C12005 - ONORATO PARTECIPAZIONI-NEWCO/MOBY-COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE
Provvedimento n. 25773

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 10 dicembre 2015;

SENTITO il Relatore Dottoressa Gabriella Muscolo;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTA la comunicazione della società Onorato Partecipazioni s.r.l., pervenuta in data 6 luglio 2015;

VISTA la richiesta di informazioni inviata alla società Onorato Partecipazioni s.r.l. in data 4 agosto 2015;

VISTA la risposta della società Onorato Partecipazioni s.r.l. alla suddetta richiesta di informazioni, pervenuta in data 2 ottobre 2015;

VISTA la propria delibera del 28 ottobre 2015 con la quale è stato avviato un procedimento, ai sensi dell'articolo 16 comma 4, della legge n. 287/90 nei confronti delle società Onorato Partecipazioni S.r.l., Moby S.p.A. e Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A.;

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

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Onorato Partecipazioni S.r.l. (di seguito, OP) è una holding di partecipazioni interamente controllata dal Sig. Vincenzo Onorato, avente quale oggetto sociale l'assunzione, a scopo di stabile investimento, di partecipazioni in società ed enti in Italia e all'estero e la compravendita e l'amministrazione di titoli pubblici e privati.

OP ha realizzato nel 2014 in Italia un fatturato consolidato di circa *[1-10]*[1] milioni di euro.

2. Moby S.p.A. (di seguito, Moby) è una società a capo di un gruppo attivo, principalmente in Italia, nel settore del trasporto marittimo di linea passeggeri, con o senza veicoli, e di merci. Nello specifico, Moby opera nei collegamenti dell'Italia continentale con la Sardegna, la Corsica e l'Isola d'Elba e concentra la propria attività nel periodo estivo, tramite una flotta di numerose navi di diverse dimensioni e capacità di trasporto, tra cui figurano navi tutto-merci (c.d. *Ro-Ro*) e navi miste (c.d. *Ro-Pax*), idonee a trasportare non solo passeggeri con veicoli al seguito ma anche merci.
Al momento della notifica Moby è soggetta al controllo congiunto di OP (52,64%) e di L19 S.p.A. (32%). Le rimanenti quote sono detenute dal sig. Vincenzo Onorato (9,17%) e dalla signora Maria Grazia Carminio (6,19%).
Al momento della notifica Moby controlla, direttamente o indirettamente, le seguenti società: Enermar Trasporti S.r.l., San Cataldo S.p.A., Società Siciliana salvataggi S.p.A., Moby Lines Europe G.m.B.H., Andy S.r.l., Toscana Regionale Marittima S.p.A. (Toremar), M.F. Maddalena Ferry S.r.l., Enermar D.o.o. e Sinergest Olbia S.p.A. Infine, Moby detiene una quota del 40% in Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A.
Il gruppo Moby, non conteggiando il fatturato di CIN, ha realizzato in Italia un fatturato di circa *[100-492]* milioni di euro nel 2014.

3. Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. (di seguito, CIN) è la società che ha acquisito il ramo d'azienda di navigazione di Tirrenia preposto alla fornitura del servizio di trasporto marittimo di passeggeri e merci tra l'Italia continentale e le isole maggiori e minori. CIN (che opera con il *brand* Tirrenia) è titolare del servizio pubblico che garantisce la continuità territoriale con la Sardegna, Sicilia e le Isole Tremiti attraverso navi miste di passeggeri/ merci (*Ro-Pax*) e navi traghetto tutto-merci (*Ro-Ro*), quest'ultime dedicate al trasporto marittimo di linea di veicoli gommati utilizzati da imprese di autotrasporto che curano la spedizioni di merci. Al momento della notifica il capitale sociale di CIN è ripartito tra: Moby, con una quota del 40%, L19, con una quota del 35%; il Gruppo Investimenti Portuali (di seguito GIP), col 15% e, infine, Shipping Investment (di seguito, SI), con il 10%. CIN ha realizzato nel 2014 un fatturato di circa *[100-492]* milioni di euro.

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

4. La concentrazione si realizza in due fasi, ad esito delle quali OP acquista il controllo esclusivo sulle società CIN e Moby tramite:
- l'acquisizione elle quote di partecipazione detenute da L19 in Moby e CIN;
- l'acquisizione delle quote di partecipazione detenute da GIP e da SI in CIN.

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

5. Com'è noto, con provvedimento n. 23760 del 21 giugno 2012, l'Autorità ha valutato la concentrazione relativa alla privatizzazione di Tirrenia, ivi accertando la costituzione di un controllo congiunto su CIN da parte di Moby e L19 sulla base di un patto parasociale (di seguito anche il Patto) che le Parti si erano impegnate a sottoscrivere simultaneamente al *Closing* dell'operazione[2]. L'operazione è stata autorizzata sottoponendola ad una serie di condizioni[3].

6. In sede di notifica, l'operazione in esame è stata pertanto descritta come il passaggio da un controllo congiunto, esercitato da OP e L19, su CIN e Moby, al controllo esclusivo da parte di OP su CIN e Moby.

7. Tuttavia, a breve distanza dall'operazione relativa all'acquisizione del controllo congiunto di CIN da parte di Moby e L19, si sono manifestati evidenti contrasti tra i due soci in merito alle modalità di gestione di CIN, in relazione alla gestione di Moby. Tali contrasti sono ampiamenti documentati nei verbali dei Consigli di Amministrazione (CdA) delle due società, tramessi da OP ad esito della richiesta di informazioni del 4 agosto 2015. Già nel corso del CdA di Moby del 1° ottobre 2012, *[omissis*].

L'Amministratore Delegato di Moby nella stessa riunione faceva presente che *[omissis*].

La diversità di vedute tra i soci di CIN sulla gestione della società si è andata acuendo ulteriormente, tanto che, a seguito di una serie di iniziative dell'Amministratore Delegato di CIN, ritenute da Moby in violazione del Patto, in quanto *[omissis*], il Presidente di Moby, il 23 luglio 2013, *[omissis*].

I dissidi tra gli *shareholders* hanno continuato a manifestarsi anche successivamente su decisioni di estremo rilievo, *[omissis*][4].

