C11613 - COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE/RAMO DI AZIENDA DI TIRRENIA DI NAVIGAZIONE
Provvedimento n. 23670

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 21 giugno 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;

VISTA la propria delibera del 30 maggio 2012, con la quale ha avviato l'istruttoria, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90, nei confronti di 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.;

VISTA l'istanza di partecipazione al procedimento di Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A., del 5 giugno 2012, accolta in pari data;

VISTI gli atti del procedimento;

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 pubblica che ha svolto storicamente il servizio di trasporto marittimo di passeggeri e merci tra l'Italia continentale e le Isole maggiori – Sardegna e Sicilia – assolvendo, in base a un regime di convenzione con lo Stato italiano, ad obblighi di servizio pubblico a fronte di specifici sussidi. Tirrenia è a capo dell'omonimo gruppo armatoriale, attualmente controllato dal Ministero dell'Economia attraverso Fintecna - Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.. La società opera attualmente sulla base di una convenzione stipulata tra Tirrenia e il Ministero della Marina Mercantile (oggi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) che aveva originariamente durata ventennale a decorrere dal 1° gennaio 1989, e la cui efficacia è stata prolungata fino al completamento delle procedure di privatizzazione della società, avviate nel 2009 in base al D.P.C.M. 13 marzo 2009[1].

Il fatturato realizzato da Tirrenia nel 2010 è stato di circa *[100 - 468]*[2] 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.[3]. 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.

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.

---

[1] D.P.C.M. 13-3-2009 recante "Definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta indirettamente dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Tirrenia di Navigazione S.p.A.", pubblicato nella GU 30 aprile 2009, n. 99.

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

[3] 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.

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 in esame 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, e rappresenta l'esito del processo di privatizzazione di Tirrenia avviato a partire dall'agosto 2010.

7. In particolare, con D.P.C.M. 5 agosto 2010, la società Tirrenia è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria[4], nell'ambito della quale è stato predisposto e approvato dal Ministero dello Sviluppo Economico il piano di cessione del richiamato ramo d'azienda di Tirrenia, che prevedeva l'espletamento di una procedura di gara competitiva, trasparente e non discriminatoria. Tale procedura, che è stata avviata in data 15 settembre 2010 con la pubblicazione dell'avviso recante l'invito a presentare offerte, e si è conclusa il 23 maggio 2011, con l'aggiudicazione provvisoria a CIN del ramo d'azienda di Tirrenia.

8. Nell'ambito di tale procedura a evidenza pubblica, l'unico soggetto ad aver presentato un'offerta vincolante per l'acquisizione del ramo d'azienda di Tirrenia è stato in effetti la società CIN, inizialmente costituita nel novembre 2010 da Grimaldi Compagnia di Navigazione (Grimaldi), Marinvest S.r.l. (Marinvest) e Moby S.p.A. (Moby). Nel marzo 2011, quest'ultima ha trasferito la sua partecipazione alla propria controllante, Onorato Partecipazioni S.r.l. (OP). Il contratto di cessione del ramo di azienda in oggetto, sottoscritto fra la gestione commissariale di Tirrenia e CIN in data 25 luglio 2011, prevedeva che esso perdesse definitivamente efficacia ove l'operazione non venisse autorizzata ai sensi della disciplina sul controllo delle concentrazioni entro 120 giorni dalla sua stipula.

9. Nel maggio 2011 l'acquisizione di Tirrenia da parte di CIN è stata notificata per la prima volta all'Autorità. Tuttavia, a seguito del trasferimento delle partecipazioni di OP e Marinvest rispettivamente alle controllate Moby e Grandi Navi Veloci S.p.A. (GNV), l'operazione di concentrazione ha assunto dimensione comunitaria, ed è stata quindi notificata alla Commissione Europea nel novembre del 2011.

Quest'ultima, ritenendo che la concentrazione proposta sollevasse "*seri dubbi in ordine alla sua compatibilità con il mercato interno*", ha avviato nel gennaio 2012 il procedimento ai sensi dell'art. 6, par. 1, lett. c) del Regolamento CE n. 139/2004. A seguito della intervenuta modifica della originaria compagine azionaria di CIN, e in particolare dell'uscita dei soci Grimaldi e Marinvest, le cui partecipazioni sono state acquisite da OP, le parti hanno comunicato nell'aprile 2012 alla Commissione Europea il ritiro della notifica.

10. La presente operazione è stata quindi notificata all'Autorità in data 7 maggio 2012. In precedenza, nel marzo del 2012, la gestione commissariale di Tirrenia aveva comunicato a CIN la proroga di 90 giorni del termine dell'efficacia del contratto di cessione del ramo d'azienda - il quale era già stato esteso una volta al 21 marzo 2012- e quindi sino al 19 giugno del 2012, data che segna l'ultimo termine di efficacia del contratto[5].

11. 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..

12. 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.

13. Oltre alla condizione di sospensiva riguardante il vaglio dell'Autorità, l'operazione è condizionata alla sottoscrizione, entro 30 giorni dall'autorizzazione *antitrust*, fra CIN e il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

---

[4] A seguito del trasferimento, a titolo gratuito, dell'intero capitale sociale delle controllate Caremar alla regione Campania, Saremar alla regione Sardegna e Toremar alla regione Toscana , come previsto dall'art. 19-ter ,"*Disposizioni di adeguamento comunitario in materia di liberalizzazione delle rotte marittime*", della legge 20 novembre 2009, n. 166 , di conversione del D.L. 25-9-2009 n. 135 (c.d. decreto Ronchi).

[5] Nel corso del procedimento, Tirrenia ha ricordato che ogni eventuale ulteriore proroga, sia pure di minima durata, avrebbe richiesto un parere favorevole del Comitato di Sorveglianza e un provvedimento di autorizzazione da parte del Ministero della Sviluppo Economico, segnalando altresì che "*un'ulteriore proroga del termine […] determinerebbe rispetto al ramo d'azienda oggetto di cessione – per l'obbligo di non interruzione del pubblico servizio di collegamento marittimo – il prolungarsi di una gestione convenzionale provvisoria ed a carattere straordinario, il cui protrarsi è fonte di pensantissimi oneri per codesta Amministrazione Straordinaria e per i creditori sociali alla tutela dei cui interessi la medesima è chiamata, nonché per il Ministero concedente in relazione al rispetto degli obblighi derivanti dal diritto dell'Unione Europea*".

dell'atto denominato "Nuova Convenzione", che stabilisce il regime regolamentare applicabile a Tirrenia successivamente alla privatizzazione. 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 convenzione[6].

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

14. 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.
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. IL PROCEDIMENTO

15. In data 30 maggio 2012, l'Autorità ha avviato l'istruttoria sull'operazione in oggetto, riscontrando il rischio della creazione di una posizione dominante in capo a CIN, in particolare sulle rotte ove si verifica una sovrapposizione dell'operatività di Moby e Tirrenia – ovvero 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.
Ciò a fronte, da un lato, della scarsa capacità degli operatori concorrenti attuali di esercitare un'efficace pressione competitiva, e, dall'altro, dell'esistenza di barriere alla possibilità di ingresso di altri soggetti sulle rotte interessate a causa della congestione delle banchine nei porti di partenza e destinazione, in particolare nelle stagioni e negli orari di punta.
16. Il provvedimento di avvio dell'istruttoria è stato notificato a CIN, Tirrenia, Moby, OP e Clessidra SGR in data 31 maggio 2012.
In pari data tale provvedimento è stato pubblicato sul sito Internet dell'Autorità. Da questa data sono decorsi i termini per la presentazione di eventuali istanze di partecipazione all'istruttoria, ai sensi dell'art. 16, comma 1, del D.P.R. 217/98.
17. In data 5 giugno 2012, ha presentato istanza di partecipazione – accolta in pari data – la società Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A. (di seguito, Saremar), che dal 2011 opera le rotte Civitavecchia - Olbia e Vado Ligure – Porto Torres, in concorrenza con Moby e Tirrenia.
18. In data 6 giugno 2012, è stata sentita in audizione Grandi Navi Veloci S.p.A. (di seguito, GNV) e, in data 11 giugno 2012, sono state sentite in audizione Forship S.p.A. (di seguito, Forship), titolare dei marchi *Corsica Ferries* e *Sardinia Ferries*, e Saremar. CIN, Moby, Tirrenia, OP e Clessidra SGR non hanno esercitato il proprio diritto di essere sentite in audizione.
19. Nel corso del procedimento sono state richieste informazioni:

i) ai principali operatori concorrenti attuali e potenziali di Tirrenia e Moby, e segnatamente, GNV[7], Saremar[8], Forship[9] e Grimaldi Group[10];

ii) alle autorità portuali dei porti di Civitavecchia[11], Nord Sardegna[12] (Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres) e Genova[13];

iii) al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti[14];

iv) alle società Tirrenia[15] e Moby[16].

---

[6] Cfr. art. 19-*ter*, comma 16, del D.L. n. 135 del 25 settembre 2009, convertito con legge 20 novembre 2009, n. 166.
[7] Richiesta di informazioni inviata in data 5 giugno 2012.
[8] Richiesta di informazioni inviata in data 6 giugno 2012.
[9] Richiesta di informazioni inviata in data 5 giugno 2012.
[10] Richiesta di informazioni inviata in data 13 giugno 2012.
[11] Richiesta di informazioni inviata in data 4 giugno 2012.
[12] Richiesta di informazioni inviata in data 1° giugno 2012.
[13] Richiesta di informazioni inviata in data 1° giugno 2012.
[14] Richiesta di informazioni inviata in data 11 giugno 2012.

20. In data 11 giugno 2012, è pervenuta la risposta alla richiesta di informazioni di Forship, in data 13 giugno (integrata con comunicazione del 20 giugno) e sono pervenute quelle di GNV e delle Autorità portuali Nord Sardegna e Genova. In data 13 giugno è pervenuta una prima risposta di Tirrenia, successivamente integrata in data 15 giugno; in data 15 giugno è pervenuta la risposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; in data 18 giugno 2012 sono pervenute le informazioni richieste a Grimaldi Group e Moby.

L'Autorità portuale di Civitavecchia e la società Saremar non hanno dato riscontro alla richiesta di informazioni nei termini previsti.

21. Con successive comunicazioni dell'8 e 14 giugno 2012, quest'ultima ulteriormente precisata con comunicazione del 19 giugno 2012, CIN e Moby hanno presentato una serie di impegni volti a rendere compatibile con la concorrenza l'operazione in esame.

22. In data 14 giugno 2012, è stata inviata alle parti del procedimento – CIN, Moby, OP, Tirrenia e Clessidra SGR – nonché alla società interveniente Saremar, la comunicazione del termine di chiusura dell'istruttoria ai sensi dell'art. 16, comma 2, del D.P.R. 217/98, fissato per il 21 giugno 2012.

23. In data 18 giugno 2012 è pervenuta una comunicazione da parte del Presidente della Regione Autonoma della Sardegna. In data 20 giugno 2012, sono, inoltre, pervenute osservazioni in merito all'operazione da parte delle società Grendi Trasporti Marittimi S.p.A. e Lauro.it S.p.A..

V. LE RISULTANZE ISTRUTTORIE

V.1 Le rotte interessate

24. L'operazione riguarda il trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra l'Italia peninsulare e la Sardegna. Nello specifico, si considerano rilevanti ai fini della valutazione dell'operazione in esame le rotte per le quali si verifica una sovrapposizione tra le attività delle Parti. Si tratta, in particolare, delle seguenti rotte dedicate prevalentemente al trasporto passeggeri, con o senza veicoli:

Genova – Porto Torres;
Genova – Olbia;
Civitavecchia – Olbia;

e di quella dedicata prevalentemente al trasporto merci

Livorno – Cagliari.

25. Per quanto riguarda il trasporto passeggeri (con o senza veicoli al seguito), le rotte oggetto dell'istruttoria rappresentano le principali direttrici di collegamento tra la Sardegna e l'Italia peninsulare. Il grado di sostituibilità tra i porti del Nord Sardegna per i collegamenti con Genova e Civitavecchia dipende in primo luogo dalle distanze marine tra i porti, nonché dalle caratteristiche delle infrastrutture portuali. In particolare, il collegamento più breve tra la Sardegna e l'Italia settentrionale è rappresentato dalla rotta Genova - Porto Torres, sostituibile anche con quella Vado Ligure – Porto Torres, poiché, per quanto riguarda i porti di Genova e Vado Ligure (Savona), si può far riferimento sostanzialmente allo stesso bacino di domanda.

