relative alle modalità di pagamento del pedaggio autostradale in caso di utilizzo dell'infrastruttura assentita in concessione a pedemontana

Pedemontana ha diffusamente illustrato nella memoria e nella memoria tecnica, depositate agli atti del procedimento in data 14 giugno 2021, le ragioni e le circostanze che escludono qualsivoglia profilo di scorrettezza professionale da parte della Società circa l'informativa fornita agli utenti sulla percorrenza di un tratto autostradale a pedaggio e sulle relative modalità di pagamento (si rinvia, per questi profili, a quanto già dedotto nella memoria, par. 3, e nella memoria tecnica, par. 2, nonché a tutta la documentazione allegata ivi citata).

In ogni caso, pur senza riconoscere la fondatezza delle contestazioni formulate, in spirito di massima collaborazione con l'Autorità e in vista di un definitivo superamento delle preoccupazioni delineate nella Comunicazione di avvio del procedimento, la Società presenta due impegni volti alla puntualizzazione delle informazioni relative alle modalità di pagamento del pedaggio autostradale, in caso di utilizzo dell'infrastruttura assentita in concessione a Pedemontana, caratterizzata dal peculiare sistema di esazione senza barriere, meglio descritto nella memoria tecnica del 14 giugno 2021.

Al riguardo, occorre premettere che – ai sensi degli artt. 35 e 37 del d.lgs. n. 542/1992, avente ad oggetto “*Nuovo Codice della Strada*” – ogni eventuale modifica alle informazioni rese tramite cartellonistica posizionata lungo al tracciato autostradale è subordinata all'approvazione dei competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ed alle determinazioni del Comitato permanente per la segnaletica – Sottocomitato per la toponomastica dell'Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori, nonché dell'ente concedente Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.

Ferma questa doverosa premessa, Pedemontana si impegna a:

I.1. inserire tra i messaggi forniti all'utenza tramite la segnaletica luminosa dei Pannelli a Messaggio Variabile (sul funzionamento ed il posizionamento dei Pannelli a Messaggio Variabile, si rinvia alla

memoria tecnica del 14.6.2021, par. 2) informazioni relative alla riscossione del pedaggio, dal seguente tenore testuale²⁷:

- “Pagamento pedaggio a cura degli utenti entro 15 giorni”;
- “Oneri accertamento mancati pagamenti a carico utenti”;
- “Recupero mancati pagamenti”;
- “Modalità pagamento sito internet Pedemontana”

Tempistiche di attuazione dell’impegno: 1 mese dalla data di approvazione degli impegni ai sensi dell’art. 27, co. 7 del Codice del Consumo.

Al fine di superare definitivamente i profili attinenti alla completezza delle informazioni fornite agli utenti, come evidenziati nella Comunicazione di avvio del procedimento, e tenuto conto della esigenza di assicurare che le informazioni circa l’assenza di barriere e la percorrenza di una strada a pedaggio siano caratterizzate da *“maggiore immediatezza e impatto visivo per gli automobilisti che sono in procinto di immettersi nel tracciato autostradale”*, come rappresentato nell’audizione del 6 settembre u.s., si propone il seguente Impegno:

I.2. Modificare la segnaletica di tipo verticale posizionata sulle rampe in ingresso del tracciato autostradale, inserendo nella parte superiore della cartellonistica, nella maggior dimensione di caratteri consentita, la dicitura **“AUTOSTRADA A PEDAGGIO SENZA BARRIERE”**.

In questo modo si ritiene di migliorare ulteriormente – ferma la preventiva approvazione da parte del Comitato per la Toponomastica istituito presso l’AISCAT – l’immediatezza e l’impatto visivo della comunicazione.

Nella sezione della suddetta cartellonistica relativa alle modalità di pagamento, inoltre, vengono inseriti i simboli relativi alla possibilità di effettuare il pagamento per il transito tramite contanti e bancomat/carte di credito, modalità accessibili tramite il sito della Società o presso i punti dedicati. Le modifiche testuali e grafiche possono essere integralmente apprezzate nel documento allegato (**All. 1**), ove sono rappresentati il segnale nella sua versione esistente e quello modificato, oggetto dell’impegno, con le ulteriori indicazioni sopra descritte.

Tempistiche di attuazione dell’impegno: il processo di modifica della segnaletica autostradale sopra descritto ha una durata di 12 mesi, in ragione della necessità di coinvolgere soggetti terzi e delle tempistiche che, ad oggi, sono state registrate in casi analoghi, essendo necessarie: i) l’approvazione della modifica da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili; ii) l’approvazione da parte dell’ente concedente Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.; iii) la predisposizione e lo svolgimento della procedura di gara per l’affidamento dei lavori di realizzazione dell’installazione ed ai conseguenti tempi di realizzazione stessa.

²⁷ N.b. Sui Pannelli a Messaggio Variabile installati lungo il tracciato autostradale sono già oggetto di divulgazione i seguenti messaggi: i) “Obbligo pagamento pedaggio entro 15 giorni”; ii) “Info modalità di pagamento pedemontana.com”; (iii) “Autostrada a pagamento senza barriere; iv) “Accertamento mancati pagamenti”, connesso a pittogramma della Polizia Stradale. I messaggi contenuti in tali pannelli sono stati depositati in atti, All.ti A11-A23 e 25 alla memoria tecnica del 14.6.2021.

II. Abbreviazione dei tempi di richiesta del pagamento del pedaggio a seguito di mancato pagamento da parte dell'utente

Pedemontana ritiene che le procedure di richiesta di pagamento dei pedaggi non corrisposti tempestivamente dagli utenti e le corrispondenti modalità di accertamento poste in essere per individuare i soggetti tenuti al pagamento non integrino pratiche contrarie alla diligenza professionale, né tantomeno siano qualificabili come condotte aggressive, per le ragioni già esposte nella memoria (par. 4) e nella memoria tecnica (par. 6) del 14.6.2021, cui si rinvia.

Ferma questa premessa, Pedemontana, in spirito di massima collaborazione con l'Autorità e in vista di un definitivo superamento delle preoccupazioni delineate nella Comunicazione di avvio del procedimento, presenta un impegno volto all'abbreviazione delle tempistiche connesse alla durata delle attività di riscossione dei pedaggi non corrisposti spontaneamente dall'utenza.

Pedemontana si impegna pertanto a:

II.1. ridurre di un terzo le tempistiche connesse alla durata delle attività di produzione ed all'invio del 2° sollecito di pagamento.

Come illustrato nella memoria tecnica del 14.6.2021, par. 6.2.4, cui sul punto si rinvia, il processo ordinario di gestione dei mancati pagamenti implementato dalla Società allo stato attuale prevede, in riferimento alla produzione del 2° sollecito di pagamento, che siano decorsi almeno 90 giorni dalla produzione del 1° sollecito di pagamento.

