

C11613 - COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE/RAMO DI AZIENDA DI TIRRENIA DI NAVIGAZIONE*Provvedimento n. 23629*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 30 maggio 2012;

SENTITO il Relatore Dottor Salvatore Rebecchini;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTA la comunicazione della società Compagnia Italiana di Navigazione S.r.l., pervenuta in data 7 maggio 2012;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Compagnia Italiana di Navigazione S.r.l. (di seguito, CIN) è una società costituita allo scopo di partecipare alla procedura ad evidenza pubblica per la privatizzazione di Tirrenia. Il capitale di CIN è attualmente detenuto interamente da Onorato Partecipazioni S.r.l..

2. Tirrenia di Navigazione S.p.A. in A.S. (di seguito, Tirrenia) è la società che ha svolto storicamente il servizio di trasporto marittimo di passeggeri e merci tra le Isole maggiori – Sardegna e Sicilia – e l'Italia continentale, garantendo, sulla base di una convenzione, gli obblighi di servizio pubblico a fronte di specifici sussidi. La società Tirrenia è a capo dell'omonimo gruppo armatoriale, attualmente controllato dal Ministero dell'Economia attraverso Fintecna finanziaria per i settori industriali e dei servizi. La convenzione, originariamente stipulata nel 1991 tra Tirrenia e l'allora Ministero della Marina Mercantile (oggi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), è stata da ultimo prorogata al fine di prolungarne l'efficacia fino al completamento delle procedure di privatizzazione della società.

Il fatturato realizzato da Tirrenia nel 2010 è stato di circa [100-468]¹ milioni di euro, interamente realizzati in Italia.

3. Moby S.p.A. (di seguito, Moby) è una società controllata congiuntamente dall'armatore Vincenzo Onorato, al quale è riferibile oltre il 60% del capitale sociale, e da L19 S.p.A. (di seguito L19), con il 32% del capitale sociale, quest'ultima indirettamente controllata da Clessidra SGR S.p.A.². Moby è a capo di un gruppo attivo principalmente in Italia nel settore del trasporto marittimo di linea di passeggeri, con o senza veicoli, e di merci (c.d. navi *Ro-Pax*). Nel 2010 Il fatturato complessivo di Moby è stato pari a 263,8 milioni di euro, realizzato quasi interamente in Italia.

4. Onorato Partecipazioni S.r.l. (di seguito, OP) è una società di partecipazioni che controlla, tra le altre, la società di navigazione Moby. Il fatturato di OP nel 2010 è stato pari a 2,58 milioni di euro, interamente realizzato in Italia.

¹ Nella presente versione alcuni dati sono omessi, in quanto si sono ritenuti sussistenti elementi di riservatezza o di segretezza delle informazioni.

² Il controllo congiunto è esercitato sulla base di un patto parasociale che conferisce a L19/Clessidra un diritto di veto su alcune delle materie rilevanti ai fini dell'indirizzo strategico della società.

5. Clessidra SGR S.p.A. (di seguito, Clessidra SGR), integralmente controllata dal fondo di *private equity* Clessidra Capital Partners II, è attiva nel settore dei servizi finanziari e, in particolare, nell'istituzione e gestione di fondi di *private equity*, tra i quali figura L19 S.p.A. (di seguito L19), che assumerà il controllo congiunto di CIN insieme a Moby.

Il fatturato realizzato nel 2010 da Clessidra SGR e dai fondi di investimento di tipo chiuso da essa istituiti e gestiti risulta pari a circa [1-2] miliardi di euro a livello mondiale, di cui [1-2] miliardi di euro nell'Unione Europea e 1.112 milioni di euro in Italia.

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

6. L'operazione consiste nell'acquisizione, da parte di CIN, del ramo d'azienda di Tirrenia preposto alla fornitura del servizio di trasporto marittimo di passeggeri e merci tra l'Italia continentale e le isole maggiori e minori, a seguito dell'aggiudicazione provvisoria, avvenuta in data 23 maggio 2011, della gara bandita nel 2010.