Durante la stagione estiva, la domanda di trasporto dall'Italia settentrionale verso la Sardegna usufruisce anche della rotta Genova – Olbia.

26. Sulla rotta Civitavecchia – Olbia, approdo quest'ultimo sostituibile con il vicino porto di Golfo Aranci[17], si muove, invece, il traffico proveniente dall'Italia centro-meridionale.

Diversamente, non si può ipotizzare una sostituibilità tra i porti del Nord Sardegna di Olbia e Porto Torres, che servono rispettivamente la parte nord- orientale e nord-occidentale dell'isola, in ragione della distanza esistente tra gli stessi.

27. Per quanto riguarda più specificamente il solo trasporto merci (*ro – ro*), può registrarsi una più ampia sostituibilità tra rotte contigue in ragione della maggiore disponibilità dei trasportatori a muoversi tra un porto e l'altro a fronte di eventuali motivi di convenienza logistica e/o economica.

---

15 Richiesta di informazioni inviata in data 7 e 12 giugno 2012.

16 Richiesta di informazioni inviata in data 14 giugno 2012.

17 Vale tuttavia sottolineare che il porto di Golfo Aranci, pur essendo l'approdo più prossimo alla penisola, dispone di un'unica banchina non abilitata al traffico di rimorchi e semi-rimorchi, e risulta, pertanto, inadatto al traffico merci. Tale specificità di Golfo Aranci è stata confermata anche dagli operatori Forship, che predilige il traffico passeggeri e la prossimità di tale approdo alla penisola, e Saremar, che invece, lamenta la scarsa idoneità di tale scalo per il traffico merci.

28. Alla luce delle considerazioni svolte, costituisce un mercato rilevante distinto ciascuna delle seguenti rotte: Civitavecchia – Olbia/Golfo Aranci, Genova – Olbia e Genova/Vado Ligure – Porto Torres, per quanto concerne il servizio di trasporto misto passeggeri e merci (*ro – pax*), nonché Livorno – Cagliari, con riferimento ai servizi di trasporto merci (*ro – ro*).

V.2 Le caratteristiche dei mercati

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

Tabella 1 - Dimensione dei mercati nel 2010 - 2011 (volume e valore)

Rotta	Passeggeri1				Veicoli1				Merci2			
	2010		2011		2010		2011		2010		2011	
	Volume	Valore	Volume	Valore	Volume	Valore	Volume	Valore	Volume	Valore	Volume	Valore
Civitavecchia- Olbia	1.852	45.015	1.374	47.536	568	14.213	372	17.078	731	14.374	840	18.175
Genova - Olbia	759	35.222	529	37.076	262	5.963	180	7.975	149	3.541	157	4.288
Genova - Porto Torres	865	35.378	730	38.146	285	8.646	239	12.894	659	17.795	694	19.694
Livorno - Cagliari	-	-	-	-	-	-	-	-	590	14.161	699	14.783

Fonte: elaborazione su stime fornite dagli operatori;
1 numero di biglietti emessi (volume in migliaia; valore in migliaia di euro);
2 metri lineari trasportati (volume in migliaia; valore in migliaia di euro).

30. La domanda di trasporto da/per la Sardegna è legata ai flussi turistici, essendo l'isola una delle principali mete turistiche italiane. Essa presenta quindi un andamento stagionale, con oltre l'80% dei passeggeri e dei veicoli trasportati nel periodo giugno-settembre, di cui circa il 50% nei soli mesi di luglio e agosto[18]. Il mese di agosto totalizza, normalmente, circa il 30% della domanda annua di spostamenti da/per la Sardegna. Nei mesi estivi, la domanda si concentra in particolare nei giorni da venerdì a lunedì.

31. I dati emersi nel corso dell'analisi istruttoria mostrano, tra il 2010 e il 2011, un calo dei passeggeri compreso tra il 15% e il 30%, mentre per i veicoli al seguito la diminuzione di domanda sulle rotte interessate è compresa tra il 17% e il 35%. Anche nel 2012, sulla base di quanto stimato dagli operatori a fronte delle prenotazioni già ricevute nel mese di giugno, durante la stagione estiva si prevede un andamento calante della domanda.

32. Per quanto concerne, invece, il trasporto di merci, la tendenza appare invertita: infatti, tra il 2010 e il 2011, si registra un incremento del traffico merci su tutte le rotte interessate, sia in valore che in volume.

33. Per quanto riguarda l'andamento dei prezzi, non essendo disponibili su base uniforme i prezzi di listino praticati dagli operatori[19], occorre far riferimento ai dati di ricavo medio unitario calcolati sulla base dei ricavi totali da biglietti venduti (passeggeri e veicoli al seguito) e dei passeggeri trasportati[20]. Nel periodo 2009 – 2011, si osserva una crescita di tali valori, comune a tutte le rotte, che ha coinvolto la totalità dei soggetti presenti nei mercati interessati[21], con un picco raggiunto nell'estate del 2011 – quando si sono registrati aumenti fino al 100% rispetto all'anno precedente.

Con specifico riferimento all'andamento del ricavo medio unitario di Tirrenia e di Moby durante la stagione estiva, si osserva che durante le stagioni 2009 e 2010, l'operatore pubblico presentava valori più elevati rispetto a quelli di Moby.

---

18 L'andamento della domanda di trasporto di veicoli al seguito segue lo stesso andamento della domanda per trasporto passeggeri.

19 Per i servizi di trasporto passeggeri via traghetto, i prezzi finali dei biglietti vengono determinati dagli operatori, analogamente a quanto accade per altre attività del settore turistico, dei trasporti e dello spettacolo, sulla base di metodologie di gestione dei ricavi (c.d. *yield management* o *revenue management*), in virtù delle quali i prezzi praticati ai consumatori variano in tempo reale in relazione alle condizioni della domanda e offerta al momento della prenotazione (tra cui il numero di passeggeri, la tipologia di sistemazione scelta – cabina, poltrona o passaggio – la data e l'orario previsti per la partenza, lo stato dell'occupazione degli spazi a bordo all'atto della prenotazione).

20 I dati di ricavo medio unitario sono ottenuti, sulla base dei dati forniti dagli operatori, come rapporto tra i ricavi complessivi da biglietti (per passeggeri e veicoli al seguito) e i passeggeri trasportati, durante i mesi della stagione estiva (giugno, luglio, agosto e settembre, al netto di diritti tasse e oneri.

21 Tale risultato appare in linea con quanto rilevato dall'Autorità nel provvedimento di avvio del caso I743 - *Tariffe traghetti da/per la Sardegna* (cfr. provv. n. 22416, in Boll. n. 19/2011).

Tabella 2 – Ricavi medi unitari degli operatori nelle stagioni estive 2009 – 2010 – 2011 (euro)

Rotte	Tirrenia			Moby			GNV			Forship		
	2009	2010	2011	20091	2010	2011	20092	20102	2011	2009	2010	2011
C-O	[30-35]	[35-40]	[40-45]	[25-30]	[20-25]	[50-55]	-	-	[45-50]	[20-25]	[20-25]	[40-45]
G-O	[70-75]	[60-65]	[65-70]	[55-60]	[50-55]	[90-95]	[50-55]	[55-60]	[85-90]	-	-	-
G-PT	[55-60]	[60-65]	[70-75]	[45-50]	[40-45]	[80-85]	[45-50]	[50-55]	[85-90]	-	-	-

Fonte: elaborazione sulla base dei dati forniti dagli operatori.
1 Il ricavo medio unitario relativo al 2009 è stato fornito da Moby;
2 Nel 2009 e 2010 GNV non ha operato sulla rotta Civitavecchia Olbia.

34. I mercati dei servizi di trasporto via traghetto risultano caratterizzati dalla presenza di numerosi accordi commerciali tra gli operatori, sia per quanto riguarda la vendita di biglietti su una medesima nave (cosiddetto *code sharing*), sia con riferimento ai contratti di "riprotezione" commercializzazione e/o di agenzia. La presenza diffusa di tali accordi contribuisce ad accrescere la trasparenza informativa dei mercati interessati in relazione alle condizioni economiche di vendita dei servizi.

V.3 Le barriere all'accesso

35. La regolamentazione degli accosti nei porti è di competenza delle relative autorità portuali e marittime. Nel caso della presente operazione di concentrazione, i porti interessati sono quelli del Nord Sardegna (Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres), quello di Civitavecchia e quello di Genova.
36. Per i porti del Nord della Sardegna, vi è un'unica autorità competente (Autorità Portuale Nord Sardegna - APNS). Con l'eccezione di Olbia, che presenta una struttura più completa e adatta sia al traffico passeggeri che merci, con ampie aree destinate al pre-imbarco, i porti considerati, originariamente finalizzati ad usi di tipo industriale, non dispongono di infrastrutture idonee al tipico traffico *ro – pax* e sono attualmente oggetto di riqualificazione.
37. La programmazione degli accosti avviene su base annuale, a seguito delle richieste degli operatori interessati: tuttavia, l'APNS ha precisato che possono verificarsi anche significative variazioni nella programmazione, poiché le compagnie modificano spesso i propri piani di viaggio in considerazione della domanda e/o di fattori tecnico-operativi. In molti casi di cancellazione delle corse, i passeggeri vengono riprotetti su altro vettore che copre la medesima rotta[22].
38. La competenza sull'allocazione degli accosti è oggetto di una complessa controversia amministrativa tra l'APNS e l'autorità marittima (ovvero il Corpo delle Capitanerie di Porto), a fronte della quale l'APNS ritiene che non si possa propriamente parlare di allocazione di accosti, laddove la programmazione può essere disattesa in qualsiasi momento[23]. L'APNS ha sottolineato altresì come la disponibilità di accosti per servizi di linea *ro –pax* nei porti del Nord Sardegna possa essere influenzata dall'affollamento estivo. Pertanto, nonostante la capacità delle infrastrutture esistenti di soddisfare la domanda di accosti, non sempre si riescono a garantire a tutti gli operatori i medesimi servizi a terra (quali ad esempio, biglietterie, parcheggi, sale d'attesa, servizi igienici, ecc.).
39. Con riferimento alle richieste di accosto pervenute durante l'ultimo triennio per nuovi servizi *ro – pax*, l'APNS ha evidenziato l'ingresso di Saremar, dal 2011, sulle rotte Vado Ligure – Porto Torres e Civitavecchia – Golfo Aranci, e di Grimaldi, a partire dal 2008, sulla rotta Civitavecchia – Porto Torres – Barcellona.
40. Quanto al porto di Civitavecchia, questo è gestito dalla medesima Autorità portuale preposta alla gestione anche dei porti di Gaeta e Fiumicino. Alla luce delle informazioni disponibili, risulta che le banchine del porto di Civitavecchia non sono destinate, in via prioritaria, ad alcun tipo di unità navale e che l'assegnazione degli accosti viene effettuata

[22] In generale, il movimento del traffico *ro - pax* nei porti del Nord Sardegna si svolge secondo i seguenti orari: in inverno, i traghetti arrivano la mattina tra le 6.00 e le 8.00, sostano nell'ormeggio assegnato fino alla partenza serale che avviene tra le 21.00 e le 23.00; in estate, quando il traffico da/per la Sardegna aumenta vertiginosamente, le navi arrivano tra le 5.30 e le 8.00 e ripartono immediatamente per una corsa diurna, mentre le partenze serali si svolgono tra le 20.00 e le 23.00.

[23] In particolare, nel confronto svoltosi dinanzi al TAR regionale sardo, l'autorità portuale ha tentato di consolidare una programmazione regolare basata anche sulla continuità di presenza da parte dell'operatore, mentre l'autorità marittima ha preteso il riconoscimento della competenza sulla fissazione della disciplina degli accosti sulla base di criteri di sicurezza e dell'orario di arrivo in porto Cfr. risposta dell'APNS dell'8 giugno 2012; nonché, da ultimo, sentenza del TAR Sardegna del 10.3.2011, n. 208.

attraverso una "*analisi bilanciata, equilibrata e proporzionata degli interessi di tutti i vettori nel rispetto delle legittime aspettative commerciali di ognuno, oltrechè alle caratteristiche tecniche di ciascuna nave*" [24].

41. Per quanto riguarda il porto di Genova, l'Autorità Portuale (APG)[25] ha precisato che il traffico dei traghetti da/per la Sardegna è caratterizzato da due periodi distinti: *i)* la stagione estiva, durante la quale predominano le partenze verso la Sardegna, che si incentrano prevalentemente nel periodo che va dal 5 giugno al 10 agosto, e gli orari di maggior affollamento sono quelli serali; viceversa il periodo dal 15 agosto a fine settembre, nel quale si concentrano le partenze dalla Sardegna verso Genova, e in cui gli orari di maggior affollamento sono quelli della mattina; *ii)* il periodo invernale, nel quale, invece, salvo i periodi di festività, non si registrano marcati affollamenti sulle rotte da/per la Sardegna.