Al fine di contenere i tempi di svolgimento delle azioni di recupero dei crediti relativi al mancato pagamento di pedaggio, si propone una riduzione del suddetto termine, in una misura pari ad un terzo.

La Società si assume pertanto l'impegno di avviare la produzione e l'invio del 2° sollecito di pagamento decorsi 60 giorni – e non più 90 – dalla produzione del 1° sollecito rimasto insoluto.

Tempistiche di attuazione dell'impegno: 1 mese dalla data di approvazione degli impegni ai sensi dell'art. 27, co. 7 del Codice del Consumo.

5) CONSIDERAZIONI CIRCA L'AMMISSIBILITÀ E L'IDONEITÀ DEGLI IMPEGNI A RIMUOVERE I PROFILI DI ILLEGITTIMITÀ CONTESTATI NELL'AVVIO DELL'ISTRUTTORIA

Pedemontana ritiene che il proprio operato sia pienamente conforme alle disposizioni del Codice del Consumo, anche per ciò che attiene agli specifici profili oggetto di contestazione nella Comunicazione di avvio del procedimento, come già rappresentato nella memoria e nella memoria tecnica del 14 giugno 2021. La Società ritiene, pertanto, che gli impegni siano a maggior ragione idonei ad eliminare le eventuali residue preoccupazioni di codesta Spett.le Autorità.

Gli impegni proposti, inoltre, sono pacificamente ammissibili ai sensi dell'art. 27, comma 7, del Codice del Consumo, poiché nel caso di cui si discute è certo che la condotta contestata nella Comunicazione di avvio non sia “manifestamente scorretta e grave”. Pedemontana ritiene che gli impegni proposti siano specifici, concreti, attuabili e facilmente monitorabili *ex post* da parte di codesta Spett.le Autorità.

Quanto ai profili informativi, infatti, gli impegni proposti *sub I.1. e I.2* consentono di fornire ulteriori informazioni all'utenza che sono idonee ad eliminare ogni residuo dubbio – negato in ogni caso dalla Società – circa la percorrenza, da parte degli utenti stessi, di un tracciato autostradale cui sono connessi oneri di pedaggio, superando così in via definitiva le preoccupazioni espresse da codesta Spett.le Autorità circa l'informativa fornita ai consumatori in merito a tale profilo.

Quanto alle modalità di riscossione di invio dei solleciti di pagamento relativi a pedaggi non corrisposti volontariamente dagli utenti, l'impegno proposto *sub II.1* è idoneo a determinare una compressione delle tempistiche – in ogni caso già oggi adeguate e in linea con quelle proprie del settore delle concessionarie autostradali – entro cui viene assicurata agli utenti la ricezione dei solleciti di pagamento.

Alla luce delle considerazioni che precedono, si ritiene che gli impegni proposti siano pienamente idonei a far venir meno le preoccupazioni manifestate da codesta Spett.le Autorità con la Comunicazione di avvio del procedimento.

Pedemontana confida, pertanto, che codesta Spett.le Autorità vorrà concludere il Procedimento con una decisione di accettazione degli Impegni, “*senza procedere all'accertamento dell'infrazione*” ai sensi dell'art. 27, comma 7, del Codice del Consumo.

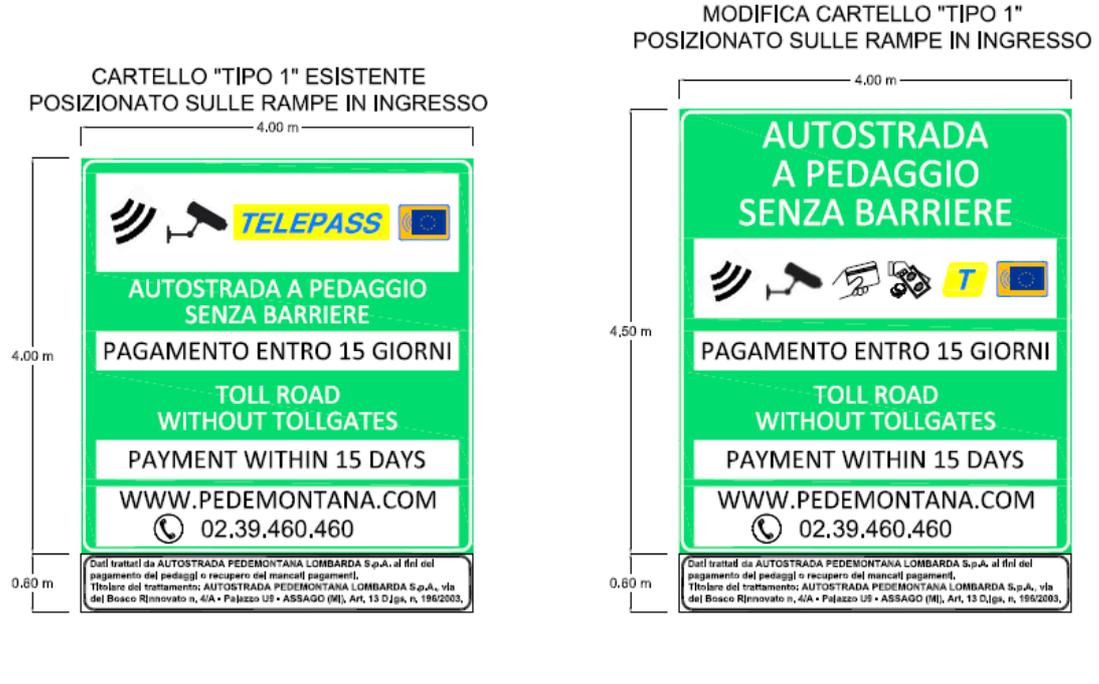
Firma

Il Direttore Generale

Ing. [omissis]*

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

ALLEGATO 1 al formulario



PS11913 - TIRRENIA-POLIZZA ANNULLAMENTO

Provvedimento n. 29964

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 21 dicembre 2021;

SENTITO il Relatore Professor Michele Ainis;

VISTA la Parte II, Titolo III del Decreto Legislativo 6 settembre 2005, n. 206, e successive modificazioni (di seguito, Codice del Consumo);

VISTO il “Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di pubblicità ingannevole e comparativa, pratiche commerciali scorrette, violazione dei diritti dei consumatori nei contratti, violazione del divieto di discriminazioni e clausole vessatorie” (di seguito, Regolamento), adottato dall'Autorità con delibera del 1° aprile 2015, n. 25411;

VISTO il proprio provvedimento del 7 settembre 2021, con il quale, ai sensi dell'articolo 7, comma 3, del Regolamento, è stata disposta la proroga del termine di conclusione del procedimento per particolari esigenze istruttorie;

VISTI gli atti del procedimento;

I. LE PARTI

1. Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. (di seguito anche CIN o il Professionista) in qualità di professionista, ai sensi dell'articolo 18, lettera *b*), del Codice del Consumo, titolare della linea di navigazione Tirrenia. La società esercita l'attività di vettore marittimo per il trasporto via mare di passeggeri e veicoli sulle principali rotte nazionali, quali ad esempio i collegamenti con la Sicilia e/o la Sardegna, in proprio o tramite le proprie controllate. La società presenta un fatturato, al 31 dicembre 2019, pari a 279.000.000 di euro¹.
2. La società Grimaldi Group S.p.A., in qualità di segnalante.