7. La convenzione attualmente in vigore (Vecchia Convenzione), che prevede Obblighi di Servizio Pubblico (OSP) è stata sottoscritta nel 1991 da Tirrenia con l'allora Ministero della Marina Mercantile ed è tuttora in vigore a seguito di una serie di proroghe. La Vecchia Convenzione stabilisce prezzi fissi per i servizi oggetto del contratto e riguarda le seguenti rotte: Napoli - Palermo, Genova - Porto Torres, Civitavecchia - Olbia (queste tre rotte solo nella stagione invernale), Genova - Olbia - Arbatax, Napoli - Cagliari, Cagliari - Palermo, Cagliari - Trapani, Civitavecchia - Cagliari - Arbatax, Termoli - Termiti e, con riferimento al trasporto di merci, alle rotte Napoli - Cagliari, Livorno o Genova - Cagliari, Ravenna - Catania.

8. Al completamento dell'operazione in esame, CIN sottoscriverà con lo Stato italiano una nuova versione del contratto di OSP³ (Nuova Convenzione), che sostituirà quello attuale. Il nuovo contratto di OSP si applicherà alle medesime rotte, per almeno 8 anni e fisserà, per le rotte interessate, frequenze minime, una capacità minima di trasporto e prezzo massimo. Nell'ambito della Nuova Convenzione, è previsto che lo Stato versi a Tirrenia un contributo finanziario pari a un importo di 72,7 milioni di euro per ciascun anno di durata della convenzione⁴.

9. Il capitale di CIN è attualmente detenuto interamente da OP, la quale, in base agli accordi sottoscritti dalle Parti e subordinatamente al rilascio dell'autorizzazione dell'Autorità *antitrust* italiana, a seguito dell'operazione, cederà le seguenti partecipazioni: *i*) una partecipazione pari al 40% a Moby; *ii*) una partecipazione pari al 30%, a L19; *iii*) una partecipazione pari al 20% a Gruppo Investimenti Portuali GIP S.p.A.; *iv*) una partecipazione pari al 10% a Shipping Investment S.r.l.

A conclusione del suddetto trasferimento di quote, secondo quanto notificato dall'acquirente, Moby ed L19 eserciteranno il controllo congiunto di CIN e pertanto, in via indiretta, il controllo congiunto del ramo d'azienda di Tirrenia.

Oltre alla condizione di sospensiva riguardante il vaglio dell'Autorità, l'operazione è condizionata alla sottoscrizione da parte di CIN della Nuova Convenzione con il Ministero, entro 30 giorni dall'autorizzazione *antitrust*.

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

10. L'operazione comunicata, in quanto comporta l'acquisizione di parte di un'impresa, costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera *b*), della legge n. 287/90.

³ In data 10 marzo 2010 è stato approvato, dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, lo schema della nuova Convenzione.

⁴ Cfr. art. 19ter, comma 16, del D.L. n. 135 del 25 settembre 2009, convertito con legge 20 novembre 2009, n. 166.

Essa rientra quindi nell'ambito di applicazione della legge n. 287/90, non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento CE n. 139/04, ed è soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva disposto dall'articolo 16, comma 1, della medesima legge, in quanto il fatturato totale realizzato a livello nazionale dall'insieme delle imprese interessate è stato superiore a 468 milioni di euro.

IV. I MERCATI RILEVANTI

a) *I servizi di trasporto marittimo di passeggeri e merci*

11. L'operazione interessa il settore dei trasporti marittimi di linea misti passeggeri/merci, che può essere erogato tramite navi traghetto tuttomerce (c.d. Ro-Ro) o miste merci/passeggeri (c.d. Ro-Pax), su specifiche rotte.

12. Secondo un consolidato orientamento dell'Autorità, il servizio di trasporto di linea di passeggeri, con o senza veicoli, e di merci, che fa la spola tra due porti a cadenze frequenti e regolari, presenta caratteristiche specifiche quali la regolarità del servizio, gli orari e le tariffe prefissate, che lo distinguono dalle altre modalità di trasporto marittimo di merci (quali quello esercitato con navi porta-container o con navi che trasportano vagoni ferroviari) e consentono di individuare un mercato del prodotto distinto⁵.