42. L'assegnazione degli accosti avviene secondo una specifica procedura adottata dall'APG, in base alla quale il traffico traghetti viene classificato in "*traffico di linea*", "*traffico estivo*" e "*traffico occasionale*" con priorità all'accosto differenziate. Tuttavia, in caso di richieste da parte di nuovi armatori, l'APG, sulla base degli accosti già assegnati e delle caratteristiche delle navi proposte, offre le conseguenti disponibilità di accosti in termini sia di orario che di banchina. Non vi è in linea generale alcun limite all'accosto, se non quello della presenza già programmata di altre navi e/o alla dimensione delle navi in relazione alla lunghezza delle banchine esistenti[26].

43. Ciò premesso, con riguardo alla specifica posizione della società Tirrenia, vale tuttavia ricordare come, per tutti i porti, l'art. 19-ter, comma 21, della legge n. 166/2009, stabilisce che "[a]*l fine di garantire la continuità territoriale con le isole e a fronte degli obblighi di servizio pubblico sono riconosciuti alle società oggetto del processo di privatizzazione di cui ai commi da 8 a 15* [tra le quali Tirrenia] *il mantenimento degli accosti già assegnati e la priorità nell'assegnazione di nuovi accosti, nel rispetto delle procedure di competenza delle Autorità portuali e marittime e dei principi sanciti dalla* legge *28 gennaio 1994, n.* 84, *nonché dal codice della navigazione*".

44. Per disposizione normativa, dunque, in caso di sovrapposizione tra gli orari di partenza e/o di arrivo di Tirrenia e di un'altra compagnia di navigazione, Tirrenia gode di un diritto di precedenza.

V.4 Il regime convenzionale applicabile alla società acquisita

45. La società Tirrenia, il cui ramo d'azienda è oggetto di acquisizione, è sottoposta ad una serie di obblighi di servizio pubblico che ne condizionano le modalità di esercizio e le politiche tariffarie.

La convenzione attualmente in vigore (di seguito, Vecchia Convenzione) successivamente all'ultima proroga intervenuta con D.P.C.M. 13 marzo 2009, prevede Obblighi di Servizio Pubblico (OSP) e, in particolare, individua specifiche tariffe da praticarsi al pubblico per i servizi di trasporto marittimo passeggeri e merci oggetto del contratto e riguarda le seguenti rotte: Napoli – Palermo, Genova – Porto Torres, Civitavecchia – Olbia, 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.

Il regime tariffario originariamente previsto nel testo convenzionale sottoscritto in data 30 luglio 1990 è stato modificato con una serie di atti successivi, al fine di consentire, con riferimento a talune tratte e limitatamente al periodo estivo, allorquando tali rotte assicurano volumi di traffico particolarmente elevati, la sospensione del vincolo tariffario e un sostanziale regime di libera attività imprenditoriale in termini di prezzi applicati ai clienti finali[27]. Permangono in capo a Tirrenia, tuttavia, gli obblighi di mantenere le frequenze e la tipologia del naviglio previsti dal regime convenzionale, nonché le tariffe agevolate a favore dei residenti e delle categorie speciali. In particolare, tale meccanismo di sospensione trova attualmente applicazione sui collegamenti: Genova – Porto Torres, Civitavecchia – Olbia e Napoli – Palermo.

46. Al completamento dell'operazione in esame, CIN sottoscriverà con lo Stato italiano una nuova versione del contratto di OSP[28] (Nuova Convenzione), che sostituirà quello attuale. Il nuovo contratto di OSP ha una durata di otto anni e

---

[24] Cfr. Ordinanza n. 31/2008 dell'Autorità Portuale di Civitavecchia e della Capitaneria di Civitavecchia del 9 aprile 2008.

[25] Cfr. risposta dell'Autorità Portuale di Genova pervenuta il 13 giugno 2012.

[26] Ciò, in effetti, può comportare, come si evince dalla documentazione allegata dall'APG, che in taluni casi alcune richieste di accosto da parte di navi che effettuano servizio di traghetto possano essere solo limitatamente soddisfatte.

[27] Come rappresentato da Tirrenia nella documentazione agli atti, il regime convenzionale vigente per Tirrenia è stato modificato con atti emanati dai Ministeri competenti – Ministero dei Trasporti, Ministero dell'Economia e Ministero dello Sviluppo Economico – (cfr. nota di Tirrenia pervenuta in data 4 giugno 2012).

[28] 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.

stabilisce per tutte le rotte sopracitate - con l'eccezione di alcune per le quali la regolamentazione prevista è applicabile unicamente nella stagione invernale[29]- frequenze minime, una capacità minima di trasporto e tariffe massime, che ricomprendono specifiche agevolazioni per i residenti[30].

47. Per quanto riguarda la definizione e l'aggiornamento delle tariffe massime applicabili da Tirrenia, la Nuova Convenzione prevede uno specifico meccanismo sulla base dei criteri di cui all'art. 8 della Deliberazione CIPE n. 111/2007, che consentono l'adeguamento di tali tariffe per ciascun servizio oggetto degli obblighi di servizio pubblico (comma 1), anche attraverso l'eventuale applicazione di un fattore che tenga conto dell'andamento del costo dei carburanti (comma 2), nonché di eventuali componenti in incremento o decremento della tariffa massima in ragione del livello di raggiungimento di obiettivi di qualità del servizio. Nel caso del cabotaggio marittimo, il regime tariffario che ne deriva si distingue da quello precedentemente in vigore, sia per quanto riguarda, la fissazione di tariffe massime, che rende più flessibili le scelte commerciali dell'operatore, sia con riferimento al meccanismo di adeguamento delle tariffe all'andamento delle quotazioni dei carburanti: in quest'ultimo caso la variazione dei costi viene trasferita solo in parte sui prezzi finali, secondo coefficienti che dipendono dalla distanza delle rotte considerate [[31][*omissis*]].

V.5 La posizione delle parti

48. Con riguardo ai mercati rilevanti individuati ai fini della valutazione della presente operazione, gli operatori presenti sulle rotte (prevalentemente) passeggeri, oltre alle imprese Parti dell'operazione, fino al 2011, sono stati:

sulla Civitavecchia – Olbia, GNV, Forship[32] e Saremar[33];

sulla Genova – Porto Torres GNV e Saremar[34];

sulla Genova – Olbia, GNV.

Saremar ha iniziato la propria attività nel 2011.

49. Sulla rotta Livorno – Cagliari, prevalentemente dedicata al trasporto merci, non sono presenti operatori diversi da Tirrenia e Moby.

50. Tutte le rotte precedentemente descritte effettuano trasporto misto passeggeri e merci (*ro – pax*), mentre sulla rotta Livorno – Cagliari viaggiano prevalentemente merci accompagnate (*ro – ro*).

51. Le quote di mercato relative al 2011, calcolate sulla base dei dati forniti dagli operatori, sono riportate nelle tabelle 3 e 4, rispettivamente per il trasporto passeggeri e per il trasporto merci.

Tabella 3 - Trasporto Passeggeri – Quote di mercato nel 2009 - 2011 (volume)

Rotte	Tirrenia			Moby			GNV/SNAV1			Forship2			Saremar3			Moby+Tirrenia
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2011
CV-O	[40-45%]	[35-40%]	[50-55%]	[30-35%]	[30-35%]	[25-30%]	[15-20%]	[20-25%]	[5-10%]	[10-15%]	[10-15%]	[10-15%]	-	-	[5-10%]	[70-80%]
G-O	[10-15%]	[5-10%]	[15-20%]	[50-55%]	[55-60%]	[55-60%]	[35-40%]	[30-35%]	[25-30%]	-	-	-	-	-	-	[70-75%]
G-PT	[40-45%]	[45-50%]	[55-60%]	[20-25%]	[20-25%]	[15-20%]	[35-40%]	[35-40%]	[15-20%]	-	-	-	-	-	[5-10%]	[70-80%]

Fonte: elaborazione sulla base dei dati forniti dagli operatori.

1 Nel 2009 e 2010 SNAV ha operato sulla rotta C-O (i dati di SNAV sono stati stimati da CIN nel formulario di notifica della concentrazione); GNV e SNAV sono entrambe controllate dalla società Marinvest;

2 Forship ha operato sulla rotta Civitavecchia – Golfo Aranci;

---

29 E segnatamente le rotte Genova – Porto Torres, Civitavecchia – Olbia e Napoli – Palermo.

30 Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, rispondendo alla richiesta di informazioni dell'Autorità, ha confermato l'interpretazione della Nuova Convenzione nel senso che nella stagione estiva (1° giugno – 30 settembre) sulle rotte Genova – Porto Torres e Civitavecchia – Olbia "*nessuna delle prescrizioni contenute nello schema di convenzione e relativi allegati è in vigore*". La regolamentazione tariffaria vale, pertanto, soltanto nel periodo invernale. Inoltre, nella stagione estiva fuori convenzione non sono previste agevolazioni tariffarie per i residenti (cfr. risposta del Ministero pervenuta il 15 giugno 2012).

31 [*Omissis*].

32 Che opera con il marchio Sardinia Ferries.

33 Forship e Saremar utilizzano come approdo in Sardegna il porto di Golfo Aranci invece di quello di Olbia.

34 Saremar utilizza per i propri approdi il porto di Vado Ligure invece di quello di Genova.

3 Saremar ha operato sulla rotta Vado Ligure – Porto Torres e sulla rotta Civitavecchia – Golfo Aranci (i dati di Saremar sono stati stimati da CIN nel formulario di notifica della concentrazione).

Tabella 4 - Trasporto Merci – Quote di mercato nel 2011 (valore e volume)

Rotte	Tirrenia		Moby		GNV		Forship1		Saremar2		Moby+Tirrenia	
	Volume	Valore	Volume	Valore	Volume	Valore	Volume	Valore	Volume	Valore	Volume	Valore
Civitavecchia - Olbia	[90-95%]	[90-95%]	[0-5%]	[0-5%]	[0-5%]	[0-5%]	[0-5%]	[0-5%]	[0-5%]	[0-5%]	[70-80%]	[70-80%
Genova - Olbia	[25-30%]	[20-25%]	[50-55%]	[50-55%]	[20-25%]	[20-25%]	-	-	-	-	[70-80%]	[70-80%
Genova - Porto Torres	[70-75%]	[70-75%]	-	-	[25-30%]	[25-30%]	-	-	[0-5%]	[0-5%]	[70-80%]	[70-80%
Livorno - Cagliari	[90-95%]	[85-90%]	[10-15%]	[10-15%]	-	-	-	-	-	-	100% [90-100%]	100 [90-100%

Fonte: elaborazione sulla base dei dati forniti dagli operatori.
1 Forship ha operato sulla rotta Civitavecchia – Golfo Aranci:
2 Saremar ha operato sulla rotta Vado Ligure – Porto Torres e sulla rotta Civitavecchia – Golfo Aranci (i dati di Saremar sono stati stimati da CIN nel formulario di notifica della concentrazione).