II. LE PRATICHE COMMERCIALI

3. Sulla base delle evidenze acquisite è emerso che il professionista ha posto in essere le seguenti condotte commerciali in occasione dell'attività di promozione per la vendita di biglietti per la stagione estiva 2021.
4. In particolare, sul sito *internet www.Tirrenia.it*, CIN ha pubblicizzato, nel periodo novembre - dicembre 2020, l'apertura delle prenotazioni dei servizi di traghetto per la Sardegna e per la Sicilia per la stagione estiva 2021, prospettando l'omaggio di una polizza assicurativa a copertura dell'annullamento del biglietto per i biglietti acquistati entro il 31 dicembre 2020.

¹ Fonte banca dati Telemaco ultimo bilancio depositato.



5. La pubblicità della suddetta polizza, valida sia per il biglietto di andata sia per quello di ritorno, vanta di includere in garanzia *“l'impossibilità ad intraprendere il viaggio a seguito di infezione da Covid 19 del passeggero o dei suoi familiari”*. Tale garanzia sembrerebbe invece essere esclusa dalle stesse condizioni di polizza, le quali prevedono all'articolo 15 *“che tutte le coperture non sono dovute per sinistri derivanti da epidemie o pandemie restando inteso che detta esclusione non opererà in relazione a tutti i fatti direttamente collegabili al virus attualmente in circolazione denominato Covid 19”* e al capoverso successivo del medesimo articolo che *“le prestazioni non sono dovute per sinistri determinati da quarantene”*.

6. Un ulteriore profilo riguarda il riferimento, contenuto nel sito *internet* di Tirrenia, alle qualifiche del professionista. Infatti, nel citato sito si afferma che Tirrenia, per effetto della convenzione firmata con lo Stato italiano, è titolare del servizio pubblico di collegamento con le isole Sardegna e Sicilia e, in forza di ciò, applicherebbe le tariffe in convenzione.

LA COMPAGNIA

TIRRENIA, OGGI COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE (CIN) È UNA SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE LEADER NEL SETTORE DEI TRASPORTI MARITTIMI IN ITALIA.

Tirrenia collega, con navi merci e passeggeri, importanti porti italiani e del Mediterraneo durante tutto l'arco dell'anno.

- Tirrenia collega la Sardegna da Genova per Porto Torres e Olbia, da Civitavecchia per Olbia e Cagliari e da Napoli per Cagliari;
- Tirrenia unisce la Sardegna e la Sicilia con le linee Cagliari-Palermo;
- Tirrenia gestisce unità tutto-merci con la Sardegna e la Sicilia: la linea Livorno-Cagliari opera dal Tirreno verso la Sardegna e la linea Ravenna-Catania unisce l'Adriatico alla Sicilia.

Tirrenia, per effetto della Convenzione firmata con lo Stato Italiano, è titolare del servizio pubblico di collegamento con le grandi isole: Sardegna, Sicilia e Isole Tremiti. Le tariffe in Convenzione prevedono sconti per i nati e residenti in Sardegna e per i residenti in Sicilia.

Tirrenia, per soddisfare al meglio le esigenze dei clienti e per garantire un viaggio all'insegna del relax e del divertimento, dedica particolare attenzione alle tariffe e all'intrattenimento. I migliori prezzi per tutto l'anno, speciali promozioni, accoglienza, varietà e qualità dei servizi, assistenza continua del personale, rappresentano l'identità e i valori di Tirrenia. I nuovi servizi di bordo di Tirrenia sono pensati in base alle esigenze del singolo periodo e della differente clientela, in maniera da poter offrire un servizio che rimanga competitivo nei diversi periodi dell'anno.

Visite ispettive e controlli a campione disciplinano gli standard alberghieri e la qualità dei servizi che sono offerti a bordo.

Indagini di mercato anonime (mystery passenger) hanno l'obiettivo di verificare con cadenza periodica che la qualità del servizio erogato corrisponda alle aspettative dell'azienda e dei clienti.

7. In realtà, la circostanza sopra descritta non sarebbe corretta, in quanto la Convenzione, stipulata in data 18 luglio 2012 tra Tirrenia e il Ministero delle Infrastrutture, è scaduta il 18 luglio 2020 e non risulterebbe in via di rinnovo.

III. LE RISULTANZE DEL PROCEDIMENTO

1) *Preistruttoria*

8. A seguito di una richiesta di intervento presentata in data 13 agosto 2020, e successivamente integrata il 25 novembre 2020, da parte della società Grimaldi Group S.p.A., in data 22 febbraio 2021 è stata formulata alla società CIN una richiesta di informazioni alla quale è stato dato riscontro in data 14 aprile 2021.

2) *L'iter del procedimento*

9. Sulla base delle informazioni contenute nelle sopra citate richieste di intervento e delle informazioni rese dal professionista, in data 27 maggio 2021, è stato comunicato alle Parti l'avvio del procedimento istruttorio n. PS11913 per presunta violazione degli artt. 20, 21, 22 e 23 del Decreto Legislativo 6 settembre 2005, n. 206, recante "*Codice del Consumo*" (di seguito anche "CdC") e, contestualmente, sono state richieste ulteriori informazioni.

10. In data 7 luglio 2021, sono giunti i riscontri del Professionista alla richiesta di informazioni formulata in sede di avvio, unitamente ad una preliminare memoria difensiva.

11. In data 2 settembre 2021 è stata inviata alla compagnia di assicurazioni Nobis S.p.A. una richiesta di informazioni, riscontrata dalla stessa in data 22 settembre 2021.

12. In data 7 settembre 2021, ai sensi dell'articolo 7, comma 3, del Regolamento, è stato adottato un provvedimento di proroga del termine di conclusione del procedimento, per particolari esigenze istruttorie.

13. In data 20 ottobre 2021, è stata comunicata alle Parti, ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del Regolamento, la data di conclusione della fase istruttoria.