13. La sostituibilità fra le varie rotte è influenzata da numerosi fattori quali la frequenza e il tempo di traversata, nonché dalla qualità dei collegamenti terrestri rispetto ai porti di origine e destinazione. Con particolare riferimento alla domanda espressa dalle imprese di autotrasporto, un ulteriore fattore in base al quale valutare la sostituibilità tra porti e rotte è costituito dalla maggiore o minore vicinanza degli stabilimenti commerciali cui deve essere consegnata la merce trasportata rispetto al porto di destinazione. La dimensione geografica del mercato è data dalla singola tratta servita o da fasci di rotte tra porti considerati sostituibili dal punto di vista della domanda.

14. Tirrenia opera con il servizio di trasporto di linea (prevalentemente) di passeggeri, con o senza veicoli, sulle seguenti rotte:

- Genova – Porto Torres
- Genova – Olbia
- Civitavecchia- Olbia
- Napoli – Palermo
- Genova - Olbia – Arbatax
- Napoli – Cagliari
- Cagliari – Palermo
- Cagliari – Trapani
- Civitavecchia – Cagliari – Arbatax
- Termoli – Tremiti

Mentre le rotte operate da Tirrenia prevalentemente per il trasporto merci sono le seguenti:

- Livorno o Genova – Cagliari
- Napoli – Cagliari
- Ravenna – Catania.

15. In considerazione del fatto che su alcune delle rotte sopra indicate la società acquirente CIN non è presente e quindi l'operazione comporta una mera sostituzione di un operatore con un altro, si considerano rilevanti ai fini della valutazione dell'operazione in esame le rotte per le quali si

⁵ Cfr. provv. n. 2379, A49 - *Pozzuoli Ferries/Gruppo Lauro*, in Boll. n. 42/94; provv. n. 22109, C10919 - *Marinvest/Grandi Navi Veloci*, in Boll. n. 6/11; provv. n. 22622 C11072 - *Moby/Toremarm-Toscana Regionale Marittima*, in

verifica una sovrapposizione tra le attività delle parti⁶, e segnatamente: Genova – Porto Torres, Genova – Olbia, Civitavecchia- Olbia (prevalentemente trasporto passeggeri, con o senza veicoli) e Livorno o Genova – Cagliari (prevalentemente trasporto merci).

16. La dimensione dei mercati rilevanti, in termini di volumi, è sintetizzata nella tabella seguente.

Tabella 1 - Trasporto Passeggeri - dimensione dei mercati nel 2010-2011, in volume (in migliaia)

Rotta	Numero Passeggeri	Numero Veicoli	Merchi
	(2011)	(2010)	(2011, mt lin.)
Genova - Porto Torres	743	290	819
Genova - Olbia	538	284	163
Civitavecchia- Olbia	1.323	496	868
Livorno o Genova - Cagliari	-	-	699

Fonte: elaborazione su stime fornite dalle Parti.

b) I servizi di gestione dei terminali marittimi passeggeri e i servizi di rimorchi

17. L'operazione interessa inoltre i servizi di gestione dei terminali marittimi, consistenti principalmente nella manutenzione ordinaria e straordinaria degli edifici e delle altre strutture, nella vigilanza all'interno del terminale marittimo, nonché nella ricezione e smistamento dei passeggeri e dei mezzi in transito. Come confermato dalle parti, Moby controlla la società Synerggest Olbia S.p.A. che risulta titolare della concessione rilasciata dall'Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci per i servizi di gestione dei terminali marittimi passeggeri in tali porti⁷.

18. Moby e Tirrenia detengono, inoltre, partecipazioni pari rispettivamente al 7,33% e 2,44% nel capitale della società Stazioni Marittime S.p.A. del porto di Genova.

19. In virtù del sistema concessorio attualmente vigente, l'attività di gestione dei terminali marittimi passeggeri è configurabile quale monopolio legale su base locale.