8. Alla luce delle informazioni acquisite agli atti della presente operazione, è stato possibile verificare che il controllo congiunto di Moby e L19 su CIN, la cui costituzione è stata accertata dall'Autorità con il citato provvedimento del 21 giugno 2012, non si è di fatto realizzato. Moby non è stata infatti in grado di esercitare quell'"*influenza determinante sulle attività di un'impresa*" che qualifica il controllo ai sensi dell'articolo 7 della legge 287/90. La presente operazione può essere quindi considerata come l'acquisizione, da parte di OP, del controllo esclusivo su Moby e su CIN.

9. L'operazione, secondo la Parte, consentirà un consolidamento di importanti sinergie economiche e industriali tra CIN e Moby. Dal *Business Plan* predisposto ai fini della concentrazione in esame, e acquisito agli atti del fascicolo in data 2 ottobre 2015, sarebbe, in particolare, prevista una consistente riduzione delle corse sulle rotte in cui le due compagnie operano in sovrapposizione. *[Omissis*][5].

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

10. L'operazione comunicata, in quanto comporta l'acquisizione del controllo esclusivo di due imprese, costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera *b*), della legge n. 287/90. Essa rientra 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 cumulativamente realizzato in Italia dalle imprese interessate è stato superiore a 492 milioni di euro e il fatturato totale realizzato a livello nazionale da ciascuna delle imprese *target* è superiore a 49 milioni di euro.

IV. IL PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO

11. In data 28 ottobre 2015 l'Autorità ha avviato, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge 287/90, l'istruttoria nei confronti delle società Onorato Partecipazioni s.r.l., Moby S.p.A. e Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., ritenendo l'operazione suscettibile di determinare la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante nel mercato dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri, autovetture e merci sulle rotte Genova – Olbia e Civitavecchia – Olbia.

12. I rappresentanti della società Onorato Partecipazioni s.r.l. sono stati sentiti in audizione il 15 ottobre e il 13 novembre 2015. Gli stessi soggetti hanno risposto in più occasioni alle richieste di informazioni dell'Autorità (in data 2 ottobre e 11 novembre 2015) e hanno presentato misure (in data 16 novembre 2015), successivamente integrate (in data 27 novembre e 1°dicembre 2015), volte a superare le criticità concorrenziali riscontrate in sede di avvio del procedimento.

13. Nel corso del procedimento istruttorio sono state richieste informazioni:

i) alla Autorità portuale dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, alla Autorità portuale del Nord Sardegna, alla Autorità portuale di Genova, in data 30 settembre 2015;

---

[2] *[Simultaneamente al Closing dell'operazione, in data 5 luglio 2012, le Parti - i soci Vincenzo Onorato e Maria Grazia Carminio, Moby e Onorato Partecipazioni (soci Onorato), L19, GIP e SI – avevano sottoscritto un patto parasociale (anche il Patto) [omissis].]*

[3] *[Con successivo provvedimento n. 24708 del 2013, l'Autorità ha sancito l'inottemperanza ad alcune delle condizioni imposte nel citato provvedimento, e in particolare: al divieto imposto a Moby e CIN di stipulare, nel periodo 2012-2016, accordi di code-sharing con altri operatori (condizione d) e di ribaltare interamente il prezzo del bunker sulle tariffe finali (condizione e).]*

[4] *[Cfr. documento n. 15, allegati I.3., I.4.]*

[5] *[Cfr. documento n. 15, allegato II.9]*

ii) ai principali operatori attivi nel trasporto marittimo di linea misto di passeggeri, con o senza veicoli, e di merci, e segnatamente, GNV S.p.A., Forship S.p.A., Grimaldi Group S.p.A., SNAV S.p.A., quali potenziali concorrenti di CIN e Moby, in data 16 ottobre 2015;
iii) al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, in data 2 novembre 2015.

14. Sono pervenute le seguenti risposte alle richieste di informazioni:
i) dalla Autorità portuale del Nord Sardegna (2 novembre 2015); dalla Autorità portuale dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta (6 novembre 2015); dalla Autorità portuale di Genova (6 novembre 2015 e successivamente integrata in data 10 novembre 2015);
ii) da SNAV S.p.A. (20 ottobre 2015); da Forship S.p.A. (21 ottobre 2015); da GNV S.p.A. e da Grimaldi Group S.p.A. (entrambe in data 26 ottobre 2015);
iii) dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, in data 17 novembre 2015.

15. Inoltre, in data 2 novembre 2015, sono stati auditi i rappresentanti della Direzione per la vigilanza sulle Autorità Portuali, le Infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che, per conto del Ministero stesso, monitora gli obblighi di servizio pubblico disciplinati dalla Convenzione stipulata tra lo Stato Italiano e Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A.

16. I rappresentanti di OP hanno effettuato accesso agli atti del procedimento in data 12 novembre e 1 dicembre 2015.

17. Non sono pervenute istanze di partecipazioni al procedimento di terze parti.

V. I MERCATI RILEVANTI

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

19. Secondo un consolidato orientamento dell'Autorità, il servizio di trasporto di linea di passeggeri, con o senza veicoli, e di merci, che fa la spola tra due porti a cadenze frequenti e regolari, presenta caratteristiche specifiche quali la regolarità del servizio, gli orari e le tariffe prefissate, che lo distinguono dalle altre modalità di trasporto marittimo di merci (quali il trasporto esercitato con navi porta-container o con navi che trasportano vagoni ferroviari) e consentono di individuare un mercato del prodotto distinto[6].

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

21. Moby e CIN/Tirrenia sono entrambe attive nel settore del trasporto marittimo di linea misto di passeggeri, con o senza veicoli, e di merci. Di seguito vengono riportate le rotte coperte da entrambe le compagnie di collegamento tra l'Italia continentale e le isole di Sardegna e Corsica (e tra le stesse isole maggiori) e altre isole minori, secondo i relativi mesi di attività.