14. Il 9 novembre 2021, CIN ha depositato una memoria conclusiva.

3) *Le evidenze acquisite*

15. La polizza pubblicizzata viene effettivamente riconosciuta in omaggio al consumatore che acquista un biglietto di trasporto marittimo. Tale polizza è una multirischio viaggi che - oltre a coprire il consumatore in caso di annullamento del viaggio per circostanze imprevedibili e non preesistenti - offre una serie di garanzie ulteriori da accadimenti dannosi e imprevisi che possono verificarsi prima e durante il viaggio. In particolare, la polizza assicurativa copre i passeggeri da una pluralità di rischi e offre una serie di servizi di assistenza agli assicurati².

16. In particolare, le condizioni contrattuali della polizza offerta da Tirrenia prevedono:
- *il rimborso delle penali previste contrattualmente nei casi di annullamento del biglietto per circostanze imprevedibili e non pre-esistenti al momento della prenotazione del biglietto, determinate da qualsiasi evento impreveduto e oggettivamente documentabile tale da comportare l'impossibilità di intraprendere il viaggio o dalla oggettiva e indifferibile necessità di prestare assistenza ai familiari malati e infortunati. Tale garanzia prevede il rimborso della penale applicata*

² Documentazione allegata alla risposta alla richiesta di informazioni prot. n. 57542 del 7 luglio 2021.

contrattualmente dall'assicurato e include anche l'impossibilità ad intraprendere il viaggio a seguito di conclamata infezione da Covid dell'assicurato e dei suoi familiari;

- il rimborso delle spese mediche sostenute durante il viaggio per cure o interventi urgenti manifestatesi durante il periodo di validità della copertura assicurativa;

- una indennità forfettaria (diaria) per ogni giorno di ricovero presso un istituto di cura disposto quale conseguenza diretta ed esclusiva di contagio da Covid 19 (con riconoscimento anche di una indennità da convalescenza in caso di dimissione in seguito a ricovero in terapia intensiva);

- servizi di assistenza alla persona (consulenza medica telefonica, invio di un medico, consulto psicologico in caso di infezione da Covid 19, second opinion in caso di infezione da Covid 19, monitoraggio del ricovero ospedaliero, trasporto sanitario organizzato, ritiro dei familiari e dei compagni di viaggio prolungamento del soggiorno, anticipo spese di prima necessità blocco e sostituzione delle carte di credito, ecc.);

- vari servizi di assistenza legati al veicolo (soccorso stradale e traino, invio pezzi di ricambio, presa in carico delle spese di recupero del veicolo, spese di albergo, autista, anticipo cauzione penale, ecc.);

- un indennizzo in casi di incendio, furto, scippo, rapina, smarrimento, avarie e mancata riconsegna del bagaglio;

- un indennizzo per i casi di interruzione del soggiorno a seguito di quarantena, con rimborso delle penali addebitate per il soggiorno alberghiero prenotato e non usufruito e delle spese alberghiere/di soggiorno a carico dell'assicurato qualora la quarantena non possa svolgersi presso il domicilio dell'assicurato.

17. La polizza non copre invece i casi di annullamento del viaggio a causa di quarantena. Questa particolare circostanza è menzionata solo nella documentazione contrattuale³.

³ Cfr. Condizioni di polizza annullamento Tirrenia, art. 15 – ESCLUSIONI E LIMITI VALIDI PER TUTTE LE GARANZIE
Tutte le prestazioni non sono dovute per sinistri determinati da:

- stato di guerra, rivoluzione, sommosse o movimenti popolari, saccheggi, vandalismo, scioperi, atti di terrorismo;
- percorrenza di tratte stradali o aeree che non costituiscano il percorso più breve dalla residenza dell'Assicurato al porto d'imbarco e dal porto di sbarco alla residenza;
- percorrenza di tratte marittime diverse da quelle che abbiano come destinazione o come partenza un luogo diverso dalla Sardegna, dalla Sicilia e dalla Corsica;
- terremoti, tsunami, onde anomale, inondazioni, alluvioni eruzioni vulcaniche ed altri fenomeni atmosferici dichiarati calamità naturali nonché fenomeni verificatisi in connessione con trasformazione od assestamenti energetici dell'atomo, naturali o provocati artificialmente;
- dolo o colpa grave del Contraente o dell'Assicurato;
- viaggio intrapreso contro il parere medico o, in ogni caso, con patologie in fase acuta od allo scopo di sottoporsi a trattamenti medico/chirurgici;
- viaggio verso un territorio ove sia operativo un divieto o una limitazione (anche temporanei) emessi da un'Autorità pubblica competente;
- viaggi estremi in zone remote, raggiungibili solo con l'utilizzo di mezzi di soccorso speciali;
- inquinamento di qualsiasi natura, infiltrazioni, contaminazioni dell'aria, dell'acqua, del suolo, del sottosuolo, o qualsiasi danno ambientale;
- fallimento del Vettore, dell'organizzatore del viaggio o di qualsiasi fornitore;
- errori od omissioni in fase di prenotazione o impossibilità di ottenere il visto o il passaporto;
- suicidio o tentativo di suicidio;
- malattie che siano l'espressione o la conseguenza diretta di situazioni patologiche croniche o preesistenti, già note all'Assicurato al momento dell'acquisto del biglietto per la garanzia "Annullamento del biglietto" e della partenza del viaggio per le garanzie "Rimborso spese mediche" e "Assistenza alla persona";
- patologie riconducibili a complicazioni dello stato di gravidanza oltre la 24ma settimana;
- interruzione volontaria di gravidanza, espanto e/o trapianto di organi;
- uso non terapeutico di farmaci o sostanze stupefacenti, tossicodipendenze da alcool e droghe, patologie HIV correlate, AIDS, disturbi mentali e disturbi psichici in genere, ivi compresi i comportamenti psicotici e/o

18. Il numero di biglietti emessi che usufruiscono della polizza sono stati 27.810. Il numero complessivo di passeggeri coperti dalla polizza è di 44.961.

19. Sulla base delle informazioni trasmesse da Nobis risulta che la compagnia di assicurazione ha ricevuto 33 sinistri che hanno interessato 50 passeggeri, con diverse causali di copertura; in particolare, di questi 33 sinistri, 1 solo, riguardante 1 passeggero, aveva come motivazione infezione Covid 19 e 3 sinistri avevano come motivazione la quarantena.

20. La compagnia inoltre ha precisato di aver rigettato complessivamente 15 richieste. Le istanze afferenti alla quarantena sono state tutte rigettate.