20. Per quanto concerne i servizi di rimorchio, Moby controlla dal 2005 la società Rimorchiatori Sardi S.p.A. che opera in concessione esclusiva nei principali porti della Sardegna. I servizi di rimorchio nei porti, definiti come servizi di interesse generale, non sono generalmente resi obbligatori nei porti dalla normativa vigente: tuttavia, in alcuni casi, l'autorità marittima può rendere obbligatori tali servizi, per ragioni di pericolosità del carico, difficoltà dell'approdo o di particolari condizioni meteo-marine. Le tariffe di tali servizi sono stabilite con cadenza biennale dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e pubblicate dalle autorità marittime.

Boll. n. 29/11.

⁶ Nonostante le Parti sostengano che occorra operare una distinzione tra i servizi di trasporto marittimo soggetti a obblighi di servizio pubblico e quelli forniti in libero mercato, la costante prassi dell'Autorità per quanto riguarda questi mercati conferma l'esistenza di un unico mercato, indipendentemente dai vincoli di servizio pubblico (da ultimo provv. n. 22622, C11072 - *Moby/Toremor-Toscana Regionale Marittima*, cit.).

⁷ Provv. n. 16438, C8246 - *Moby/Synerggest Olbia*, in Boll. n. 5/07.

c) *La posizione delle parti*

c.1) Il trasporto marittimo di passeggeri (con o senza veicoli)

21. L'operazione interessa, nello specifico, le principali rotte di collegamento della Sardegna con il continente (Genova-Porto Torres, Genova – Olbia e Civitavecchia – Olbia).

22. Con riferimento al trasporto passeggeri, sulla base dei dati forniti dalle parti, le quote di mercato calcolate per il 2011 mostrano che Tirrenia e Moby sono rispettivamente il primo e/o il secondo operatore sulle rotte Genova – Porto Torres, Genova – Olbia e Civitavecchia – Olbia. A seguito, dell'operazione, pertanto, su tali rotte risulterebbero in capo a CIN quote di mercato superiori al [60-80%] (Tabella 2). A ciò si aggiunga che, mentre Tirrenia rappresenta l'operatore storico nel trasporto marittimo nazionale, Moby è stato negli ultimi anni il soggetto più dinamico sulle rotte del Tirreno settentrionale.

Tabella 2 - Trasporto Passeggeri - quote di mercato nel 2011, in valore e volume (sulla base dei passeggeri trasportati)

Rotte	Tirrenia		Moby		GNV/SNAV		Sardinia Ferries		Saremar**		Post- Concentr. CIN/Tirrenia	
	Val.	Vol.	Val.	Vol.	Val.	Vol.	Val.	Vol.	Val.	Vol.	Val.	Vol.
	Gen - P.Torres*	[45-50%]	[55-60%]	[20-25%]	[20-25%]	[25-30%]	[20-25%]	-	-	[1-5%]	[5-10%]	[60-70%]
Gen - Olbia	[5-10%]	[10-15%]	[55-60%]	[55-60%]	[30-35%]	[25-30%]	-	-	-	-	[60-70%]	[70-80%]
Civ - Olbia	[50-55%]	[50-55%]	[20-25%]	[20-25%]	[10-15%]	[5-10%]	[10-15%]	[10-15%]	[1-5%]	[5-10%]	[70-80%]	[70-80%]

Fonte: elaborazione sulla base dei dati forniti dalle Parti.

* Quote fornite dalle Parti nell'ipotesi di sostituibilità tra i porti di partenza Genova e Vado Ligure;

** Saremar ha operato sulla rotta Vado Ligure – Porto Torres.

c.2) Il trasporto marittimo di merci

23. Per quanto riguarda il trasporto merci, in prima approssimazione, sulla base dei soli dati di volume forniti dalle parti, la concentrazione comporterà un rafforzamento delle Parti sulle rotte Genova – Olbia e Livorno – Cagliari, mentre sulle altre rotte (Genova – Porto Torres, Civitavecchia – Olbia e Livorno – Olbia) si realizzerà sostanzialmente la sostituzione di un operatore con un altro.