Tabella 1: Rotte di collegamento da, per e tra l'Italia continentale, la Sardegna e la Corsica, secondo i relativi mesi di attività

Trasporto Ro-Pax	**CIN**	**Moby**
Civitavecchia-Arbatax	gennaio - dicembre	-
Civitavecchia - Cagliari	gennaio - dicembre	-
Civitavecchia - Olbia	gennaio - dicembre	maggio - ottobre
Genova-Arbatax	gennaio - dicembre	-
Genova- Olbia	gennaio - dicembre	maggio - ottobre
Genova - Porto Torres	gennaio - dicembre	Fino al 2012, Prov. AGCM 23760 (C11613)
Napoli - Cagliari	gennaio - dicembre	-

[6] *[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.]*

Trasporto Ro-Pax	**CIN**	**Moby**
Olbia - Arbatax	gennaio - dicembre	-
Cagliari - Arbatax	gennaio - dicembre	-
Palermo - Cagliari	gennaio - dicembre	-
Cagliari - Trapani	gennaio - dicembre	-
Napoli - Palermo	gennaio - dicembre	-
Termoli - Tremiti	gennaio - dicembre	-
Livorno - Olbia	-	gennaio - dicembre
Piombino - Olbia	-	gennaio - dicembre (merci) maggio - settembre (passeggeri)
Bonifacio - Santa Teresa di Gallura	-	aprile - settembre
Livorno - Bastia	-	aprile - settembre
Genova - Bastia	-	aprile - settembre
Trasporto Ro-Ro	**CIN**	**Moby**
Livorno - Cagliari	gennaio - dicembre	Fino al 2013, Prov. AGCM 24708 (C11613B)
Ravenna - Catania	gennaio - dicembre	

Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti.

22. Ai fini della valutazione dell'operazione in esame appaiono problematiche le sole rotte sulle quali si verifica una sovrapposizione tra le attività delle parti, trattandosi negli altri casi della mera sostituzione di un operatore con un altro. Come evidenziato dalla tabella 1, Moby e CIN risultano attualmente essere gli unici due operatori attivi nel trasporto misto di merci e passeggeri (Ro-Pax) relativamente alle rotte Civitavecchia-Olbia e Genova-Olbia. Tale sovrapposizione si realizza solo nei mesi da aprile/maggio a ottobre grazie all'attività stagionale di Moby su dette rotte.

23. CIN, nello svolgimento della propria attività è soggetta a oneri di servizio pubblico (di seguito, OSP) in forza della Convenzione siglata con il Ministero dei Trasporti all'esito del processo di privatizzazione[7], che definisce:

- le rotte comprese negli OSP;
- le frequenze minime;
- la capacità minima di trasporto;
- il prezzo massimo praticabile (di seguito, anche, tariffe massime).

Il corrispettivo annuo che CIN riceve per rispettare i termini della Convenzione è di 72,7 milioni di euro.

24. Per quanto rilevante in questa sede, la Convenzione prevede per la rotta Genova-Olbia una periodicità annuale di 3 partenze settimanali dai due porti di Genova e Olbia, che diventano 5 in alta stagione (dalla terza settimana di luglio alla prima settimana di settembre), con almeno due prolungamenti settimanali ad Arbatax, distanziati di almeno due giorni.

Per la Civitavecchia-Olbia la Convenzione prevede una frequenza giornaliera sia da Civitavecchia verso Olbia che da Olbia verso Civitavecchia; gli orari per i collegamenti notturni devono prevedere una partenza a partire dalle 20:00 ed arrivo il giorno seguente.

25. Le tariffe massime sono individuate dalla Convenzione per singola tipologia di posto passeggero occupato (ponte, poltrona, cabina, per classe di trasporto scelta), e per ciascuna tipologia di mezzo trasportato (automobile, moto, mezzo commerciale vuoto o pieno). Sono inoltre distinte tra bassa, media e alta stagione (con prezzi differenziati per utenti residenti e ordinari), intendendosi per "alta stagione" un massimo di 40 corse per ciascuna origine da effettuarsi a scelta della società comunque nel periodo compreso tra giugno e settembre, per "media stagione" un massimo di 47 corse per ciascuna origine da effettuarsi a scelta della società in qualsiasi momento dell'anno e incrementabili per il numero di corse di alta stagione non utilizzate, per "bassa stagione" tutte le altre partenze dell'anno non segnalate come alta o media stagione.

[7] *[Convenzione per l'esercizio dei servizi di collegamento marittimo in regime di pubblico servizio con le isole maggiori e minori, Rep. N.54, del 18 luglio 2012, come modificata dal Decreto del Ministero dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 7 agosto 2014.]*

26. Alcune rotte che assicurano volumi di traffico particolarmente elevati, tra cui la Civitavecchia-Olbia, sono sottratte al regime convenzionale nei mesi estivi per consentire a CIN/Tirrenia di praticare prezzi maggiormente orientati al mercato.

VI. LE RISULTANZE ISTRUTTORIE

27. Il mercato del trasporto marittimo di linea misto di passeggeri, con o senza veicoli, e di merci è caratterizzato, dal lato dell'offerta, dalla predisposizione presso i porti interessati di un Piano corse relativo alla rotta che contempla le partenze e gli accosti. Tale decisione strategica prevede perciò uno stanziamento preventivo delle capacità di trasporto di passeggeri, autovetture e merci tramite la scelta delle imbarcazioni che opereranno la rotta, secondo gli orari prestabiliti dal Piano corse dei porti di origine e destinazione.
28. Una volta stabilito il Piano corse, la compagnia di trasporto marittimo mette in vendita i biglietti relativi al trasporto passeggeri e stipula contratti con le imprese interessate al trasporto di merci.
29. Per quanto riguarda i costi, le voci che presentano la maggiore incidenza sono quelle relative alla movimentazione dell'imbarcazione (carburante, equipaggio, etc.), mentre il costo aggiuntivo (*marginale*) derivante dal trasporto di un passeggero in più risulta particolarmente basso. Ciò implica che la pianificazione del numero di corse e della capacità di trasporto da parte di una compagnia di navigazione incide in modo determinante sul livello dei costi e sulle scelte di tariffazione all'utenza.
30. Inoltre, nel caso specifico, le decisioni strategiche di CIN e Moby risultano condizionate da alcune caratteristiche specifiche dei due mercati rilevanti analizzati:
1. la stagionalità della domanda (molto alta nei mesi di luglio e agosto, mediamente alta durante i ponti e le festività, alquanto limitata nel resto dell'anno) a fronte della quale Moby e CIN non sono egualmente libere di adattare l'offerta;
2. CIN, in ragione della Convenzione con lo Stato Italiano, opera dodici mesi l'anno su entrambe le rotte con imbarcazioni determinate, ma mentre sulla Genova – Olbia è soggetta ad obblighi di servizio pubblico e a tariffazione regolata anche nel periodo estivo, sulla Civitavecchia – Olbia, tra giugno e settembre, CIN è libera di definire il numero delle corse e la politica tariffaria;
3. Moby, non essendo soggetta a oneri di servizio pubblico, concentra la sua attività solo nei mesi estivi (giugno – settembre/ottobre, ovvero il periodo di alta domanda), scegliendo se e con quale frequenza operare nei mesi di aprile e maggio in funzione del calendario delle festività pasquali, del 25 aprile e del 1° maggio (in tali mesi, pertanto, il numero delle corse può variare di anno in anno).