21. Con riferimento al profilo contestato relativo alle qualifiche vantate dal professionista circa la titolarità del servizio pubblico di collegamento con le isole Sardegna e Sicilia, la stessa società ha riconosciuto che la circostanza sopra descritta non risulta veritiera in quanto la Convenzione stipulata in data 18 luglio 2012 tra Tirrenia e il Ministero delle Infrastrutture è scaduta il 18 luglio 2020, pur vigendo un regime di proroga fino al dicembre 2020, per il rilascio delle sovvenzioni e per alcune tratte. Il professionista, pertanto, a far data dal 2 marzo 2021, ha cancellato tale riferimento dal sito *internet* aziendale⁴.

4) Le argomentazioni difensive del Professionista

22. CIN, dopo aver ricordato le caratteristiche della polizza assicurativa e le relative coperture, afferma che la polizza in parola, al pari di tutte le altre polizze assicurative, presenta delle limitazioni ed esclusioni.

23. Inoltre, CIN osserva di non aver svolto una campagna pubblicitaria “massiva”, volta a dare risalto alla propria iniziativa commerciale, ma si è limitata a segnalare, in uno dei *banner* scorrevoli presenti sul sito *internet* di Tirrenia, la possibilità di acquistare i biglietti per la Sardegna e la Sicilia

nevrotici;

- pandemie e/o epidemie e/o provvedimenti delle Autorità (anche Sanitarie), restando espressamente inteso che detta esclusione non opererà in relazione ai fatti direttamente collegabili al virus attualmente in circolazione e denominato “Covid-19”

- quarantene che siano la causa dell’Annullamento del biglietto, che riguardino il luogo di residenza e/o quello di partenza e/o quello di transito e/o quello di destinazione del viaggio acquistato dall’Assicurato, con l’eccezione della garanzia prevista al Capitolo “Interruzione soggiorno a seguito di quarantena”;

- pratica di sport quali: alpinismo con scalate superiori al terzo grado, arrampicata libera (free climbing), salti dal trampolino con sci o idrosci, sci acrobatico ed estremo, tiro con l’arco, attività ciclistiche, speleologia, sci fuori pista, sci alpinismo, sci freestyle, sci nautico, bob, canoa fluviale oltre il terzo grado, discesa di rapide di corsi d’acqua, rafting, Canyoning, kite-surfing, hidrospeed, salti nel vuoto (bungee jumping), paracadutismo,

deltaplano, sport aerei in genere, pugilato, lotta, arti marziali, boxe, football americano, beach soccer, snowboard, rugby, hockey su ghiaccio, immersione con autorespiratore, atletica pesante, attività equestri, karting, moto d’acqua, guidoslitte, trekking svolto a quote superiori ai 3000 metri s.l.m, caccia, tiro con fucili;

- atti di temerarietà;

- attività sportive svolte a titolo professionale e/o partecipazione a gare o competizioni sportive, compresi prove ed allenamenti svolte sotto l’egida di federazioni;

- gare o manifestazioni automobilistiche motociclistiche, motonautiche comprese moto d’acqua, di guidoslitte e relative prove ed allenamenti;

- le malattie infettive qualora l’intervento di assistenza sia impedito da norme sanitarie nazionali o internazionali;

- parto (anticipato, prematuro o meno) sviluppati nel corso del viaggio;

- svolgimento di attività che implicano l’utilizzo diretto di esplosivi o armi da fuoco.

Non è consentita l’emissione di più applicazioni a garanzia del medesimo rischio al fine di elevare i massimali delle specifiche garanzie e i cumuli di rischio contrattualmente previsti.

La presente polizza non può in alcun modo essere utilizzata per prolungare un rischio (i.e. il viaggio) già in corso e resta espressamente inteso come la presente polizza dovrà essere automaticamente inclusa nel biglietto del passeggero esclusivamente al momento della prenotazione del biglietto.

⁴ Cfr. Risposta alla richiesta di informazioni prot. n. 57542 del 7 luglio 2021.

beneficiando della polizza annullamento offerta in regalo, la stessa tipologia di polizza offerta a pagamento da tutti i principali *competitor* durante il processo di prenotazione e ciò senza mai enfatizzare o mettere in qualunque modo in relazione la copertura assicurativa con l'ipotesi di annullamento del viaggio a causa di infezione da Covid 19 o di quarantena, e quindi senza dare in alcun modo l'impressione al destinatario del messaggio che tale polizza potesse operare anche in relazione a quest'ultima ipotesi.

24. Secondo CIN, la stessa non è incorsa in alcuna omissione di informazioni rilevanti, in quanto la pubblicità rimandava ad un'apposita pagina dedicata all'iniziativa, raggiungibile cliccando sul *banner* pubblicitario, che conteneva un estratto delle condizioni di assicurazione, ove era specificato in positivo che “*Si intende incluso in garanzia l'impossibilità di intraprendere il viaggio a seguito di conclamata infezione da Covid 19*”, ciò che rendeva, già a livello puramente lessicale, l'operatività della copertura riferibile alla sola ipotesi di infezione da Covid e non alla (differente) ipotesi della quarantena. Peraltro, sempre secondo quanto afferma la società, la peculiare particolarità e complessità dei prodotti assicurativi – che presentano numerose ipotesi di esclusione e limitazione delle coperture assicurative – rende impossibile fornire tali informazioni nel contesto di un singolo messaggio pubblicitario, specie se caratterizzato da obiettivi limiti di spazio.

25. Il professionista osserva inoltre che i casi aventi ad oggetto l'ipotesi di quarantena, rapportati al numero complessivo di biglietti assistiti dalla polizza Nobis (27.810), rappresentano lo 0,01% dei casi, e ciò dimostra l'inidoneità della pratica a falsare il processo di scelta del consumatore; infatti, le denunce di sinistro rigettate afferenti alla causale quarantena – sia che le si consideri in termini assoluti (n. 3 denunce), sia che le si consideri in termini relativi (rispetto alle altre denunce di sinistro pervenute) – dimostrano come l'esclusione della quarantena non fosse un'informativa essenziale da fornire al consumatore, ma una delle numerose cause di esclusione della copertura che, per ragioni di spazio e di limiti connessi al mezzo utilizzato, non potevano essere rappresentate nel messaggio pubblicitario posizionato sulla home page. Il professionista fa comunque presente che – in un'ottica di fattiva collaborazione – ha provveduto a contattare i clienti interessati, chiedendo agli stessi di fornire le coordinate bancarie per il rimborso delle somme precedentemente negate dalla Compagnia di assicurazioni.

26. Con riferimento alla qualifica di esercente del servizio pubblico, CIN afferma che la stessa, successivamente alla scadenza della Convenzione, ha continuato ad operare come tale in regime di proroga su alcune tratte della Sicilia e della Sardegna, ad eccezione delle tratte Napoli-Palermo e Genova – Olbia.