52. Tirrenia rappresenta l'operatore storico nel trasporto marittimo nazionale, che, come ricordato, ha adempiuto negli ultimi anni agli Obblighi di Servizio Pubblico previsti dalla convenzione con il Ministero dei Trasporti. Per tale ragione, la sua presenza risulta prevalente sulle rotte tradizionali di collegamento tra la Sardegna e l'Italia peninsulare (Civitavecchia – Olbia e Genova – Porto Torres), con quote che si attestano intorno al 50%, mentre Moby risulta l'operatore più importante sulla rotta Genova – Olbia. Nel 2011, il concorrente GNV era presente su tutte e tre le rotte, mentre Forship operava solo sulla rotta Civitavecchia – Golfo Aranci, e Saremar sulle due rotte tradizionali Civitavecchia – Olbia e Genova – Porto Torres.
53. Per quanto riguarda il trasporto di merci da/per la Sardegna, come emerge dalla Tabella 3, Tirrenia risulta indiscutibilmente l'operatore dominante sulle rotte *ro – pax* Civitavecchia – Olbia e Genova – Porto Torres, con quote superiori a *[70 – 80%*], in volume e valore; mentre Moby risulta il primo operatore sulla rotta Genova – Olbia, con quote superiori a *[50 – 55%]* in volume e valore. A seguito dell'operazione l'entità post-concentrazione deterrà quote ampiamente superiori a *[70–80%]* per il trasporto passeggeri su tutte e tre le rotte *ro – pax* (Civitavecchia – Olbia, Genova – Olbia e Genova – Porto Torres) e una quota del 100%, sulla rotta merci Livorno – Cagliari.
54. Con riguardo alla posizione relativa delle Parti per l'anno 2012, nel corso dell'istruttoria è emerso che i concorrenti GNV e Forship hanno deciso di non operare, già dalla stagione in corso, sulla rotta Civitavecchia – Olbia (*ro – pax*)[35], sulla quale quindi saranno presenti unicamente, la nuova entità post-concentrazione, con CIN/Tirrenia e Moby, e la società concorrente Saremar.
Per quanto riguarda la rotta Civitavecchia – Olbia, peraltro, le società GNV e Moby hanno stipulato *[omissis*].
55. In linea più generale, con l'unica eccezione della società Saremar, che ha dimostrato un interesse a mantenere la propria operatività in un'ottica di servizio pubblico, tutti gli altri soggetti auditi hanno evidenziato la scarsa profittabilità di un incremento se non addirittura del mantenimento della capacità attuale di trasporto per le rotte in questione, a fronte di una forte contrazione della domanda per le rotte turistiche da/per la Sardegna, intervenuta almeno dalla stagione 2011. Alcuni operatori hanno, tuttavia manifestato un potenziale interesse all'ingresso sulle rotte in oggetto.

VI. LE ARGOMENTAZIONI DELLE PARTI E DEGLI INTERVENIENTI

VI.1 La posizione di CIN

56. A fronte dei rischi concorrenziali evidenziati nel provvedimento di avvio dell'istruttoria, determinati dall'elevata concentrazione di mercato che verrebbe a determinarsi a seguito dell'operazione, CIN ha sostenuto che nei mercati

[35] In realtà Forship operava fino al 2011 sulla rotta Civitavecchia - Golfo Aranci, dalla quale uscirà a partire dal 2012.

oggetto della presente operazione non sussisterebbero particolari barriere all'ingresso, né di tipo amministrativo-regolamentare, né tantomeno legate alla situazione di affollamento e di disponibilità delle infrastrutture portuali.
Più in particolare, CIN ha rilevato che, nei porti interessati dalla sovrapposizione delle attività di Tirrenia e Moby, non si potrebbe parlare né di assegnazione di *slot* in senso tecnico, né di criteri rigidi per l'assegnazione degli accosti. In questo contesto, CIN evidenzia come la mancanza di un elevato numero di concorrenti nei mercati interessati debba ritenersi imputabile alla situazione di crisi del settore e di eccesso di offerta, piuttosto che all'esistenza di reali barriere all'ingresso.
57. CIN ritiene che nella valutazione dell'operazione si debba tener conto delle considerazioni di efficienza e dei correlati vantaggi per i consumatori connessi alla realizzazione della concentrazione [*omissis*].
In sostanza, CIN sostiene che [*omissis*].
58. CIN sostiene, infine, che tale operazione debba essere valutata positivamente alla luce dello stato di crisi in cui versa Tirrenia e della circostanza che la concreta alternativa alla realizzazione della concentrazione è il fallimento dell'impresa. In particolare, CIN sostiene che sarebbero soddisfatti tutti e tre i requisiti della cosiddetta *Failing Firm Defence*: infatti, in primo luogo, Tirrenia si trova in gravi difficoltà finanziarie ed è soggetta a una procedura di amministrazione straordinaria; inoltre, la concentrazione notificata risulterebbe l'unica soluzione percorribile in quanto non vi sarebbe evidenza di potenziali acquirenti alternativi; infine, secondo CIN, in assenza della concentrazione, i beni produttivi dell'impresa in stato di crisi uscirebbero inevitabilmente dal mercato; e ciò alla luce del fatto che [*omissis*].

VI.2 La posizione di Saremar

59. La società Saremar, dopo essersi soffermata su eventuali problematiche in merito alla compatibilità dell'operazione con la disciplina in materia di aiuti di stato, nonché sulle modalità di allocazione del contributo a copertura degli oneri di servizio pubblico, ha evidenziato come l'operazione possa comportare un effetto unilaterale di aumento dei prezzi dei collegamenti marittimi con la Sardegna, nonché un effetto di coordinamento tra gli operatori presenti sul mercato[36]. A tale ultimo proposito, secondo Saremar, la società GNV non sarebbe un concorrente credibile, avendo partecipato con Moby e Grimaldi alla compagine azionaria di CIN nella prima fase della gara per la privatizzazione di Tirrenia. La società ritiene che, data la situazione strutturale del mercato, non si possano ipotizzare misure idonee a mantenere un sufficiente grado di concorrenza, e che, pertanto, l'unica soluzione ipotizzabile sia il divieto dell'operazione.
60. Quanto alle motivazioni sottese al suo ingresso nel mercato, la società Saremar sostiene che, a fronte dei segnali ricevuti nel 2011 dagli operatori economici dell'isola circa aumenti spropositati dei costi dei servizi di trasporto, la Regione Sardegna avrebbe optato per una soluzione autonoma, attraverso la compagnia di navigazione controllata, Saremar, al fine di offrire collegamenti con l'Italia peninsulare a condizioni economiche più accessibili. Ciò sarebbe alla base di una scelta industriale caratterizzata da un ingresso realizzato con una politica tariffaria semplificata (tariffe a listino) e in modo flessibile (con navi a noleggio). Relativamente a tale ultimo aspetto, la società Saremar ha evidenziato la difficoltà di reperire sul mercato navi che presentino "*un corretto equilibrio tra posti per passeggeri, auto e merci con riferimento alle linee da e per la Sardegna*" e ha affermato che le stesse navi Tirrenia – per quanto siano delle buone navi – presentano un difetto strutturale che le rende insufficienti, quanto a capacità della stiva, nella stagione estiva, e sovradimensionate, nella stagione invernale, con riferimento al numero di posti passeggeri.

VI.3 Le osservazioni pervenute nel corso del procedimento da parte dei soggetti terzi

61. La Regione Autonoma della Sardegna ha espresso le sue preoccupazioni per il rischio che la privatizzazione di Tirrenia possa dare luogo ad una "*grave alterazione della concorrenza nel cabotaggio marittimo, con la creazione di un ristrettissimo oligopolio collusivo in pregiudizio per la collettività sarda e per gli utenti in generale*". La Regione, inoltre, nella sua qualità di azionista di Saremar, ha manifestato la propria contrarietà riguardo alla decisione dell'Autorità di chiudere l'istruttoria in data 21 giugno 2012, in quanto tale decisione, a parere della Regione, "*comporterebbe un'ingiustificata torsione del corso istruttorio e delle prerogative della difesa*", confidando che l'Autorità potesse rivedere la propria decisione.
62. La società Grimaldi ha fornito risposta alle richieste di informazioni dell'Autorità sulla sua presenza nei mercati rilevanti e ha altresì indicato che [*omissis*].

[36] Cfr. verbale di audizione di Saremar dell'11 giugno 2012.

63. La società Forship ha sottolineato che la sua decisione di interrompere il servizio, già a partire dalla stagione in corso, sulla rotta Civitavecchia – Olbia – mantenendo, invece, il servizio sulla rotta Livorno – Olbia – deriva dal rilevante calo della domanda subito sulla prima tratta nel 2011 e dalle prospettive di ulteriore riduzione del traffico passeggeri per il 2012. Con riferimento alla disponibilità degli accosti nei porti interessati dal presente procedimento, la società Forship ha precisato che, sulla base della propria esperienza, non sussiste una sostanziale carenza di accosti, quanto piuttosto un'inerzia delle autorità competenti a modificare, a seguito di nuove richieste di accosti, i programmi di attività consolidati, con un conseguente vantaggio degli operatori storici.
64. La società Grendi, operatore nel settore dei trasporti marittimi di merci da/per la Sardegna sulla linea Vado Ligure – Cagliari, nell'esprimere la propria preoccupazione per i tempi brevi entro cui l'Autorità avrebbe inteso chiudere il procedimento, ha sottolineato le problematiche concorrenziali che deriverebbero dalla realizzazione della concentrazione. Inoltre, la società Grendi ha osservato che, laddove l'Autorità ritenesse di poter autorizzare l'operazione, "*sarebbero necessari significativi impegni e rimedi in grado di consentire alle forze esistenti sul mercato di contrastare lo strapotere del soggetto risultante dalla concentrazione*".
65. La società Lauro.it ha rappresentato che, a suo giudizio, la realizzazione dell'operazione di concentrazione pone serie problematiche in ordine alla sua compatibilità con le regole di concorrenza, così come rilevato in sede comunitaria. Secondo la società Lauro.it, infatti, l'entità post-concentrazione rappresenterebbe di per sé un quasi monopolio su determinati collegamenti marittimi nel bacino mediterraneo, dotato di potere finanziario e fortemente collegato con altre società già operanti. La società ha, infine, affermato che, laddove l'Autorità intendesse subordinare l'autorizzazione dell'operazione a misure correttive, queste dovrebbero essere tali da eliminare gli effetti anticoncorrenziali della concentrazione.

VII. VALUTAZIONE DELLA CONCENTRAZIONE

VII.1 Premessa

66. In via preliminare, con riguardo alle osservazioni formulate da alcuni soggetti non parti del presente procedimento circa la fissazione da parte dell'Autorità del termine di conclusione dell'istruttoria al 21 giugno 2012, vale osservare quanto segue.
Il termine per la conclusione della fase istruttoria per la valutazione concorrenziale delle operazioni di concentrazione notificate, di cui all'art. 16, comma 8, della legge 287/90, si configura quale termine *massimo* per la valutazione, eventualmente prorogabile per una sola volta. Nella disciplina in materia di concentrazioni, la previsione di una tale tempistica, stringente e puntualmente definita dalla norma, si pone a tutela dell'interesse delle Parti della concentrazione, alle quali, a fronte di un'operazione che comporta effetti non reversibili sulla struttura delle imprese interessate, la legge riconosce il diritto ad una rapida definizione del procedimento avviato dall'Autorità.
La norma dunque non esclude che l'Autorità, laddove lo ritenga necessario e abbia a disposizione tutte le informazioni e gli elementi ritenuti rilevanti ai fini dell'apprezzamento degli effetti dell'operazione, possa virtuosamente deliberare la chiusura del procedimento prima dello spirare di tale termine.
67. Nel caso di specie, l'Autorità, considerati gli elementi in suo possesso idonei per una completa valutazione dell'operazione, ha ritenuto che vi fosse un preciso e rilevante interesse a una valutazione più rapida possibile della stessa, non solo a fronte dei prevedibili effetti negativi di un ulteriore prolungamento della gestione convenzionale provvisoria a carattere straordinario di Tirrenia, quanto, soprattutto, con riguardo alla circostanza che gli effetti della concentrazione sono suscettibili di dispiegarsi durante la stagione estiva. Infatti, per come si configura il funzionamento dei mercati interessati, nel periodo giugno – settembre si registra la maggior parte della domanda sulle rotte interessate, si verificano problemi di affollamento delle infrastrutture portuali e si rilevano incrementi anche consistenti dei livelli dei prezzi.
68. Per tale ragione, l'Autorità ha ritenuto di dover intervenire tempestivamente e nel più breve tempo possibile, al fine di fornire, a tutti i soggetti interessati, un quadro certo in ordine alla configurazione strutturale e al funzionamento del mercato. Anche in un'ottica di eventuale imposizione di misure correttive di carattere strutturale e/o comportamentale, risultava imprescindibile che queste fossero valide ed applicabili, anche a tutela dei consumatori, fin dalla stagione estiva 2012 già in corso.
69. Ciò premesso, dal punto di vista del pieno rispetto del diritto di difesa delle Parti e dell'esercizio del contraddittorio con tutti i soggetti interessati, si rileva che l'Autorità ha concesso a tutti coloro che ne hanno fatto motivata richiesta di

intervenire nel procedimento, laddove tale istanza è stata presentata entro il termine di dieci giorni dalla pubblicazione del provvedimento di avvio dell'istruttoria, così come previsto dall'art. 16, comma 1, del D.P.R. 217/98.