A. Le caratteristiche dei mercati rilevanti

a) I servizi di trasporto marittimo di passeggeri, autovetture e merci sulla Civitavecchia– Olbia

31. Il segmento passeggeri sulla rotta Civitavecchia-Olbia ha complessivamente subito una riduzione di circa 800.000 passeggeri tra il 2010 e il 2014. L'uscita di concorrenti (nuovi o storici) - quali SNAV e Sardinia Ferries (2011), Saremar (2012) e Go in Sardinia (2013) - ha limitato l'offerta alle sole compagnie Moby e CIN. All'interno di questo *trend* negativo, sulla base di dati annuali, si rileva come CIN abbia mantenuto pressoché costante il numero di passeggeri trasportati (raddoppiando, di fatto, la sua quota di mercato tra il 2010 ed il 2014), mentre Moby abbia perso circa il *[60%-65%]* dei passeggeri tra il 2010 e il 2014[8].

Tabella 2: Civitavecchia – Olbia: quote di mercato del trasporto passeggeri su base annuale

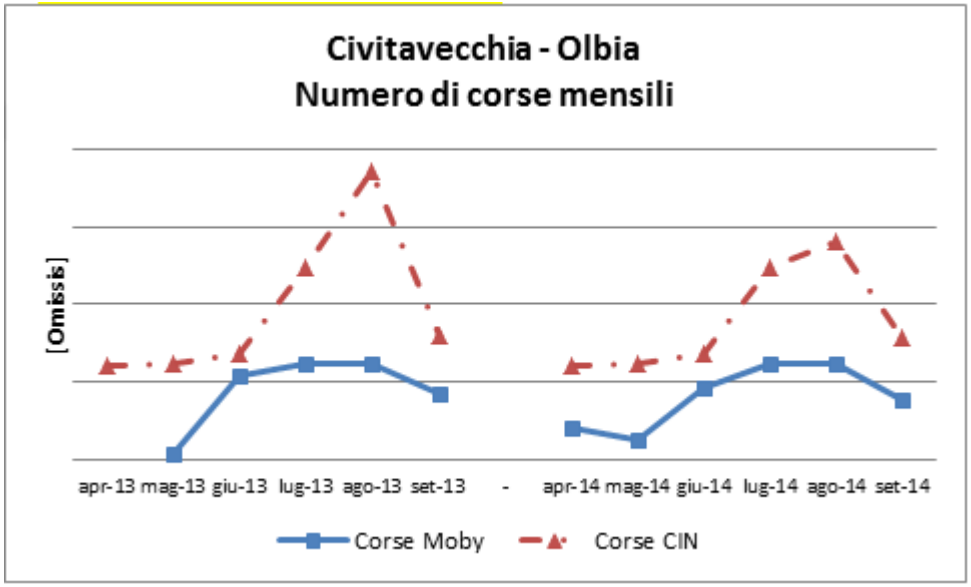
CIVITAVECCHIA-OLBIA					
COMPAGNIA	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
CIN/Tirrenia	*[35-40%]*	*[50-55%]*	*[55-60%]*	*[65-70%]*	*[70-75%]*
Moby	*[30-35%]*	*[20-25%]*	*[20-25%]*	*[25-30%]*	*[25-30%]*
Snav	*[15-20%]*	*[10-15%]*	*[<1%]*	*[<1%]*	*[<1%]*
Saremar	*[<1%]*	*[5-10%]*	*[20-25%]*	*[<1%]*	*[<1%]*
Sardinia Ferries	*[10-15%]*	*[5-10%]*	*[<1%]*	*[<1%]*	*[<1%]*
Go in Sardinia	*[<1%]*	*[<1%]*	*[<1%]*	*[1-5%]*	*[<1%]*
Totale	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti.

[8] *[Cfr. documento n. 3.]*

32. In maniera concorde rispetto alle quote di mercato, negli anni 2013 e 2014, l'impegno sulla rotta, espresso in termini di corse, da parte di CIN è evidentemente maggiore di quello di Moby (Grafico 1)[9]:

Grafico 1: Civitavecchia – Olbia, numero di corse effettuate per compagnia



Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti.

33. La *performance* delle compagnie può essere analizzata altresì tramite alcuni indicatori sintetici, quali le misure di *load factor*, ovvero il rapporto tra le unità trasportate nel periodo in considerazione e la capacità di trasporto messa a disposizione. In particolare:

1. il *load factor* passeggeri, ovvero il rapporto tra i passeggeri effettivamente trasportati e la capacità di posti disponibili;
2. il *load factor* autovetture, ovvero il rapporto tra autovetture al seguito di passeggeri effettivamente trasportati e la capacità di spazi disponibili per autovetture;
3. il *load factor* merci, ovvero una stima elaborata tramite il rapporto tra metri lineari di merci effettivamente trasportate e la capacità di metri lineari disponibili per il carico di merci, al netto dello spazio già dedicato alle autovetture, espresso in metri lineari;
4. il *load factor* di stiva, ovvero una stima elaborata tramite il rapporto tra metri lineari di merci e di autovetture effettivamente trasportate e lo spazio totale di stiva disponibile al carico di automezzi.

34. La tabella 3 riassume le *performance* di Moby e CIN sulla rotta. Si evince chiaramente come a partire dall'estate 2014, CIN abbia favorito il trasporto passeggeri e autovetture a scapito del trasporto merci, riuscendo a mantenere un *load factor* di stiva comunque elevato, a scapito di Moby, i cui *load factor* sono andati mese per mese diminuendo[10].