27. Inoltre, CIN osserva che il riferimento alla qualifica di esercente del servizio pubblico compare nella parte relativa alla descrizione del profilo societario di Tirrenia, riportata in una pagina periferica del sito aziendale in una sezione istituzionale che nulla ha a che vedere con il processo di prenotazione dei biglietti *online*. Tale sezione del sito ha dalle visualizzazioni ridotte, pari allo 0,16% delle visualizzazioni totali del sito Tirrenia, e ciò rende la condotta del tutto priva di una qualsiasi potenzialità lesiva.

28. La società, chiede, pertanto che non le sia attribuita alcuna sanzione per la violazione degli artt. 20, 21, comma 1, lettere *b)* e *f)*, del Codice del Consumo.

IV. PARERE DELL'AUTORITÀ PER LE GARANZIE NELLE COMUNICAZIONI

29. Poiché la pratica commerciale oggetto del presente provvedimento è stata diffusa via *internet*, in data 11 novembre 2021 è stato richiesto il parere all'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni, ai sensi dell'articolo 27, comma 6, del Codice del Consumo.

30. Con comunicazione pervenuta il 14 dicembre 2021, la suddetta Autorità ha espresso il parere richiesto limitando le proprie valutazioni all'attitudine dello specifico mezzo di comunicazione utilizzato per diffondere le pratiche commerciali a incidere e amplificare l'eventuale ingannevolezza e/o scorrettezza della medesima pratica.

31. Nel parere, l'Autorità ha considerato che tale mezzo di comunicazione, impiegato nel caso di specie, *“risulta idoneo a sviluppare un significativo impatto sui consumatori che, sulla base delle informazioni contenute nel sito del Professionista, potrebbero essere indotti ad assumere una decisione commerciale che altrimenti non avrebbero preso, così sviluppando, in concreto la piena potenzialità promozionale della comunicazione on line”*.

32. Pertanto, l'Autorità ha ritenuto che *“il mezzo internet sia uno strumento idoneo a influenzare significativamente la realizzazione”* delle pratiche commerciali oggetto di parere.

V. PARERE DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE TRASPORTI

33. Poiché la pratica commerciale oggetto del presente provvedimento riguarda il settore dei trasporti marittimi, in data 12 novembre 2021 è stato richiesto il parere all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 27, comma 1-*bis*, del Codice del Consumo, introdotto dall'articolo 1, comma 6, lettera *a*), del D. Lgs. n. 21/2014. Con parere pervenuto in data 3 dicembre 2021, la suddetta Autorità ha espresso il citato parere, sulla base delle seguenti considerazioni qui di seguito riportate.

34. La condotta contestata, pur riferibile ad un generico diritto dei passeggeri-consumatori alla trasparenza informativa da parte del vettore-professionista, non afferisce ad ipotesi disciplinate dal Regolamento – rispetto al quale ART è investita di specifiche funzioni di vigilanza – né a fattispecie contemplate dagli atti di regolazione. Né il Regolamento, né gli atti di regolazione, infatti, si occupano delle specifiche informazioni da rendere ai passeggeri relativamente agli eventuali prodotti assicurativi proposti dai vettori in fase di stipula del contratto di trasporto. Pertanto, l'Autorità intende fornire elementi di contesto volti all'individuazione delle disposizioni afferenti al proprio ambito di competenza che possano fungere da parametri normativi di riferimento ai fini della valutazione degli *standard* di diligenza richiesti ad un professionista del settore in esame.

35. Con riferimento all'ambiguità e opacità delle informazioni rese dal vettore in merito alla polizza assicurativa gratuita abbinata al titolo di viaggio, a copertura dell'eventuale rinuncia al viaggio da parte del passeggero, ART rileva che dette informazioni afferiscono alla fase che precede immediatamente la stipula del contratto. Relativamente a questa fase del rapporto tra passeggero e vettore, le norme in materia consumeristica soccorrono a tutela del consumatore, quale parte debole del contratto. Senza entrare nel merito dei profili di matrice assicurativa, ART rileva che la polizza multirischio offerta gratuitamente ai passeggeri non sembrerebbe comprimere gli specifici diritti riconosciuti ai passeggeri dal Regolamento, in cui non è disciplinato il rimborso del biglietto nei casi di rinuncia al viaggio da parte del passeggero.

36. Con riferimento al profilo della non veridicità della qualifica del professionista come operatore di servizio pubblico per i collegamenti con le isole maggiori, ricordando che la relativa contestazione riguarda il periodo compreso tra luglio 2020 e il 2 marzo 2021, ART osserva quanto segue.

37. I servizi di cabotaggio marittimo misto passeggeri-merci con le isole maggiori e le isole Tremiti sono stati affidati a CIN con la Convenzione n. 54 del 18 luglio 2012, stipulata dall'impresa armatoriale e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (oggi Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, "MIMS"), con scadenza prevista al 18 luglio 2020 (articolo 4 della Convenzione). Con l'approssimarsi del termine di scadenza della Convenzione, si sono susseguiti una serie di interventi normativi volti a prorogarne l'efficacia.

38. Con specifico riferimento alle tratte Napoli-Palermo, Ravenna-Brindisi-Catania, Livorno-Cagliari e Genova-Olbia-Arbatax, in considerazione della presenza consolidata di operatori in concorrenza e del loro dichiarato interesse a soddisfare le esigenze rilevate, si è pervenuti a una liberalizzazione del mercato a partire dal dicembre 2020.

39. A seguito della decisione del MIMS di imporre obblighi di servizio pubblico orizzontali per il collegamento Civitavecchia-Olbia, le imprese Grandi Navi Veloci S.p.A., Grimaldi Euromed S.p.A. e Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. hanno iniziato ad operare in regime di OSP orizzontale a partire da maggio 2021 (in relazione solo al periodo invernale ottobre-maggio).

40. Il MIMS ha inoltre deciso di procedere, invece, con affidamento mediante gara per i servizi Cagliari-Napoli, Cagliari-Palermo, Genova-Porto Torres, Civitavecchia-Cagliari-Arbatax e Termoli-Tremiti. Le procedure di gara si sono concluse con l'affidamento del servizio sui collegamenti Napoli-Cagliari e Palermo-Cagliari all'impresa di navigazione Grimaldi Euromed S.p.A. a partire dal 1° giugno 2021 e sul collegamento Termoli-Tremiti all'impresa Navigazione Libera del Golfo S.r.l. a partire dal 1° luglio 2021. A seguito di due procedure di gara andate deserte, i servizi sulla linea Civitavecchia-Arbatax-Cagliari sono stati affidati per un periodo di sei mesi a Grimaldi Euromed S.p.A. a partire dal 23 settembre 2021. Infine, il collegamento Genova-Porto Torres è stato affidato a CIN a partire dal 1° ottobre 2021 (in relazione solo al periodo invernale ottobre-maggio).