70. In questo contesto, le istanze delle società Grendi, Lauro.it e della regione Sardegna in ordine ad una loro piena consultazione nell'ambito della valutazione dell'operazione in oggetto non possono intendersi quali istanze di partecipazione al procedimento, in quanto sono del tutto generiche e non contengono alcuna formale richiesta di intervento, oltre a essere state presentate fuori dai termini previsti dalla legge. Per i primi due, si tratta, peraltro, di concorrenti – effettivi o potenziali – delle imprese parti della presente concentrazione, per i quali dalla rapida conclusione del procedimento possono discendere effetti positivi in termini di migliori spazi di accesso ai mercati interessati. Per quanto riguarda la regione Sardegna, questa ha in parte dedotto profili generici e, sotto altro aspetto, ha rappresentato interessi riconducibili a Saremar, che solo questa aveva titolo a far valere.

71. Ancora nel pieno rispetto del diritto della difesa, vale evidenziare che l'Autorità, nel fissare il termine di chiusura dell'istruttoria al 21 giugno 2012, ne ha dato comunicazione, non solo, come previsto dall'art. 16, comma 2, del D.P.R. 217/98, ai soggetti nei confronti dei quali è stata avviata l'istruttoria, ma anche al soggetto interveniente, ovvero alla società Saremar, nei cui confronti la disciplina citata non prevedeva alcun obbligo di comunicazione in capo all'Autorità. Si rammenta, peraltro, che tale comunicazione è stata inviata in data 14 giugno 2012 e, quindi, nel rispetto del termine di sette giorni dalla chiusura dell'istruttoria di cui al citato comma 2.

La società Saremar, pur a fronte della comunicazione dell'Autorità, non ha dato riscontro alla richiesta di informazioni nei termini indicati nella comunicazione del 14 giugno 2012, né ha formalmente presentato alcuna istanza di proroga del termine di conclusione del procedimento, non contestato sotto alcun profilo.

VII.2 I mercati rilevanti

72. L'operazione interessa il settore del trasporto marittimo di linea misto passeggeri/merci, che può essere erogato tramite navi traghetto tuttomerci (*ro – ro*) o miste merci/passeggeri (*ro – pax*), su specifiche rotte.

73. Secondo un consolidato orientamento dell'Autorità, il servizio di trasporto di linea di passeggeri, con o senza veicoli, e di merci, tra due porti a cadenze frequenti e regolari, presenta caratteristiche specifiche quali la regolarità del servizio, nonché 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 distinto[37].

74. La sostituibilità fra le varie rotte è influenzata da numerosi fattori quali la frequenza e il tempo di traversata, nonché la qualità dei collegamenti terrestri rispetto ai porti di origine e 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.

75. Sulla base delle evidenze acquisite agli atti del procedimento, nel caso di specie, i mercati rilevanti interessati dalla presente operazione sono rappresentati dalle rotte[38]: Genova – Porto Torres, Genova – Olbia, Civitavecchia – Olbia (prevalentemente trasporto passeggeri, con o senza veicoli) e Livorno – Cagliari (prevalentemente trasporto merci).

VII.3 Effetti dell'operazione

76. L'operazione in esame determina importanti effetti strutturali sui mercati interessati. Come evidenziato, infatti, a seguito dell'operazione, risultano in capo all'entità *post-merger* quote di mercato particolarmente elevate: infatti, per il trasporto passeggeri, sulla rotta Civitavecchia – Olbia, è ascrivibile alle Parti, nel 2011, una quota complessiva di mercato pari a *[70 – 80*%], sulla rotta Genova – Olbia, una quota pari a *[70 – 80*%], sulla rotta Genova – Porto Torres, una quota pari a *[70 – 80*%]; quanto al trasporto merci, sulla rotta solo merci Livorno – Cagliari la quota di mercato in valore attribuibile alle Parti era nello stesso anno del 100%, e sulle altre tre rotte interessate le quote erano ampiamente superiori a *[70 – 80*%], con livelli in alcuni casi vicini a *[90 – 100*%].

77. Quanto alla pressione concorrenziale che potrebbe essere esercitata dagli attuali concorrenti, si rileva che questi detengono sulle rotte interessate posizioni di mercato non confrontabili a quelle di CIN/Moby: nel mercato del trasporto passeggeri, in particolare, il secondo operatore, GNV, deteneva nel 2011 quote inferiori a *[25 – 30%]* su tutte le rotte,

---

[37] 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/Toremar-Toscana Regionale Marittima*, in Boll. n. 29/11.

[38] 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/Toremar-Toscana Regionale Marittima*, cit.).

mentre il terzo, Forship, che operava solo sulla rotta Civitavecchia - Olbia, e il quarto, Saremar, che operava sulla Vado Ligure - Porto Torres e sulla Civitavecchia – Olbia, non superavano nello stesso anno il [5 – 10%] ciascuno.

78. Le quote in capo all'operatore *post-merger* risultano inoltre ancora più elevate nella stagione in corso sulla rotta Civitavecchia – Olbia a seguito dell'uscita dal mercato, a partire dal 2012, dei concorrenti GNV e Forship, che vi operavano in precedenza.

79. Ai fini del corretto perimetro valutativo degli effetti concorrenziali dell'operazione in oggetto, vale ricordare che la società acquisita, Tirrenia, sarà sottoposta per tutte le rotte considerate, ad un regime convenzionale sottoscritto con lo Stato italiano (Nuova Convenzione) che, con riguardo alla stagione invernale, definisce stringenti obblighi di servizio pubblico e fissa dettagliati limiti tariffari massimi.

Deve quindi desumersi che per tale stagione – decorrente dal 1° ottobre al 31 maggio di ogni anno – gli effetti della concentrazione imputabili all'acquisizione, che comporta una accresciuta quota di mercato da allocarsi in capo alla società Moby in ragione della qualità di socio di controllo della società CIN/Tirrenia, devono ritenersi limitati, almeno per il periodo di vigenza delle Nuova Convenzione, sotto il profilo di un eventuale incremento dei prezzi ovvero di una riduzione del livello del servizio offerto da parte di Tirrenia.

80. Viceversa, con riguardo alla stagione estiva – decorrente dal 1° giugno al 30 settembre di ogni anno – in ragione della sospensione del regime convenzionale, nella valutazione dell'operazione devono prendersi in considerazione con maggiore attenzione gli effetti sui consumatori derivanti dalla completa autonomia commerciale esistente in capo alla nuova entità risultante dalla concentrazione.

81. Ciò premesso, quanto alla capacità disciplinante dei concorrenti nei confronti dell'esercizio del potere di mercato dell'operatore *post-merger* nel quadro delineato, deve osservarsi che gli operatori ancora presenti nei mercati interessati dispongono di una limitata capacità produttiva. Inoltre, 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.

82. Relativamente poi alla pressione competitiva eventualmente esercitabile dalla concorrenza potenziale, occorre ricordare come nel settore del trasporto marittimo, oltre a rilevarsi elevati costi d'ingresso, si possono registrare barriere all'entrata legate alla disponibilità delle infrastrutture portuali. Contrariamente a quanto affermato dalle parti, infatti, nel corso del procedimento è emerso che, con particolare riferimento alla stagione estiva, nei porti interessati si rilevano problemi di affollamento, con possibili conseguenze in termini sia di disponibilità di accosti, sia di garanzia, per tutti gli operatori, di adeguati servizi a terra. Rileva in tal senso anche la circostanza che Tirrenia, in virtù di disposizioni normative, goda di un vantaggio competitivo rispetto ai concorrenti, in quanto le sue richieste di approdo prevalgono su quelle degli altri operatori.

83. Ed infatti, nonostante nell'ultima stagione estiva 2011, come riscontrato in fatto, i principali operatori abbiano praticato incrementi di prezzo superiori al 100%[39], si è registrato, nei mercati interessati, l'ingresso di un solo concorrente, Saremar. Inoltre, tale ingresso appare qualificabile come un'iniziativa patrocinata dalla Regione Sardegna per offrire servizi di trasporto a prezzi più accessibili, volta non solo ad attirare turisti sull'isola, durante la stagione estiva, ma anche a garantire la continuità e l'economicità dei rifornimenti necessari allo svolgimento delle attività economiche in Sardegna e delle esportazioni dei prodotti regionali sul continente.

84. Pertanto, alla luce delle considerazioni svolte, né i concorrenti attualmente esistenti, né una mera minaccia di ingresso o espansione possono rappresentare un vincolo rilevante sul comportamento del soggetto risultante dalla concentrazione, nei mercati interessati.

85. Quanto agli 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, ipotizzati in sede di avvio del procedimento, le evidenze raccolte nel corso dell'istruttoria hanno escluso che dalla presente operazione possano discendere conseguenze in termini di limitazione all'accesso a tali servizi da parte di concorrenti non verticalmente integrati. In particolare, per quanto riguarda le attività di gestione dei terminali a terra, nessuna delle imprese sentite ha prodotto concrete evidenze dell'esistenza di ostacoli all'accesso frapposti da Moby. Le medesime considerazioni valgono con riferimento ai servizi di rimorchio, la cui regolamentazione, peraltro, prevede che le tariffe applicate dal concessionario siano stabilite dall'autorità marittima.

---

39 Cfr. provv. n. 22416 dell'11 maggio 2001, caso I743 – *Tariffe traghetti da/per la Sardegna* (in *Boll.* n. 19/2011).

86. Infine, in considerazione del fatto che le Parti hanno sostenuto la ricorrenza nel caso di specie dei presupposti per l'applicazione della *Failing Firm Defence*, deve rilevarsi che non risultano soddisfatte le condizioni per invocare l'eccezione dell'impresa in stato di crisi.
Infatti, la maggior parte delle argomentazioni sollevate si riferiscono sostanzialmente all'esistenza di uno stato di crisi conclamata di Tirrenia, oggetto di una procedura di amministrazione straordinaria, che conferirebbe carattere oggettivo e grave alle difficoltà finanziarie in cui versa la Società.
Al riguardo, si rileva che gli elementi apportati dalle Parti non risultano sufficientemente circostanziati per invocare la situazione di crisi, anche alla luce della circostanza che la documentazione agli atti del procedimento evidenzia come la crisi finanziaria responsabile della mancanza di liquidità di Tirrenia viene considerata temporanea con previsioni di miglioramento delle condizioni economiche già nell'esercizio successivo. In questo senso, lo stesso Piano Economico Finanziario di Tirrenia (2011 – 2018) [40] [*omissis*].
87. Quanto all'assenza di soggetti diversi disponibili ad acquisire il ramo d'azienda di Tirrenia ad esito della procedura ad evidenza pubblica, le Parti non hanno fornito adeguata evidenza della circostanza che, a fronte di tutte le possibili procedure alternative per la cessione del ramo d'azienda in oggetto, non vi sarebbe stato alcun interesse da parte di altri potenziali acquirenti.
Infine con riferimento alla verifica se, in assenza della concentrazione in esame, i beni produttivi dell'impresa uscirebbero dal mercato, la circostanza affermata dalle Parti che [*omissis*] non consente di giungere alla conclusione, sostenuta dalle Parti, che tutti i beni produttivi dell'impresa siano inevitabilmente destinati alla medesima sorte. Peraltro, nel corso del procedimento, alcuni operatori presenti sul mercato hanno sostenuto che la flotta Tirrenia è costituita da navi in buono stato.
88. In conclusione, alla luce delle considerazioni svolte, l'operazione in oggetto appare suscettibile di creare una posizione dominante in capo all'entità post-concentrazione sulle rotte Genova – Porto Torres, Genova – Olbia, Civitavecchia - Olbia (prevalentemente trasporto passeggeri, con o senza veicoli) e Livorno – Cagliari (prevalentemente trasporto merci), tale da ridurre in maniera sostanziale durevole la concorrenza nei mercati interessati.

VII.4 Gli impegni proposti da CIN e da Moby

89. Con comunicazioni dell'8 e 14 giugno 2012, successivamente integrate in data 19 giugno 2012, Moby e CIN hanno dichiarato la loro disponibilità ad adottare, con determinati limiti temporali, alcune impegni finalizzati a risolvere le criticità concorrenziali evidenziate nel provvedimento di avvio dell'istruttoria, articolandoli in quattro aree di intervento:

1. riduzione della sovrapposizione di attività delle Parti su alcune rotte da/per la Sardegna ritenute critiche nel provvedimento di avvio e offerta di capacità di trasporto a terzi sulle rimanenti rotte critiche;
2. rinuncia – diversamente articolata per CIN e Moby - agli accordi di *code sharing*;
3. modulazione della politica commerciale, concernente la definizione di tariffe medie per i passeggeri tali da assicurare un *cap* ai ricavi medi unitari;
4. proposta di sconti e riduzioni di prezzo nel corso della stagione estiva.