Tabella 3: Civitavecchia – Olbia: Load factor passeggeri, autovetture, merci e stiva

	PAX		**AUTO**		**MERCI***		**STIVA****	
	MOBY	CIN	MOBY	CIN	MOBY	CIN	MOBY	CIN
CIV OLBIA	L.F. PAX	L.F. PAX	L.F. AUTO	L.F. AUTO	LF ML	LF ML	LF STIVA (ML)	LF STIVA (ML)
mag-13	*[20-25%]*	*[20-25%]*	*[20-25%]*	*[15-20%]*	*[1-5%]*	*[60-65%]*	*[20-25%]*	*[65-70%]*
giu-13	*[35-40%]*	*[25-30%]*	*[35-40%]*	*[20-25%]*	*[5-10%]*	*[45-50%]*	*[40-45%]*	*[60-65%]*
lug-13	*[55-60%]*	*[35-40%]*	*[50-55%]*	*[30-35%]*	*[5-10%]*	*[35-40%]*	*[55-60%]*	*[55-60%]*
ago-13	*[70-75%]*	*[35-40%]*	*[65-70%]*	*[35-40%]*	*[5-10%]*	*[15-20%]*	*[70-75%]*	*[45-50%]*

[9] *[Cfr. documento n. 6, allegati 6 – Moby, 6 – CIN; documento 41, allegati 1, 2.]*

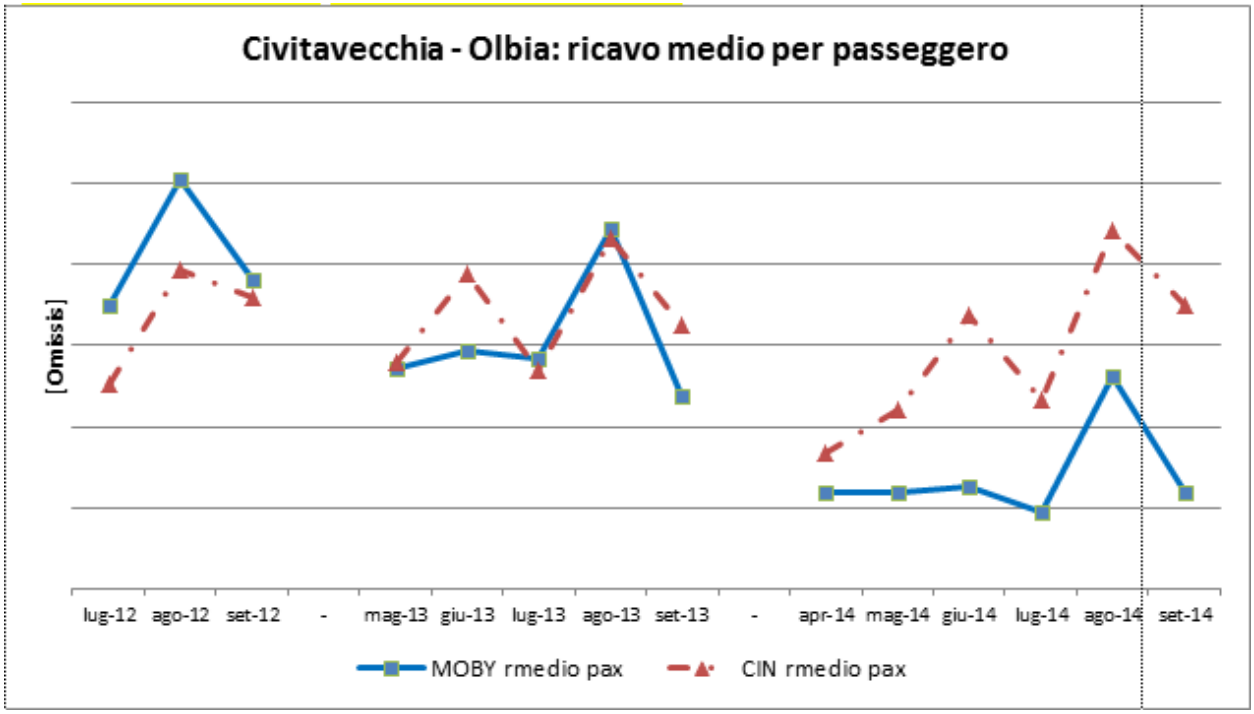
[10] *[Cfr. documento n. 36, allegati 6 – Moby, 6 – CIN; documento 41, allegati 1, 2; 31.1; 35.1; 42 allegato 1 – CIN, allegato 1 – Moby.]*

set-13	*[45-50%]*	*[30-35%]*	*[50-55%]*	*[30-35%]*	*[1-5%]*	*[40 - 45%]*	*[55-60%]*	*[55-60%]*
-								
apr-14	*[25-30%]*	*[20-25%]*	*[25-30%]*	*[15-20%]*	*[1-5%]*	*[45-50%]*	*[25-30%]*	*[55-60%]*
mag-14	*[25-30%]*	*[20-25%]*	*[20-25%]*	*[15-20%]*	*[1-5%]*	*[40 - 45%]*	*[25-30%]*	*[50-55%]*
giu-14	*[35-40%]*	*[30-35%]*	*[35-40%]*	*[25-30%]*	*[5-10%]*	*[35-40%]*	*[35-40%]*	*[50-55%]*
lug-14	*[45-50%]*	*[40 - 45%]*	*[40-45%]*	*[35-40%]*	*[5-10%]*	*[25-30%]*	*[45-50%]*	*[55-60%]*
ago-14	*[55-60%]*	*[55-60%]*	*[55-60%]*	*[55-60%]*	*[5-10%]*	*[20-25%]*	*[60-65%]*	*[65-70%]*
set-14	*[45-50%]*	*[30-35%]*	*[40-45%]*	*[30-35%]*	*[5-10%]*	*[25-30%]*	*[45-50%]*	*[45-50%]*

Nei mesi di aprile, maggio e settembre CIN opera in convenzione.
* Load Factor Merci calcolato al netto dello spazio libero da autovetture in stiva, ponderato dal rapporto tra la capacità in metri lineari della stiva e la capacità in termini di autovetture.
** Load Factor Stiva calcolato quale spazio in metri lineari occupato da autovetture e merci.
Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti e dalle Autorità Portuali.