VI. VALUTAZIONI CONCLUSIVE

41. Il procedimento in esame concerne la valutazione dei comportamenti posti in essere da CIN, in relazione alle modalità di promozione della vendita di biglietti per la stagione estiva 2021, promozione effettuata in un periodo (novembre - dicembre 2020) nel quale la situazione pandemica era ancora in piena fase emergenziale ed era un fenomeno altrettanto, se non maggiormente, diffuso il ricorso alla quarantena di persone che seppur non infette avevano avuto un contatto con un soggetto positivo, proprio allo scopo di limitare la diffusione del contagio.

42. Infatti, come risulta dai dati statistici sulla pandemia pubblicati quotidianamente dal sito del Ministero della Salute⁵, il numero di persone in quarantena domiciliare a scopo preventivo risulta pressoché pari numero di persone risultate positive al Covid, con la conseguenza che potenzialmente un elevato numero di consumatori avrebbero potuto trovarsi nella condizione di aver acquistato un

⁵ Cfr. Sito Ministero della Salute pagina denominata: dati statistici Covid 19 in Italia

biglietto sulla base di una rassicurante possibilità di copertura assicurativa in caso di annullamento del viaggio. Le risultanze istruttorie hanno confermato, invece, che l'annullamento del viaggio a causa di una quarantena non era una causa di attivazione della citata copertura assicurativa.

43. Prima di entrare nel merito delle condotte oggetto di valutazione, è necessario precisare che la circostanza che solo un numero esiguo e ridotto di passeggeri abbia richiesto la copertura assicurativa per quarantena non esclude il configurarsi della fattispecie di pratica commerciale scorretta, stante la natura di illecito di pericolo della stessa.

44. Al riguardo, rileva la giurisprudenza costante dei giudici amministrativi, i quali hanno più volte affermato il principio secondo il quale *“non occorre individuare un concreto pregiudizio delle ragioni dei consumatori, in quanto è la stessa potenzialità lesiva, al fine di evitare anche solo in astratto condizionamenti e/o orientamenti decettivi, che consente di ascrivere la condotta nel quadro dell'illecito di “mero pericolo” in quanto intrinsecamente idonea a configurare le conseguenze che il codice del consumo ha invece inteso scongiurare”*⁶.

45. Parimenti, risulta priva di pregio la contestazione mossa dal professionista in ordine alla circostanza che la complessità delle condizioni di polizza e le limitazioni di spazio non avrebbero reso possibile riportare tutte le informazioni rilevanti nel *banner* utilizzato per promuovere l'offerta commerciale *de qua*. A tale riguardo giova ricordare quanto sancito dal Consiglio di Stato, secondo il quale: *“il principio di chiarezza e completezza nelle comunicazioni pubblicitarie si impone fin dal primo contatto con il consumatore, con la conseguenza che il rinvio a ulteriori fonti di informazione, tra l'altro di consultazione solo eventuale, non consente di sanare ex post l'inadempimento dell'onere informativo imposto all'operatore”*⁷.

46. Nel contesto in cui si è inserita la promozione in parola, la mancanza di un'esplicita indicazione della quarantena come esclusa dalla copertura assicurativa in caso di annullamento del biglietto, rappresenta per il consumatore un'alterazione del *set* informativo che incide in modo grave e rilevante sulla sua decisione di acquistare o meno il biglietto, in un periodo di tempo molto anticipato rispetto alla data di utilizzo dello stesso.

47. Infatti, in una fase dove la situazione di emergenza sanitaria era ancora esistente e dove le possibili limitazioni alla circolazione delle persone avrebbero potuto rapidamente incidere sulla possibilità di spostamento e di viaggi, risulta fondamentale per i consumatori conoscere le principali situazioni ed esclusioni relative alla promozione offerta circa la possibilità di effettuare le cancellazioni dei biglietti acquistati.

48. In conclusione, l'assenza di un'informativa chiara e completa circa le caratteristiche della promozione offerta da CIN, è suscettibile di compromettere il processo di scelta e adesione consapevole dei consumatori alla stessa.

49. Le modalità utilizzate da CIN per indicare dette limitazioni, astrattamente ricavabili sulla base degli elementi che rientravano nella copertura e senza invece indicare espressamente ciò che non vi rientrava, risultano, peraltro, non conformi allo *standard* di diligenza richiesto ad un professionista del settore, in quanto non consentano al cliente di prendere visione in maniera esaustiva ed immediata di dette limitazioni.

⁶ Cfr. Sentenza TAR Lazio n. 6446 del 3 luglio 2009 e sentenza n. 218 del 10 gennaio 2017 e Tar Lazio 20 febbraio 2020 n. 2245; Consiglio di Stato 27 febbraio 2020 n. 01425

⁷ Sentenza Consiglio di Stato sez.VI, 12 marzo 2020, n. 01751.

50. Anche in ordine alle qualifiche del professionista, il comportamento di CIN risulta scorretto ed ingannevole. Come emerso dalle risultanze istruttorie, la Convenzione stipulata, in data 18 luglio 2012, tra Tirrenia e il Ministero delle Infrastrutture è scaduta il 18 luglio 2020. Il professionista richiama al riguardo la proroga all'esercizio e il rilascio da parte del Ministero delle Infrastrutture delle relative sovvenzioni per il periodo Luglio – dicembre 2020⁸. Alla data di avvio del procedimento, pertanto, CIN – a differenza di quanto dalla stessa sostenuto - non risultava più essere in regime di proroga; mentre solo sulle linee Termoli-Tremi e Civitavecchia-Arbatax-Cagliari nonché sulle restanti quattro linee (Civitavecchia\Olbia, Genova\Porto Torres, Napoli\Cagliari, Cagliari\Palermo), è stata consentita la prosecuzione dei servizi essenziali di continuità marittima.

51. La questione come declinata dal professionista presenta connotati di una specificità tecnica difficilmente comprensibili da consumatore medio. Il dato di fatto è che CIN ha avuto sovvenzioni ulteriori fino al dicembre 2020 e che per alcune tratte - decisamente disagiate - ha continuato ad assicurare il servizio di continuità territoriale. Da un punto di vista della comunicazione resa al consumatore, invece, la qualifica di esercente del servizio pubblico ha un'ampia portata di immagine e di garanzia del servizio. Tale aspetto rileva peraltro in contrapposizione soprattutto con gli altri vettori che svolgono la medesima attività in regime privatistico – commerciale.