1) Riduzione della sovrapposizione di attività delle Parti e offerta di capacità di trasporto

1.a) Uscita di Moby da alcune rotte per il biennio 2013-2014

90. Moby si è impegnata a non operare, per gli anni 2013 e 2014, direttamente o indirettamente, servizi di trasporto misto di passeggeri e merci sulla rotta Genova – Porto Torres, "*tenuto altresì conto delle eventuali richieste presentate da operatori interessati ai medesimi servizi di collegamento*". La medesima misura è stata prospettata per il servizio di trasporto merci con riferimento alla rotta Livorno – Cagliari, "*a fronte di eventuali richieste presentate da operatori interessati ai medesimi servizi di collegamento*".

1.b) Cessione di capacità di trasporto da parte di CIN e Moby su alcune rotte per il biennio 2013-2014

91. Moby e CIN si sono impegnate ad offrire, per il biennio 2013-2014, mediante una procedura trasparente e competitiva, capacità per il trasporto misto di passeggeri e merci nella stagione estiva (giugno – settembre) sulle rotte Civitavecchia – Olbia e Genova - Olbia. L'offerta riguardava il 10% della capacità di trasporto disponibile complessiva

[40] Cfr. Allegato al Formulario di notifica della concentrazione.

di Moby e CIN, sulle rotte indicate[41]. Tale offerta sarebbe stata effettuata sulla base di una procedura che avrebbe dovuto garantire parità di trattamento e non discriminazione tra i partecipanti, prevedere adeguate garanzie economico-finanziarie da parte degli operatori partecipanti, nonché prevedere un corrispettivo per la capacità di trasporto "*determinato in funzione della "tariffa media estiva per pacchetti base"(al netto di tasse/diritti/oneri) registrata rispettivamente da CIN e Moby nell'anno precedente a quello della cessione della capacità, per ciascuna delle due rotte in questione, decurtata del 20%*"[42].

92. Con ulteriore comunicazione pervenuta il 19 giugno 2012, Moby ha precisato che non sarebbero stati previsti limiti o condizioni con riguardo all'attività svolta (settore di provenienza) dai soggetti interessati, che potranno essere quindi, non soltanto soggetti già attivi nel settore del trasporto marittimo, ma anche nuovi operatori "*virtuali*" quali ad esempio i *tour operators*. Quanto alle adeguate garanzie economico-finanziarie richieste ai potenziali acquirenti di capacità di trasporto, CIN e Moby hanno puntualizzato che essi "*saranno determinati in una misura tale da rispettare il principio di proporzionalità, avuto riguardo in particolare al valore della capacità di trasporto offerta*".

93. Quanto, infine, alle modalità di offerta di capacità, tale offerta sarebbe stata realizzata "*con procedure idonee ad assicurare parità di trattamento e non discriminazione, sulla base di un Prospetto informativo per l'offerta di capacità che verrà pubblicato da Moby e CIN entro il 31 dicembre 2012 per la stagione estiva 2013, ed entro il 31 dicembre 2013 per la stagione estiva 2014*"[43].

2) Accordi di code sharing

94. CIN e Moby si sono impegnate a non stipulare accordi di *code sharing* con operatori diversi rispettivamente da Moby e da CIN. Inoltre, Moby si è impegnata a recedere dagli accordi di *code sharing* eventualmente vigenti ai fini dell'esercizio del trasporto marittimo passeggeri sulle tre rotte interessate. CIN e Moby hanno presentato tale misura per gli anni dal 2012 al 2016, escludendo tuttavia dall'ambito di applicazione dell'impegno gli accordi di *code sharing* di Moby in essere per il 2012.

3) Impegno di invarianza del ricavo medio unitario per il biennio 2012 e 2013

95. CIN si è impegnata ad applicare, sulle rotte passeggeri interessate, nel corso della stagione estiva, tariffe (al netto di IVA e tasse portuali per il settore passeggeri) tali da mantenere invariato, rispetto alla stagione estiva 2009, il ricavo

---

41 Con riferimento al numero dei passeggeri, ai veicoli al seguito dei passeggeri e ai metri lineari di merci.

42 Laddove, per "tariffa media estiva per pacchetti base" si intendono le tariffe medie relative ai pacchetti base del settore – due passeggeri con auto, e due passeggeri con auto e cabina – rilevate con riferimento alla stagione estiva dell'anno precedente a quello della cessione di capacità (modificate in ragione della variazione dell'indice ISTAT–FOI e del prezzo del carburante), ridotte del 20%. Tali tariffe medie tengono conto delle eventuali promozioni relative al periodo di riferimento, per quanto applicabili.
E per "tariffa media estiva per metro lineare" si intendono le tariffe medie per metro lineare rilevate con riferimento alla stagione estiva dell'anno precedente a quello della cessione di capacità (modificate in ragione della variazione dell'indice ISTAT–FOI e del prezzo del carburante), ridotte del 20%. Tali tariffe medie tengono conto delle eventuali promozioni relative al periodo di riferimento, per quanto applicabili.

43 Più in particolare, in tale Prospetto informativo verrà specificato, tra le altre cose, che l'offerta riguarderà capacità "*su una o su entrambe le rotte in questione, per l'intera durata della stagione estiva (giugno-settembre) e sulla base della medesima programmazione giornaliera/settimanale effettuata da Moby*"; che i criteri di assegnazione saranno diretti a garantire "*la massima allocazione della capacità offerta (i.e. saranno preferite le richieste aventi ad oggetto un numero superiore di pacchetti base o di metri lineari)*"; il numero massimo di soggetti che potranno acquisire capacità di trasporto sulla medesima rotta; nonché la tempistica della procedura di allocazione della capacità di trasporto.
Il Prospetto conterrà, specificamente:
- i requisiti economico-finanziari richiesti agli operatori interessati;
- l'impegno di Moby (e di CIN) a cedere la capacità di trasporto per un corrispettivo determinato: a) per quanto riguarda il settore passeggeri, in funzione della "tariffa media estiva per pacchetti base" (al netto di tasse/diritti/oneri) registrata rispettivamente da CIN e Moby nell'anno precedente a quello di cessione della capacità, per ciascuna delle due rotte Civitavecchia-Olbia e Genova-Olbia, decurtata del 20%; b) per quanto riguarda il settore merci, in funzione della "tariffa media estiva per metro lineare" (al netto di tasse/diritti/oneri) registrata rispettivamente da CIN e Moby nell'anno precedente a quello di cessione della capacità, per ciascuna delle due rotte Civitavecchia-Olbia e Genova-Olbia, decurtata del 20%;
- che la cessione di capacità di trasporto avrà ad oggetto il numero di "pacchetti base" (due passeggeri con auto; due passeggeri con auto e cabina) o, con riferimento al settore merci, il numero di metri lineari richiesti dai soggetti interessati, su una o su entrambe le rotte in questione, per l'intera durata della stagione estiva (giugno-settembre) e sulla base della medesima programmazione giornaliera/settimanale effettuata da Moby;
- le modalità mediante le quali, nel corso della procedura, saranno messe a disposizione dei soggetti che hanno manifestato interesse, le informazioni indispensabili (ivi inclusa la "tariffa media estiva per pacchetti base" e la "tariffa media estiva per metro lineare") al fine di valutare con cognizione di causa la possibilità di stipulare un accordo per la cessione di capacità, garantendo la confidenzialità delle informazioni riservate;
- che l'assegnazione di capacità dovrà avvenire nel rispetto dei principi di parità di trattamento e non discriminazione;
- i criteri di assegnazione della capacità di trasporto sulla base delle richieste ricevute, diretti a garantire la massima allocazione della capacità offerta (i.e. saranno preferite le richieste aventi ad oggetto un numero superiore di pacchetti base o di metri lineari);
- il numero massimo dei soggetti che potranno acquistare la capacità di trasporto sulla medesima
rotta;
- il termine, non superiore ad un mese dalla pubblicazione del prospetto, entro il quale i soggetti interessati potranno presentare le manifestazioni d'interesse all'acquisto di capacità di trasporto, su una o su entrambe le rotte in questione;
- l'ulteriore termine, non superiore a due mesi dalla pubblicazione del prospetto, entro il quale dovrà terminare la procedura.

medio unitario del ramo d'azienda Tirrenia relativo a ciascuna di tali rotte, fatti salvi l'adeguamento al tasso d'inflazione (indice ISTAT-FOI) rispetto al 2009, e l'incremento "*diretto a neutralizzare gli effetti della variazione del prezzo medio del carburante "BTZ" (inteso come prezzo Platt's) identificabile nella differenza tra la media del costo del carburante del 2009 e la media rilevata rispettivamente nel primo trimestre del 2012 e nel primo trimestre del 2013. Tale confronto sarà effettuato al termine dei 4 mesi della rispettiva stagione estiva*".

96. Allo stesso modo, Moby si è impegnata ad applicare, sulle medesime rotte, nel corso della stagione estiva, tariffe (al netto di IVA e tasse portuali per il settore passeggeri) tali da mantenere invariato, rispetto alla stagione estiva 2009, il proprio ricavo medio unitario relativo a ciascuna di tali rotte, fatti salvi l'adeguamento al tasso d'inflazione (indice ISTAT-FOI) rispetto al 2009, e l'incremento "*diretto a neutralizzare gli effetti della variazione del prezzo medio del carburante "BTZ" (inteso come prezzo Platt's) identificabile nella differenza tra la media del costo del carburante del 2009 e la media rilevata rispettivamente nel primo trimestre del 2012 e nel primo trimestre del 2013. Tale confronto sarà effettuato al termine dei 4 mesi della rispettiva stagione estiva*".

97. Le misure proposte sono valide per gli anni 2012, con l'esclusione delle prenotazioni già effettuate alla data di notifica del provvedimento di chiusura dell'istruttoria dell'Autorità, e 2013.

4) Politiche promozionali

98. CIN e Moby si sono impegnate ad applicare sulle rotte Civitavecchia – Olbia, Genova – Olbia e Genova – Porto Torres per le stagioni estive 2012 e 2013 promozioni sul prezzo del passaggio nave per: *a)* bambini minori di 12 anni (accompagnati da due adulti) che viaggiano "tariffa zero"[44]; *b)* auto al seguito (in caso di biglietti andata e ritorno), cui si applica uno sconto del 50% sul viaggio di ritorno[45]; *c)* cabine quadruple, offerte con uno sconto del 10%[46].

Tali promozioni verranno applicate almeno al 10% della capacità di trasporto passeggeri della nave.

99. Le descritte promozioni non saranno cumulabili con altre promozioni e i relativi biglietti non saranno modificabili ma solo rimborsabili previo pagamento di una penale e di eventuali differenze tariffarie.

100. Per i passeggeri nati o residenti in Sardegna (con possibilità di estensione anche ai congiunti), CIN e Moby si sono impegnate ad applicare uno sconto del 30% rispetto alle "*tariffe "standard" applicate ai non residenti*" e del 10% rispetto alle tariffe promozionali sopra indicate[47]. La promozione in favore dei passeggeri nati e/o residenti in Sardegna

---

[44] Come specificato dalle Parti nella risposta alla richiesta di informazioni pervenuta in data 19 giugno 2012, la "promozione bambini" prevede:
- Sconto del 100% sul prezzo del passaggio ponte, per bambini da 0 a 12 anni (non compiuti). Tasse, diritti oneri ed altri costi a pagamento;
- Verrà inserito un numero di promozioni pari almeno al 10% della capacità di trasporto passeggeri della nave;
- Offerta non retroattiva;
- Non cumulabile con nessuna offerta speciale (esclusa Best Offer) né con gli sconti per residenti sardi;
- Offerte non rimborsabili ma modificabili previo pagamento di una penale e di eventuali differenze tariffarie."

[45] Come specificato dalle Parti nella risposta alla richiesta di informazioni pervenuta in data 19 giugno 2012, la "promozione auto" prevede:
"*- Offerta valida sui i ritorni dalla Sardegna;*
- Verrà inserito un numero di promozioni pari almeno al 10% della capacità di trasporto autovetture della nave;
- Non cumulabile con nessuna offerta speciale (esclusa Best Offer) ne con gli sconti per residenti sardi;
- Sconto applicabile solo per biglietti di andata e ritorno acquistati simultaneamente;
- Lo sconto non potrà essere applicato su tasse, diritti, oneri ed altri costi;
- In caso di annullamento del viaggio di andata, verrà eliminato lo sconto sul viaggio di ritorno ed applicata la tariffa disponibile al momento dell'annullamento;
- Offerta non retroattiva;
- Il veicolo al seguito deve essere un'autovettura (anche immatricolate autocarro) entro i 5 m di lunghezza e 2.20 m di altezza. Tutti i veicoli - adibiti al trasporto merci (con o senza carico) – non accedono all'iniziativa promozionale. In generale i furgoni ed i pick-up non sono considerati autovetture;
- Offerte non rimborsabili ma modificabili previo pagamento di una penale e di eventuali differenze tariffarie.."