Tabella 3 - Trasporto Merci - quote di mercato nel 2011, in volume (sulla base dei metri lineari)

Rotte	Tirrenia	Moby	GNV/SN AV	Sardinia Ferries	Saremar	Altri	Post- Conc. CIN Tirrenia + Moby
Gen-P. Torres	[60-65%]	-	[20-25%]	-	[10-15%]**	[1-5%]	[60-70%]
Gen-Olbia	[25-30%]	[45-50%]	[25-30%]	-	-	-	[70-80%]
Civ-Olbia	[90-95%]	[1-5%]	[1-5%]	[1-5%]	[1-5%]	[1-5%]	[90-100%]
Liv-Olbia	-	[75-80%]*	-	[20-25%]	-	[1-5%]	[70-80%]
Liv-Cagl.	[90-95%]	[10-15%]*	-	-	-	-	[90-100%]

Fonte: elaborazione sulla base dei dati forniti dalle Parti.

* Moby opera sulla rotta Piombino – Olbia;

** Saremar opera sulla rotta Vado Ligure – Porto Torres.

24. A fronte dell'elevata quota di mercato di cui le parti disporranno su tutte le principali rotte da/per la Sardegna a seguito dell'operazione, si osserva la presenza di altri operatori con una posizione assai meno rilevante: nel mercato del trasporto passeggeri, in particolare, il secondo operatore –GNV/SNAV– presenta quote inferiori al [25-30%] su tutte le rotte, mentre il quarto –Sardinia Ferries, che opera solo sulla rotta Civitavecchia-Olbia – e il quinto –Saremar, che opera sulla Vado Ligure-Porto Torres e sulla Civitavecchia-Olbia – non superano il [5-10%] ciascuno. Quest'ultimo operatore, che tradizionalmente offre il servizio di collegamento marittimo tra la Sardegna, la Corsica e le isole minori⁸, ha avviato in via sperimentale il servizio di traghetti sulle rotte tra la Sardegna e l'Italia peninsulare solo durante la stagione estiva 2011⁹.

V. IL CONTESTO DI MERCATO

a) *Barriere all'entrata*

25. Nei servizi di trasporto marittimo di passeggeri e merci le possibili barriere all'ingresso di nuovi operatori sono rappresentate principalmente dalla disponibilità di banchine e di accosti nei

⁸ Nei confronti di Saremar, l'Autorità ha recentemente avviato il procedimento SP136 - *Saremar-Sardegna Regionale Marittima/Rotte Civitavecchia-Golfo Aranci e Vado Ligure-Porto Torres* (cfr. provv. 23495, in Boll. n. 16/12).

⁹ Secondo quanto indicato sul sito della Regione Sardegna (che controlla Saremar), a partire da aprile 2012, Saremar ha riavviato il servizio sulle medesime rotte (www.regione.sardegna.it).

porti di partenza e destinazione. L'allocazione di tali risorse viene effettuata dalle autorità portuali, sulla base della normativa generale in materia di porti di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84¹⁰.

26. La disponibilità di accosti necessaria a un operatore che offre un servizio di regolare trasporto passeggeri sulle rotte interessate deve essere coerente con la dinamica temporale degli spostamenti dei passeggeri su tali percorsi (ad esempio, con le partenze e gli arrivi posizionati nelle ore del mattino e/o della sera), nonché sufficiente a sostenere la redditività di tale soggetto.

27. Per quanto riguarda nello specifico i porti di Genova, Porto Torres, Civitavecchia e Olbia la disponibilità degli approdi risulta molto diversificata: Genova, in particolare, è caratterizzata da una scarsità di accosti per le navi traghetto, situazione che ha dato origine ai progetti di ampliamento delle strutture esistenti, nonché al potenziamento dei collegamenti con il vicino scalo di Voltri. Anche il porto di Olbia potrebbe presentare un problema di scarsità di accosti, in particolare durante la stagione estiva, caratterizzata da una domanda massiccia di spostamenti a scopo turistico. In generale gli scali che servono la parte settentrionale della Sardegna e che, di conseguenza, sono i più efficienti per i collegamenti con l'Italia centro-settentrionale, potrebbero risultare connotati da un'insufficiente dotazione di strutture di approdo per traghetti passeggeri, per i quali gli orari di arrivo e partenza risultano particolarmente rilevanti. Ciò potrebbe costituire un vincolo all'ingresso di nuovi operatori, ovvero al potenziamento dell'attività di quelli già presenti sul mercato.

b) *I rapporti tra gli operatori*

28. Il contesto di mercato in cui l'operazione viene realizzata presenta alcune caratteristiche sotto il profilo della trasparenza informativa e dei rapporti tra gli operatori, suscettibili di facilitare il coordinamento dei comportamenti commerciali.