35. Per quanto riguarda le politiche di prezzo, circoscrivendo in particolare l'analisi al periodo 2012-14 e relativamente ai soli mesi estivi dell'anno in cui anche Moby è attiva, si evidenzia quanto segue.
A fronte di una contrazione del mercato e del descritto andamento delle quote dei due operatori, e considerata l'impossibilità per Moby di addivenire ad una politica di integrazione delle due società avente quale obiettivo prioritario quello di ridurre le corse in sovrapposizione, il ricavo medio derivante dal trasporto di passeggeri di CIN e Moby sulla rotta Civitavecchia Olbia presenta un andamento fortemente discordante tra le due compagnie (Grafico 2)[11]:
a. il ricavo medio per passeggero di CIN risulta costante o leggermente crescente nel periodo considerato, lasciando presupporre una politica tariffaria per i passeggeri tendenzialmente invariata nel tempo (a fronte di un incremento del numero dei passeggeri);
b. per quanto riguarda Moby, il ricavo medio per passeggero diminuisce in maniera considerevole, suggerendo una tendenza di Moby ad una politica tariffaria passeggeri più aggressiva di CIN (grafico 2).

Grafico 2: Civitavecchia – Olbia, ricavo medio per passeggero

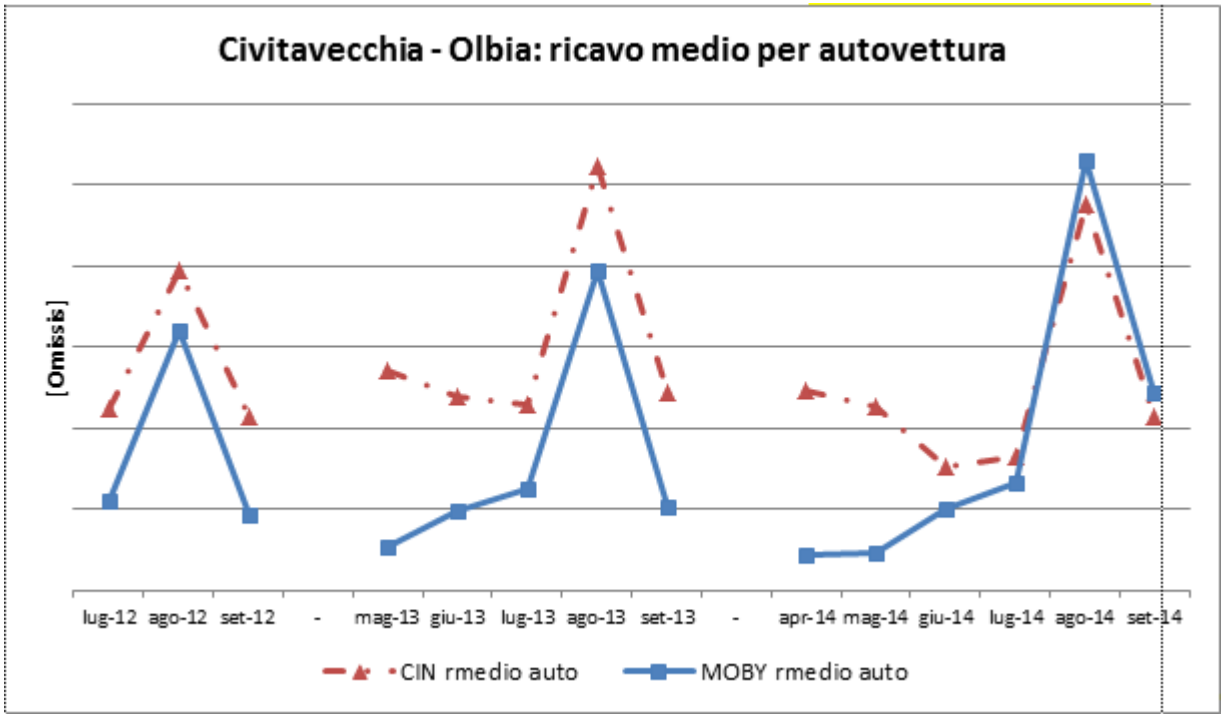


Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti.

[11] *[Cfr. documento n.15 allegati IV.18 Moby, IV.18 CIN; n. 36, allegati 6 – Moby, 6 – CIN; documento 41, allegati 1, 2.]*

36. Vale evidenziare che, se consideriamo il segmento autovetture nello stesso periodo (Grafico 3), nonostante in termini di volumi le due compagnie registrino un andamento analogo a quello registrato nei passeggeri (in aumento per CIN e in riduzione per Moby) il ricavo medio per autovettura di Moby cresce più velocemente e costantemente di quello di CIN, che presenta, dopo un andamento iniziale lievemente crescente, valori approssimativamente costanti tra il 2013 e il 2014 (Grafico 3)[12].

Grafico 3: Civitavecchia – Olbia, ricavo medio per autovettura



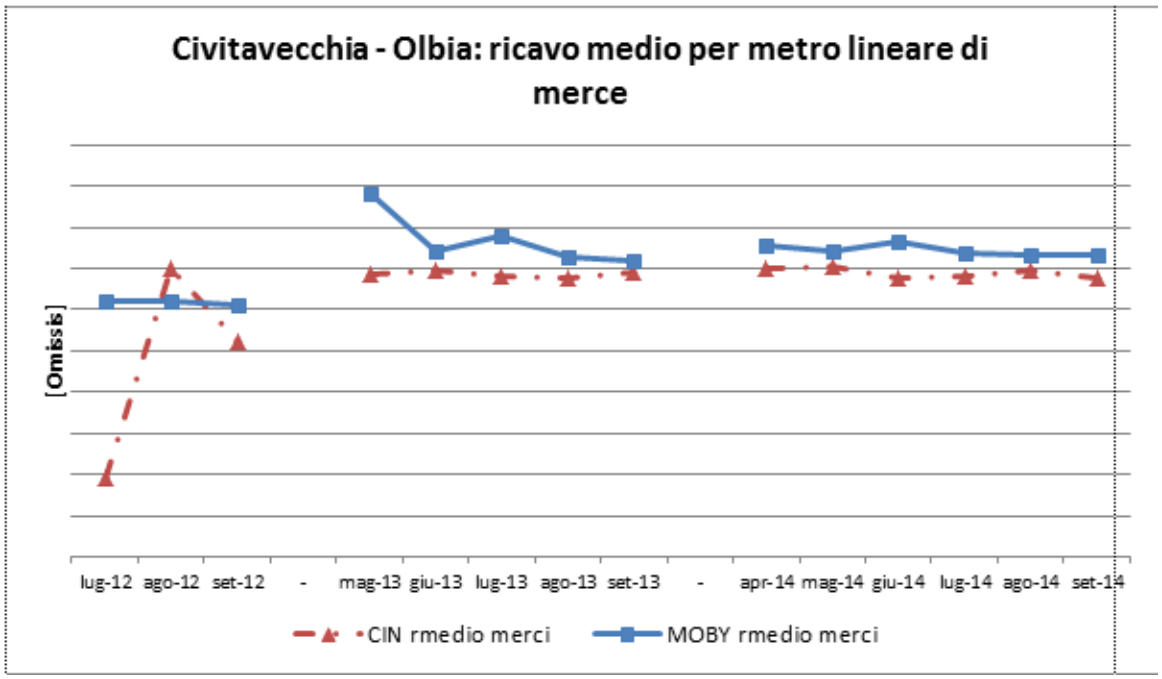
Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti.