[46] Come specificato dalle Parti nella risposta alla richiesta di informazioni pervenuta in data 19 giugno 2012, la "promozione cabina quadrupla" prevede:
"*-In caso di acquisto di un biglietto per quattro passeggeri adulti con sistemazione in cabina quadrupla, 10% di sconto sul prezzo della cabina;*
- Verrà inserito un numero di promozioni pari almeno al 10% delle cabine quadruple della nave;
- Non cumulabile a nessuna offerta speciale (esclusa Best Offer) né con gli sconti per residenti sardi;
- In caso di annullamento di uno dei quattro passeggeri, verrà eliminato lo sconto sulla cabina la tariffa disponibile al momento dell'annullamento;
- Offerta non retroattiva;
- Offerte non rimborsabili ma modificabili previo pagamento di una penale e di eventuali differenze tariffarie."

[47] Come specificato dalle Parti nella risposta alla richiesta di informazioni pervenuta in data 19 giugno 2012, la "tariffa residenti" prevede:
"*Gli sconti saranno applicati anche al coniuge ed ai figli non residenti/nativi i quali viaggino insieme alla persona residente/nativa, sulla base di una semplice autocertificazione, ed anche qualora viaggino in assenza della persona residente/nativa, previa presentazione dello stato di famiglia.*
-La promozione non è soggetta a quantitativi limitati, salva ovviamente la disponibilità di posti a bordo (riempimento nave);
-Per poter usufruire delle speciali tariffe per residenti e nativi in Sardegna, i passeggeri dovranno esibire, all'acquisto del biglietto in agenzia e all'imbarco, un documento anagrafico in corso di validità, da cui risulti la residenza o nascita in un comune della Sardegna;

non sarebbe stata soggetta a limiti quantitativi; i relativi biglietti non sarebbero stati rimborsabili se associati ad una specifica offerta già in essere (denominata “Best Offer”).

VII.5 Valutazione degli impegni proposti e individuazione delle misure alle quali si condiziona l’autorizzazione della concentrazione

1) Riduzione della sovrapposizione di attività delle Parti e offerta di capacità di trasporto

101. Con riguardo all’impegno in ordine all’uscita di Moby dalla rotta Genova – Porto Torres per il trasporto misto merci-passeggeri, per il biennio 2013 – 2014, esso appare idoneo a risolvere le criticità prospettate nel provvedimento di avvio dell’istruttoria e confermate nel corso del procedimento.

In particolare, tale impegno avrà l’effetto di sterilizzare dal prossimo anno l’effetto dell’incremento della quota di mercato derivante dalla concentrazione con conseguente possibilità per gli altri operatori già attivi su tale rotta di soddisfare la relativa domanda, rafforzando, in un congruo lasso di tempo, la propria posizione sul mercato. Va peraltro evidenziato che tale impegno produrrà l’ulteriore effetto di decongestionare le infrastrutture portuali e, quindi, di migliorare le condizioni effettive di accesso al mercato da parte di ulteriori potenziali concorrenti.

102. In tal senso, non appare tuttavia opportuno, in ragione della struttura di tale mercato, prevedere che l’impegno si realizzi tenuto conto di eventuali richieste presentate da altri operatori, in quanto storicamente sono presenti già su tale rotta altri operatori in grado di soddisfare la domanda attualmente attribuibile a Moby.

Pertanto, la misura prescritta prevede che la società Moby per il biennio 2013 – 2014 debba cessare di operare la rotta Genova – Porto Torres, a prescindere dall’eventuale interesse all’ingresso nel mercato manifestato da altri concorrenti.

103. Quanto all’impegno concernente l’uscita di Moby dalla rotta merci Livorno – Cagliari per il biennio 2013 - 2014, “*a fronte di eventuali richieste presentate da operatori interessati ai medesimi servizi di collegamento*”, deve rilevarsi che questo interviene in un mercato dove, ad esito dell’operazione, l’entità post-concentrazione deterrà una posizione di monopolio. In tale contesto, diversamente dalla rotta passeggeri Genova – Porto Torres, l’uscita di Moby potrebbe comportare, in assenza di manifestazioni di interesse all’ingresso in tale mercato da parte di operatori concorrenti, una mera riduzione della capacità di trasporto offerta sul mercato, senza che la società Tirrenia, pur soggetta ad obblighi di servizio pubblico su tale rotta, sia in condizioni di soddisfare la relativa domanda; in altre parole, non modificandosi la posizione di monopolio dell’entità *post-merger*, l’uscita incondizionata di Moby determinerebbe una restrizione nell’offerta di capacità. L’impegno appare, dunque, idoneo a eliminare le preoccupazioni concorrenziali, solo se condizionata al verificarsi di richieste di accesso al mercato, in relazione ai quali, quindi, la fuoriuscita di Moby dalla rotta libererebbe spazi di mercato.

Pertanto, la misura prescritta prevede che la società Moby per il biennio 2013 – 2014 debba cessare di operare la rotta Livorno – Cagliari, a fronte dall’eventuale interesse all’ingresso nel mercato manifestato da altri concorrenti.

104. Con riferimento agli impegni proposti da CIN e Moby in ordine alla cessione, durante la stagione estiva, del 10% della capacità di trasporto sulle rotte Civitavecchia – Olbia e Genova – Olbia per il biennio 2013 – 2014, a un prezzo *retail minus* del 20% sulle relative tariffe medie estive per pacchetti base dell’anno precedente, come definite dalle Parti, essi garantiranno una riduzione delle quote di mercato complessive dell’operatore *post-merger* sulle relative rotte.

105. Tale impegno appare in particolare idoneo a consentire, soprattutto a nuovi operatori, di poter accedere al mercato senza dover sostenere gli investimenti e i costi della fase di *start up* del settore del trasporto marittimo (acquisto o noleggio della nave, costi del personale, ecc.). In un contesto di mercato caratterizzato da una scarsa redditività dell’offerta del servizio di trasporto marittimo, la previsione di una cessione di capacità di trasporto favorisce un rapido ingresso sul mercato di operatori concorrenti, i quali potranno contribuire a disciplinare i comportamenti di prezzo della nuova entità *post-merger*. Occorre in tal senso sottolineare come la definizione del prezzo praticato per la cessione di capacità consista in uno sconto percentuale a partire dalla tariffa base, comprensiva degli effetti delle politiche promozionali di CIN e Moby, riferita all’anno precedente a quello in cui si svolgerà il confronto concorrenziale.

-Se la persona nativa o residente effettua il viaggio assieme ai propri congiunti, verrà riconosciuto lo sconto a fronte di un’autocertificazione, senza più dover esibire lo stato di famiglia;
-I coniugi e figli non residenti che viaggiano in assenza della persona nativa o residente, dovranno accompagnare al biglietto lo stato di famiglia;
-In assenza della documentazione indicata, non sarà possibile imbarcare con i biglietti emessi a tariffa "residenti o nativi" ma sarà necessario l'acquisto di un nuovo biglietto a tariffa piena. Il biglietto a tariffa residenti o nativi non sarà rimborsato;
-Offerta non retroattiva;
-Un biglietto emesso con tariffa residenti, associata all’offerta Best Offer, non è rimborsabile.”

106. Inoltre, essendo la cessione della capacità di trasporto effettuata durante la stagione estiva (giugno – settembre), tale previsione contribuirà a ridurre per i nuovi entranti le problematiche eventualmente legate all'eccessivo congestionamento, in tale periodo, delle infrastrutture portuali.

107. Tuttavia, nonostante le Parti si siano impegnate a garantire "*parità di trattamento e non discriminazione*" tra i soggetti richiedenti la capacità offerta, la previsione in base a cui siano le stesse società CIN e Moby a definire i criteri in base ai quali viene allocata la capacità di trasporto, nonché a gestire le relative procedure, non appare idonea ad assicurare che tale cessione consenta il raggiungimento del miglior assetto competitivo del mercato, in presenza di un inevitabile conflitto di interessi in capo alle Parti.

108. *Pertanto, la misura imposta prevede che tanto la definizione dei criteri in base ai quali si procederà alla selezione degli acquirenti della capacità resa disponibile nelle quantità, caratteristiche e prezzi secondo le specifiche modalità dettagliatamente descritte negli impegni delle parti, quanto la successiva gestione del procedimento per l'allocazione di tale capacità, dovranno essere gestite da un soggetto terzo (monitoring trustee). Tale soggetto dovrà avere caratteristiche di indipendenza dalle Parti, necessaria qualificazione per svolgere il suo mandato, e non dovrà essere esposto a conflitti di interesse. L'individuazione di tale soggetto, selezionato dalla nuova entità post-merger entro tre mesi dalla data di notifica della decisione, sarà sottoposta ad approvazione dell'Autorità. Il monitoring trustee così selezionato dovrà predisporre un prospetto informativo per l'offerta di capacità, che verrà pubblicato a cura di Moby e CIN, entro il 31 dicembre 2012 per la stagione estiva 2013 ed entro il 31 dicembre 2013 per la stagione estiva 2014. Tale prospetto informativo dovrà essere presentato all'Autorità, un mese prima della sua pubblicazione. Allo stesso modo, il monitoring trustee dovrà informare l'Autorità degli esiti della procedura selettiva per l'allocazione della capacità di trasporto entro un mese dalla sua conclusione.*

2) Non stipulazione e rescissione degli accordi commerciali in essere con i concorrenti

109. Gli impegni presentati dalle Parti a non stipulare e a rescindere gli accordi di *code sharing* con operatori concorrenti, per il periodo 2012 – 2016 compreso, appaiono idonei, in un contesto di mercato caratterizzato da un'elevata trasparenza informativa e dall'esistenza di numerosi rapporti tra operatori concorrenti, a ridurre gli incentivi al coordinamento dei comportamenti commerciali tra le imprese che operano sulla medesima rotta.

Tuttavia, non può accogliersi la proposta di Moby di mantenere per la stagione in corso gli accordi di *code sharing* in essere, in quanto, proprio in ragione dell'approssimarsi della stagione estiva, l'efficacia di tale misura non può essere vanificata per uno dei cinque anni del periodo considerato.

110. Inoltre, il medesimo impegno, perché efficace sotto il profilo concorrenziale, deve intendersi immediatamente esteso, fatte salve le eventuali vendite e prenotazioni già effettuate alla data di notifica del presente provvedimento, a qualunque tipologia di vigente accordo commerciale finalizzato alla commercializzazione dei titoli di viaggio che intercorra con operatori concorrenti, o con soggetti a questi riconducibili, sulle rotte Civitavecchia – Olbia, Genova – Porto Torres e Genova – Olbia; e ciò allo scopo di evitare che, in ragione di questi accordi, domanda potenziale di operatori concorrenti venga acquisita da Moby, incrementando le quote di mercato di quest'ultimo e quindi dell'entità *post-merger.*

111. In ragione della necessità di tutelare la concorrenza sulle rotte in questione già dalla corrente stagione estiva 2012, *quindi, la misura prescritta prevede che CIN e Moby non concludano per il futuro e rescindano accordi – di code sharing, di riprotezione commerciale e/o di agenzia – eventualmente vigenti sulle tre rotte considerate con operatori concorrenti o con soggetti a loro riconducibili con effetto immediato dalla data di autorizzazione e fino a tutto il 2016.*

3) Invarianza dei ricavi medi unitari al netto delle politiche promozionali

112. Le Parti si sono impegnate a praticare, per il servizio di trasporto passeggeri sulle rotte interessate Genova – Olbia, Civitavecchia – Olbia e Genova – Porto Torres, livelli tariffari tali da mantenere invariato, rispetto alla stagione estiva 2009, il rispettivo ricavo medio unitario[48] relativo a ciascuna di tali rotte – fatti salvi l'adeguamento al tasso d'inflazione (indice ISTAT-FOI) rispetto al 2009, e l'incremento del prezzo medio del carburante "BTZ" – per le stagioni 2012-2013.

Tale vincolo appare in grado di contrastare almeno parzialmente gli effetti in termini di potenziale aumento dei prezzi derivanti dal maggiore potere di mercato detenuto dall'entità *post-merger*.