52. L'affermazione presenta, pertanto, profili di non veridicità e di scorrettezza, atteso che viene prospettata una qualifica non più in possesso del professionista, pur nella limitata portata della stessa stante la presenza in una pagina secondaria del sito. Al riguardo rileva peraltro che il professionista, a far data dal 2 marzo 2021, ha cancellato tale riferimento dal sito *internet* aziendale⁹.

53. In conclusione, la diffusione di messaggi promozionali volti ad indurre i consumatori ad acquistare biglietti con notevole anticipo rispetto al periodo di utilizzo degli stessi e inerenti la possibilità di cancellare detti biglietti in quanto si offriva una polizza assicurativa che avrebbe coperto le eventuali penali, senza tuttavia indicare l'esclusione per i consumatori che si trovavano in quarantena, nonché il riferimento sulle qualifiche del professionista quale titolare della convenzione per le rotte in esame, configurano una pratica commerciale ingannevole, in violazione degli articoli 20 e 21, comma 1, lettere b) e f), del Codice del Consumo.

VII. QUANTIFICAZIONE DELLA SANZIONE

54. Ai sensi dell'articolo 27, comma 9, del Codice del Consumo, con il provvedimento che vieta la pratica commerciale scorretta, l'Autorità dispone l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 a 5.000.000 euro, tenuto conto della gravità e della durata della violazione.

55. In ordine alla quantificazione della sanzione deve tenersi conto, in quanto applicabili, dei criteri individuati dall'articolo 11 della legge n. 689/81, in virtù del richiamo previsto all'articolo 27, comma 13, del Codice del Consumo: in particolare, della gravità della violazione, dell'opera svolta dall'impresa per eliminare o attenuare l'infrazione, della personalità dell'agente, nonché delle condizioni economiche dell'impresa stessa.

56. Ai fini della gravità dell'infrazione si tiene conto: i) della dimensione economica del Professionista atteso che si tratta di uno dei principali vettori marittimi operanti sul mercato; ii)

⁸ Cfr. documentazione allegata alla risposta alla richiesta di informazioni del 14 aprile 2021, prot. n. 36791.

⁹ Cfr. Risposta alla richiesta di informazioni prot. n. 57542 del 7 luglio 2021.

dell'ampia diffusione della pratica commerciale la quale, per il mezzo di diffusione utilizzato, è idonea a raggiungere un elevato numero di consumatori; iii) dell'entità del pregiudizio economico derivante agli stessi dalla potenziale capacità di attrazione di una formula commerciale innovativa.

57. Inoltre, con riguardo alla pratica commerciale, nel valutare la gravità della violazione, si tiene conto della specificità del settore, nel quale il consumatore acquirente si trova in una posizione di inevitabile asimmetria informativa rispetto al professionista; della modalità di diffusione dell'offerta realizzata attraverso il sito *internet*, strumento suscettibile di raggiungere una molteplicità di consumatori; dell'entità complessiva del pregiudizio al comportamento economico potenzialmente derivante per i consumatori.

58. Per quanto riguarda la durata della violazione, dagli elementi acquisiti agli atti risulta che la pratica commerciale suddetta pratica sia stata posta in essere da Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., a decorrere dal luglio 2020 e risulta cessata il 2 marzo 2021¹⁰.

59. Nella determinazione della sanzione si tiene conto, altresì, della situazione economica in cui versa il professionista il quale ha depositato agli atti il decreto del Tribunale di Milano che ha ammesso la società MOBY S.p.A. - società capogruppo - alla procedura di concordato preventivo.

60. Alla luce di quanto esposto, si ritiene congruo determinare l'importo della sanzione amministrativa pecuniaria applicabile a Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. nella misura di 100.000 € (centomila euro).

RITENUTO, pertanto, sulla base delle considerazioni suesposte, e tenuto conto del parere dell'Autorità per i Trasporti e del parere dell'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni, che la pratica commerciale posta in essere da Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. risulta essere in contrasto con gli articoli, 20 e 21, comma 1, lettere *b)* e *f)*, del Codice del Consumo, in quanto omette informazioni rilevanti in merito al prezzo e alla convenienza economica dell'offerta pubblicizzata;

DELIBERA

a) che la pratica commerciale descritta al punto II del presente provvedimento, posta in essere dalla società Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., costituisce, per le ragioni e nei limiti esposti in motivazione, una pratica commerciale scorretta ai sensi degli articoli 20 e 21, comma 1, lettere *b)* e *f)*, del Codice del Consumo, e ne vieta la diffusione o continuazione;

b) di irrogare alla società Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., una sanzione amministrativa pecuniaria di 100.000 € (centomila euro);

Le sanzioni amministrative irrogate devono essere pagate entro il termine di trenta giorni dalla notificazione del presente provvedimento, utilizzando i codici tributo indicati nell'allegato modello F24 con elementi identificativi, di cui al Decreto Legislativo n. 241/1997.

¹⁰ Si tratta, rispettivamente, della data di cessazione delle Convenzione con il Ministero delle infrastrutture e della data di cancellazione della citazione dal sito aziendale come dichiarato dal professionista in risposta alla richiesta di informazioni prot. n. 57542 del 7 luglio 2021. Il periodo di tempo considerato ricomprende anche l'arco temporale di diffusione del messaggio relativo alla polizza assicurativa in omaggio.

Il pagamento deve essere effettuato 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 S.p.A., ovvero utilizzando i servizi telematici dell'Agenzia delle Entrate, disponibili sul sito internet www.agenziaentrate.gov.it.

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.

all'Autorità attraverso l'invio della documentazione attestante il versamento effettuato.

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

Ai sensi dell'articolo 27, comma 12, del Codice del Consumo, in caso di inottemperanza al provvedimento, l'Autorità applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 10.000 a 5.000.000 euro. Nei casi di reiterata inottemperanza l'Autorità può disporre la sospensione dell'attività di impresa per un periodo non superiore a trenta giorni.

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, fatti salvi i maggiori termini di cui all'articolo 41, comma 5, del Codice del processo amministrativo, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 8 del Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n. 1199, entro il termine di centoventi giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso.

p. IL SEGRETARIO GENERALE
IL VICE SEGRETARIO GENERALE
Serena Stella

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli

***Autorità garante
della concorrenza e del mercato***

Bollettino Settimanale
Anno XXXII- N. 3 - 2022

Coordinamento redazionale

Giulia Antenucci

Redazione

Valerio Ruocco, Simonetta Schettini, Manuela Villani
Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato
Ufficio Statistica e Applicazioni Informatiche
Piazza Giuseppe Verdi, 6/a - 00198 Roma
Tel.: 06-858211 Fax: 06-85821256

Web: <https://www.agcm.it>

Realizzazione grafica

Area Strategic Design