37. Il trasporto di merci sulla rotta Civitavecchia – Olbia è a quasi totale appannaggio di CIN. Infatti, CIN trasporta il *[95-100%]* dei metri lineari di merci sulla rotta, e il *[90-95%]* nei mesi in cui opera anche Moby. Il ricavo medio per metro lineare di merce trasportata è sostanzialmente costante per entrambe le compagnie a partire dai mesi in sovrapposizione del 2013, con una differenza lieve a vantaggio di Moby (Grafico 4)[13].

Grafico 4: Civitavecchia – Olbia, ricavo medio per metro lineare di merci

[12] *[Cfr. documento n.15 allegati IV.18 Moby, IV.18 CIN; n. 36, allegati 6 – Moby, 6 – CIN; documento 41, allegati 1, 2, ; 42 allegato 1 – CIN, allegato 1 – Moby.]*

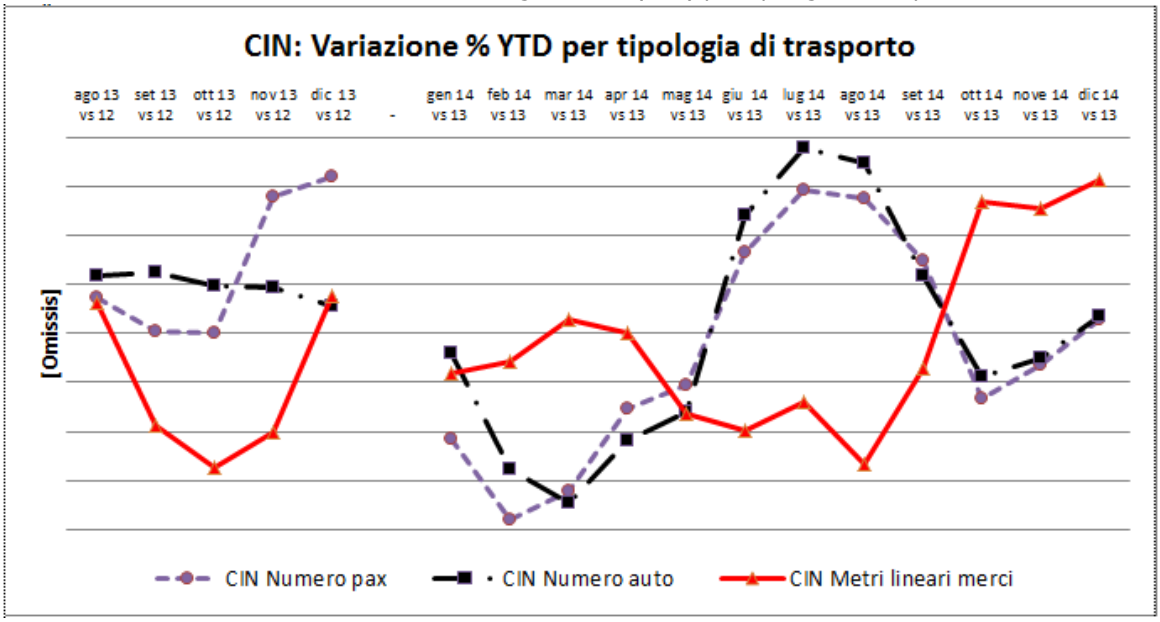
[13] *[Cfr. documento n.15 allegati IV.18 Moby, IV.18 CIN; n. 36, allegati 6 – Moby, 6 – CIN; documento 41, allegati 1, 2 ; 42 allegato 1 – CIN, allegato 1 – Moby.]*



Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti.

38. La politica commerciale di CIN finalizzata all'incremento dei passeggeri è altresì testimoniata dalla variazione congiunturale tra i mesi di sovrapposizione del 2013 e quelli 2014 (o *Year-To-Date*, di seguito YTD, ovvero la variazione percentuale tra un dato mensile dell'anno 2014 e il corrispondente dato del 2013, ove disponibile), nella quale CIN privilegia il trasporto passeggeri a scapito delle merci (Grafico 5), registrando un considerabile aumento percentuale tra il giugno e l'agosto 2014, che varia tra il *[5-10%]* e il *[10-15%]* di passeggeri trasportati in più[14].

Grafico 5: Civitavecchia – Olbia, variazione congiunturale (YTD) per tipologia di trasportato di CIN



Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti.

b) I servizi di trasporto marittimo di passeggeri, autovetture e merci sulla Genova – Olbia

39. Il segmento passeggeri sulla rotta Genova-Olbia ha realizzato una riduzione complessiva del *[30-35%]* tra il 2010 e il 2014, con una inversione di tendenza nel 2013, quando il numero di passeggeri trasportati ha ricominciato a

14 *[Cfr. documento n.15 allegati IV.18 Moby, IV.18 CIN; n. 36, allegati 6 – Moby, 6 – CIN; documento 41, allegati 1, 2; 42 allegato 1 – CIN, allegato 1 – Moby.]*

crescere, in corrispondenza dell'uscita dal mercato di GNV (Tab. 4). All'interno di questo generale *trend* negativo, CIN, probabilmente approfittando dell'uscita di GNV dalla rotta nel 2013, è riuscita a conquistare un terzo del numero totale di passeggeri trasportati, più che triplicando il numero di passeggeri tra 2010 e il 2014. L'incremento di Moby è stato molto più contenuto[15].