29. Come evidenziato, infatti, dall'Autorità nel provvedimento di avvio del procedimento I743 Tariffe traghetti da/per la Sardegna¹¹, nei servizi di trasporto marittimo di passeggeri, i criteri di determinazione dei prezzi finali si basano su sistemi di gestione della redditività (c.d. "*revenue management*"), nonché su specifiche procedure di raccolta delle informazioni sulle politiche di prezzo dei concorrenti. L'adozione di tali sistemi di controllo, unita alla relativa stabilità delle quote dei principali operatori, amplifica la trasparenza tariffaria, facilitando il coordinamento delle politiche di prezzo.

A questo occorre aggiungere che sulle rotte da/per la Sardegna, nel corso degli anni, sono stati sottoscritti dalle compagnie di navigazione una serie di accordi bilaterali di utilizzazione congiunta della rispettiva capacità di trasporto (accordi cosiddetti di "riprotezione" e/o *code sharing*), finalizzati a migliorare l'efficiente allocazione dei posti disponibili sulle singole navi. Nonostante tali accordi normalmente prevedano l'indipendenza tra le strategie commerciali dei contraenti, la loro diffusione contribuisce ad accrescere la trasparenza informativa fra i concorrenti, in virtù dell'intensificarsi dei rapporti fra questi.

VI. VALUTAZIONI

30. L'operazione in esame determinerà importanti effetti strutturali sulle principali rotte di collegamento della Sardegna con il continente (Genova - Porto Torres, Genova - Olbia,

¹⁰ In particolare, l'art. 6 della legge citata stabilisce i poteri dell'Autorità portuale, cui sono demandati in particolare i compiti di "indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali, di cui all'art. 16, comma 1, e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti" (art. 6, comma 1, lett. a). Inoltre, spetta al Presidente anche il potere/dovere di "coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni" nonché di amministrare "le aree e i beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale" di ciascuna Autorità portuale (art. 8).

¹¹ I743 - *Tariffe traghetti da/per la Sardegna* (cfr. provv. n. 22416, in Boll. n. 19/11).

Civitavecchia – Olbia, prevalentemente per il trasporto passeggeri, e Genova – Olbia, Livorno – Cagliari, per il trasporto merci). Come evidenziato, infatti, a seguito dell'operazione, su tali rotte risulterebbero in capo a CIN quote di mercato che per il trasporto passeggeri risultano tutte superiori al [60-80%] e con riguardo al trasporto merci si collocano fra il [70-80%] e il [90-100%].

In ragione delle descritte modificazioni strutturali, l'operazione in esame appare idonea a determinare significativi effetti unilaterali sulle rotte interessate, con incrementi dei prezzi dei servizi offerti¹².

31. A fronte di ciò, gli attuali concorrenti non appaiono poter rappresentare un adeguato vincolo all'esercizio di potere di mercato da parte di CIN. Al riguardo rileva ricordare che questi ultimi detengono sulle rotte interessate posizioni di mercato non confrontabili a quelle che CIN assumerebbe: nel mercato del trasporto passeggeri, in particolare, il secondo operatore – GNV/SNAV – detiene quote inferiori al [20-30%] su tutte le rotte, mentre il terzo – Sardinia Ferries – che opera solo sulla rotta Civitavecchia - Olbia, e il quarto – Saremar – che opera sulla Vado Ligure - Porto Torres e sulla Civitavecchia – Olbia, non superano il [5-10%] ciascuno.

Analoghe se non più stringenti considerazioni valgono anche per la situazione concorrenziale delle rotte per il trasporto merci.