113. In merito, si osserva che il riferimento alla stagione estiva 2009 come *benchmark* di ricavo risulta condivisibile, in quanto si tratta di un anno in cui il mercato del trasporto marittimo da/per la Sardegna appariva caratterizzato da più

[48] Per CIN, il ricavo medio unitario del ramo d'azienda di Tirrenia; per Moby il proprio ricavo medio unitario.

vivaci dinamiche concorrenziali, rispetto al biennio successivo, che si è invece connotato per un significativo aumento dei prezzi applicati da quasi tutti gli operatori presenti sul mercato[49].

114. Tuttavia, al fine di garantire che tale impegno sia in grado di trasferire sui consumatori gli effetti derivanti dalla maggiore efficienza di Moby rispetto all'operatore di servizio pubblico, Tirrenia, è necessario che il *benchmark* di ricavo medio unitario per il 2009, da prendere in considerazione per la definizione delle tariffe di entrambi gli operatori, sia rappresentato dal valore economico conseguito da Moby nel 2009. Infatti, come si è già evidenziato, tale operatore risulta, nella relativa stagione estiva di riferimento, più competitivo e con un livello di ricavo medio unitario inferiore rispetto a Tirrenia. Pertanto, prendere in considerazione, sia per CIN che per Moby, il valore del ricavo medio unitario di quest'ultima come *benchmark* iniziale nella determinazione delle tariffe per il trasporto passeggeri contribuirà a trasferire al mercato e ai consumatori i vantaggi di efficienza derivanti dall'operazione di concentrazione.

115. Vale inoltre osservare che, quanto alla stagione estiva 2012, per ciò che concerne l'adeguamento delle tariffe ai maggiori costi intervenuti nel periodo dal 2009 al 2012, la previsione di adeguamenti tariffari parametrati sia all'indice Istat – FOI sia al tasso di incremento del prezzo del carburante, comporta il rischio di una "*doppia indicizzazione*", in quanto l'indice dei prezzi al consumo già incorpora le variazioni dei prezzi dei carburanti. Pertanto, l'unico incremento da applicare, per la definizione del ricavo medio unitario per la stagione estiva 2012, dovrà essere quello diretto a neutralizzare gli effetti sui costi di trasporto derivanti dalla variazione del prezzo medio del carburante "BTZ" (inteso come prezzo Platt's) che può identificarsi, in sede di prima applicazione della misura, come proposto dalle parti, nella differenza tra la media del costo del carburante nel 2009 e la media rilevata rispettivamente nel primo trimestre 2012.

116. Con riguardo poi alla definizione del ricavo medio unitario per la stagione estiva 2013, questo dovrà essere definito in modo tale da mantenere invariato il ricavo medio unitario dell'anno precedente, fatti salvi i soli adeguamenti diretti a neutralizzare gli effetti derivanti dalla eventuale variazione del prezzo medio del carburante in base alle modalità previste dalla Nuova Convenzione, che comportano il recupero delle variazioni delle quotazioni internazionali del carburante, secondo coefficienti prestabiliti, diversi per ogni rotta, determinati in base alla stima dei maggiori costi di quest'ultimo in ragione della lunghezza di percorrenza delle diverse rotte.

117. Infine, ai fini del calcolo di un ricavo medio unitario nelle stagioni estive 2012 e 2013 tale da non superare il relativo *benchmark* prefissato, dovranno essere utilizzati i livelli tariffari di base, al netto dei migliori prezzi risultanti dall'applicazione delle politiche promozionali applicate nel 2012 e nel 2013, a garanzia dell'esplicarsi del maggior effetto positivo possibile sui consumatori.

116. In sintesi, *la misura prevede che CIN e Moby applichino, per il servizio di trasporto passeggeri sulle rotte Genova-Olbia, Civitavecchia-Olbia e Genova-Porto Torres, con riferimento alla stagione estiva 2012, livelli tariffari, al netto dei migliori prezzi risultanti dall'applicazione delle politiche promozionali, tali da mantenere invariato il ricavo medio unitario realizzato da Moby nella stagione estiva 2009 su ciascuna delle rotte indicate, fatto salvo un incremento diretto a neutralizzare gli effetti derivanti dalla variazione nel periodo del prezzo medio del carburante dato dalla differenza tra la media del costo del carburante del 2009 e la media rilevata nel primo trimestre del 2012; con riferimento alla stagione estiva 2013, CIN per le rotte Genova-Olbia, Civitavecchia-Olbia e Genova-Porto Torres e Moby per le rotte Genova-Olbia e Civitavecchia-Olbia, livelli tariffari, al netto dei migliori prezzi risultanti dall'applicazione delle politiche promozionali, tali da mantenere invariato il ricavo medio unitario del 2012, fatti salvi i soli adeguamenti diretti a neutralizzare gli effetti derivanti dalla eventuale variazione del prezzo medio del carburante "BTZ" (inteso come prezzo Platt's), in applicazione della formula a tal fine prevista nella Nuova Convenzione Tirrenia.*

Sconti e riduzioni di prezzo

118. Sempre nell'ottica di limitare la possibilità per l'operatore *post-merger* di sfruttare il proprio potere di mercato nei confronti dei consumatori, devono essere valutati positivamente gli impegni proposti da CIN e Moby ad applicare sconti e riduzioni di prezzo per le stagioni estive 2012 – 2013, denominate promozione "*bambini*", "*auto*" e "*cabina quadrupla*", nonché ad applicare gli sconti previsti per le persone nate o residenti in Sardegna.

Tuttavia, per una piena efficacia a tutela dei consumatori, la previsione in base a cui gli sconti e le promozioni per residenti e nativi non sono soggette a limiti quantitativi, salvo ovviamente la disponibilità di posti a bordo, deve estendersi a tutte le promozioni previste.

---

[49] Cfr. provvedimento di avvio del caso I/743, *cit.*.

RITENUTO, pertanto, che l'operazione in esame è suscettibile di determinare, ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 287/90, la creazione di una posizione dominante, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza, sui mercati relativi ai servizi di trasporto marittimo di linea di passeggeri, con o senza veicoli, sulle rotte Genova – Porto Torres, Genova – Olbia, Civitavecchia – Olbia, e di merci, sulle rotte Genova – Olbia, Civitavecchia – Olbia, Genova – Porto Torres e Livorno – Cagliari;

RITENUTO, tuttavia, necessario prescrivere alle società CIN S.r.l e Moby S.p.A., ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge n. 287/90, misure volte ad impedire tali conseguenze, eliminando gli effetti distorsivi causati dalla realizzazione della concentrazione in esame;

RITENUTO, pertanto, che l'operazione di concentrazione comunicata è autorizzata subordinatamente alla piena ed effettiva esecuzione di tutte le misure prescritte nel presente provvedimento come sopra esposte e puntualmente descritte;

DELIBERA

di autorizzare l'operazione di concentrazione consistente 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, prescrivendo, ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge n. 287/90, le seguenti misure:

a) Moby deve cessare di operare sulla rotta Genova – Porto Torres;

b) Moby deve cessare di svolgere il servizio di trasporto merci sulla rotta Livorno - Cagliari a fronte dell'eventuale manifestazione di interesse a entrare di un nuovo operatore;

c) per le stagioni estive (giugno, luglio, agosto e settembre) 2013 e 2014, Moby e CIN devono cedere il 10% della rispettiva capacità di trasporto misto di passeggeri e merci su ciascuna delle rotte Civitavecchia - Olbia e Genova – Olbia a un prezzo *retail minus* del 20% sulle relative tariffe medie per pacchetti base (due passeggeri con auto, e due passeggeri con auto e cabina) - al netto di tasse/diritti/oneri e comprensive delle eventuali promozioni relative al periodo di riferimento - applicate nella stagione estiva dell'anno precedente, secondo le seguenti modalità:

i) la definizione dei criteri in base ai quali si procederà alla selezione degli acquirenti della capacità resa disponibile e la successiva gestione del procedimento per l'allocazione di tale capacità dovranno essere gestite da un soggetto terzo, con caratteristiche di indipendenza dalle Parti, necessaria qualificazione per svolgere il suo mandato, e non esposto a conflitti di interesse;

ii) l'individuazione di tale soggetto, selezionato dalla nuova entità *post-merger* entro tre mesi dalla data di notifica della decisione, sarà sottoposta ad approvazione dell'Autorità;

iii) il soggetto di cui al punto *i)* dovrà predisporre un prospetto informativo per l'offerta di capacità, che verrà pubblicato a cura di Moby e CIN, entro il 31 dicembre 2012 per la stagione estiva 2013 ed entro il 31 dicembre 2013 per la stagione estiva 2014; tale prospetto informativo dovrà essere presentato all'Autorità, un mese prima della sua pubblicazione;

iv) il soggetto di cui al punto *i)* dovrà informare l'Autorità degli esiti della procedura selettiva per l'allocazione della capacità di trasporto entro un mese dalla sua conclusione.

d) Moby e CIN, con riferimento al periodo 2012 – 2016, non devono stipulare, o devono rescindere con effetto immediato dalla data di autorizzazione della presente operazione, accordi di *code-sharing* e qualsiasi altra tipologia di accordo finalizzato alla commercializzazione dei titoli di viaggio che intercorra con operatori concorrenti, o con soggetti a questi riconducibili, relativamente alle rotte Civitavecchia – Olbia, Genova – Porto Torres e Genova – Olbia;

e) Nella stagione estiva 2012, Moby e CIN, per le rotte Civitavecchia – Olbia, Genova – Porto Torres e Genova – Olbia, devono applicare livelli tariffari, al netto dei migliori prezzi risultanti dall'applicazione delle politiche promozionali di cui al punto ***g***), tali da mantenere invariato il ricavo medio unitario realizzato da Moby nella stagione estiva 2009 sulle rotte indicate, fatto salvo un incremento diretto a neutralizzare gli effetti derivanti dalla variazione nel

periodo del prezzo medio del carburante “BTZ” (inteso come prezzo Platt’s) dato dalla differenza tra la media del costo del carburante del 2009 e la media rilevata nel primo trimestre del 2012;

f) Nella stagione estiva 2013, Moby e CIN, per le rotte Civitavecchia – Olbia, Genova – Porto Torres e Genova – Olbia, devono applicare livelli tariffari, al netto dei migliori prezzi risultanti dall’applicazione delle politiche promozionali di cui al punto ***g***), tali da mantenere invariato il ricavo medio unitario del 2012, fatti salvi i soli adeguamenti diretti a neutralizzare gli effetti derivanti dalla eventuale variazione del prezzo medio del carburante “BTZ” (inteso come prezzo Platt’s), in applicazione della formula a tal fine prevista nella Nuova Convenzione Tirrenia;

g) CIN e Moby devono applicare per le stagioni estive 2012 – 2013 i seguenti sconti e riduzioni di prezzo (con esclusione della componente relativa a tasse/diritti/oneri) relativi a servizi di trasporto marittimo passeggeri sulle rotte Civitavecchia – Olbia, Genova – Olbia e Genova – Porto Torres, senza alcuna limitazione quantitativa, salvo la disponibilità di posti a bordo:

a. promozione “*bambini*”: i bambini (di età inferiore ai 12 anni) accompagnati da almeno 2 adulti viaggiano a “tariffa zero” (con esclusione della componente relativa a tasse/diritti/oneri);

b. promozione “*auto*”: in caso di acquisto di un biglietto A/R, 50% di sconto sul prezzo del trasporto dell’auto al seguito dei passeggeri per il viaggio di ritorno;

c. promozione “*cabina quadrupla*”, 10% di sconto sul prezzo della cabina;

d. nei confronti della persone nate o residenti in Sardegna e dei rispettivi coniugi e figli, sconto del 30% rispetto alle tariffe standard applicate ai non residenti e del 10% rispetto alle tariffe promozionali applicate ai non residenti;

h) Moby e CIN dovranno far pervenire all’Autorità, entro 30 giorni decorrenti dalla notifica del presente provvedimento, una relazione in merito alla modalità di esecuzione delle misure prescritte, ivi comprese le modalità di calcolo degli adeguamenti dei ricavi medi unitari di cui al punti ***e)*** e ***f***);

i) Moby e CIN dovranno inviare, entro il 31 gennaio 2013, con riferimento all’esercizio 2012, ed entro il 31 gennaio 2014, con riferimento all’esercizio 2013, una relazione in merito all’adempimento della misura di cui alle lettere ***e)***, ***f)*** e ***g***).

Il presente provvedimento verrà 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’art. 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	IL PRESIDENTE
Roberto Chieppa	*Giovanni Pitruzzella*