32. Peraltro, con riguardo alla sussistenza di capacità e di adeguati incentivi a riposizionare la propria offerta nella prospettiva di sottrarre domanda a CIN, occorre considerare, da un lato, che alcuni concorrenti appaiono disporre di una limitata capacità produttiva, dall'altro che il contesto di mercato per l'offerta dei servizi in questione appare caratterizzato dalla diffusa presenza di accordi bilaterali tra gli operatori per l'allocazione della capacità produttiva, nonché da un'elevata trasparenza informativa. A tale ultimo riguardo rileva altresì che GNV/SNAV e Moby abbiano fatto parte della medesima compagine azionaria di CIN nella precedente fase di gara per l'acquisizione di Tirrenia.

33. Con riguardo poi alla pressione competitiva eventualmente esercitabile dalla concorrenza potenziale, rileva la circostanza che i principali porti interessati risultano attualmente congestionati, specialmente nei periodi estivi di maggior intensità del traffico passeggeri. Ciò rende, pertanto, difficoltoso l'eventuale ingresso di nuovi soggetti sulle rotte più richieste.

34. L'operazione comporta, infine, anche effetti di integrazione verticale tra le attività di gestione dei terminali marittimi passeggeri e quelle di trasporto marittimo, nonché tra i servizi di rimorchio e di trasporto passeggeri e merci, con potenziali rischi di discriminazione nei mercati a valle del trasporto marittimo per gli operatori concorrenti non integrati.

VII. CONCLUSIONI

35. Alla luce di quanto sopra argomentato, sulle rotte ove si verifica una sovrapposizione dell'operatività delle Parti e, in particolare, sulla Genova - Porto Torres, Genova - Olbia, Civitavecchia – Olbia, prevalentemente per il trasporto passeggeri, e Genova – Olbia, Civitavecchia – Olbia e Livorno – Cagliari, per il trasporto merci, l'operazione è suscettibile di costituire una posizione dominante in capo a CIN, a fronte, da un lato, della scarsa capacità degli operatori concorrenti attuali di esercitare un'efficace pressione competitiva, e dall'altro lato, dell'esistenza di barriere alla possibilità di ingresso di altri soggetti sulle rotte interessate a causa

¹² La concentrazione tra Moby e Tirrenia renderà, infatti, profittevole per CIN praticare aumenti di prezzi, la cui entità dipende dal grado di sostituibilità tra i servizi offerti dalle Parti della concentrazione, e dunque dalla consistenza della porzione di domanda che, in assenza della concentrazione, sarebbe passata da Moby a Tirrenia a fronte di un aumento di prezzi della prima e viceversa (c.d. *diversion ratio*).

della congestione delle banchine nei porti di partenza e destinazione, in particolare nelle stagioni e negli orari di punta.

RITENUTO, pertanto, che l'operazione in esame, consistente nell'acquisizione da parte di Compagnia Italiana di Navigazione S.r.l. del ramo d'azienda di Tirrenia Navigazione S.p.A., sia suscettibile di determinare, ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 287/90, la creazione di una posizione dominante in capo alla società acquirente sui mercati relativi ai servizi di trasporto marittimo di linea di passeggeri, con o senza veicoli, e di merci, sulle rotte Genova - Porto Torres, Genova - Olbia, Civitavecchia - Olbia, prevalentemente per il trasporto passeggeri, e Genova - Olbia, Civitavecchia - Olbia e Livorno - Cagliari, per il trasporto merci, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza;

DELIBERA

a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90, nei confronti delle società Compagnia Italiana di Navigazione S.r.l., Onorato Partecipazioni S.r.l., Clessidra SGR S.p.A., Moby S.p.A. e Tirrenia di Navigazione S.p.A. in A.S.;

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 essi 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 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 Claudia Ciarnò;

d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione Agroalimentare e Trasporti della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità dai 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 verrà notificato agli interessati e pubblicato nel Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

IL SEGRETARIO GENERALE
Roberto Chieppa

IL PRESIDENTE
Giovanni Pitruzzella