Tabella 4: Genova – Olbia: quote di mercato del trasporto passeggeri su base annuale

GENOVA-OLBIA					
COMPAGNIA	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
CIN/Tirrenia	*[5-10%]*	*[10-15%]*	*[20-25%]*	*[25-30%]*	*[30-35%]*
Moby	*[55-60%]*	*[55-60%]*	*[50-55%]*	*[70-75%]*	*[65-70%]*
GNV	*[30-35%]*	*[25-30%]*	*[25-30%]*	*[<1%]*	*[< 1%]*
Totale	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti.

40. La *performance* delle due compagnie sulla rotta, espressa in termini di *load factor* (come precedentemente presentati) è sintetizzata dalla tabella 5. Contrariamente alla quanto visto in precedenza sulla Civitavecchia – Olbia, sulla Genova-Olbia Moby ha dei *load factor* molto più elevati di CIN, che comunque vede migliorare la propria *performance* nel trasporto passeggeri e autovetture, a scapito del trasporto merci[16].

Tabella 5: Genova – Olbia: Load factor passeggeri, autovetture, merci e stiva

		PAX		**AUTO**		**MERCI***		**STIVA****
	MOBY	CIN	MOBY	CIN	MOBY	CIN	MOBY	CIN
GE - OLBIA	L.F. PAX	L.F. PAX	L.F. AUTO	L.F. AUTO	LF ML	LF ML	LF STIVA (ML)	LF STIVA (ML)
mag-13	*[20-25%]*	*[10-15%]*	*[25-30%]*	*[5-10%]*	*[10-15%]*	*[25-30%]*	*[35-40%]*	*[35-40%]*
giu-13	*[35-40%]*	*[10-15%]*	*[45-50%]*	*[10-15%]*	*[15-20%]*	*[30-35%]*	*[55-60%]*	*[35-40%]*
lug-13	*[55-60%]*	*[15-20%]*	*[65-70%]*	*[15-20%]*	*[10-15%]*	*[15-20%]*	*[70-75%]*	*[30-35%]*
ago-13	*[55-60%]*	*[30-35%]*	*[70-75%]*	*[30-35%]*	*[5-10%]*	*[15-20%]*	*[70-75%]*	*[40-45%]*
set-13	*[40-45%]*	*[15-20%]*	*[50-55%]*	*[20-25%]*	*[10-15%]*	*[20-25%]*	*[60-65%]*	*[35-40%]*
ott-13	*[35-40%]*	*[5-10%]*	*[40-45%]*	*[5-10%]*	*[10-15%]*	*[20-25%]*	*[50-55%]*	*[25-30%]*
-								
mag-14	*[35-40%]*	*[15-20%]*	*[45-50%]*	*[15-20%]*	*[5-10%]*	*[5-10%]*	*[50-55%]*	*[25-30%]*
giu-14	*[35-40%]*	*[10-15%]*	*[45-50%]*	*[10-15%]*	*[10-15%]*	*[5-10%]*	*[50-55%]*	*[20-25%]*
lug-14	*[55-60%]*	*[20-25%]*	*[60-65%]*	*[20-25%]*	*[5-10%]*	*[5-10%]*	*[65-70%]*	*[25-30%]*
ago-14	*[55-60%]*	*[35-40%]*	*[65-70%]*	*[35-40%]*	*[1-5%]*	*[1-5%]*	*[65-70%]*	*[35-40%]*
set-14	*[40-45%]*	*[20-25%]*	*[50-55%]*	*[20-25%]*	*[10-15%]*	*[1-5%]*	*[55-60%]*	*[25-30%]*
ott-14	*[35-40%]*	*[15-20%]*	*[40-45%]*	*[15-20%]*	*[10-15%]*	*[1-5%]*	*[50-55%]*	*[20-25%]*

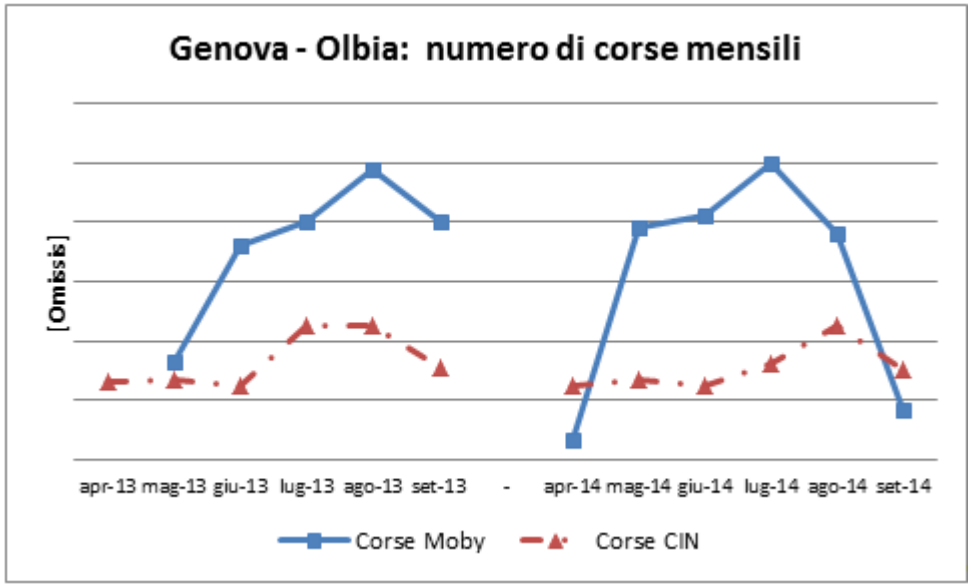
[15] *[Cfr. documento n. 3.]*

[16] *[Cfr. documento n. 36, allegati 6 – Moby, 6 – CIN; documento 41, allegati 1, 2; 31.1; 35.1.]*

CIN opera in convenzione tutto l'anno.
* *Load Factor* Merci calcolato al netto dello spazio libero da autovetture in stiva, ponderato dal rapporto tra la capacità in metri lineari della stiva e la capacità in termini di autovetture.
** *Load Factor* Stiva calcolato quale spazio in metri lineari occupato da autovetture e merci.
Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti e dalle Autorità Portuali.

41. Per quanto riguarda le corse effettuate, nel periodo di sovrapposizione Moby risulta maggiormente attiva di CIN, che durante tutto l'anno, esegue 2 corse giornaliere sulla rotta (grafico 5)[17].

Grafico 5: Genova – Olbia, numero di corse effettuate per compagnia

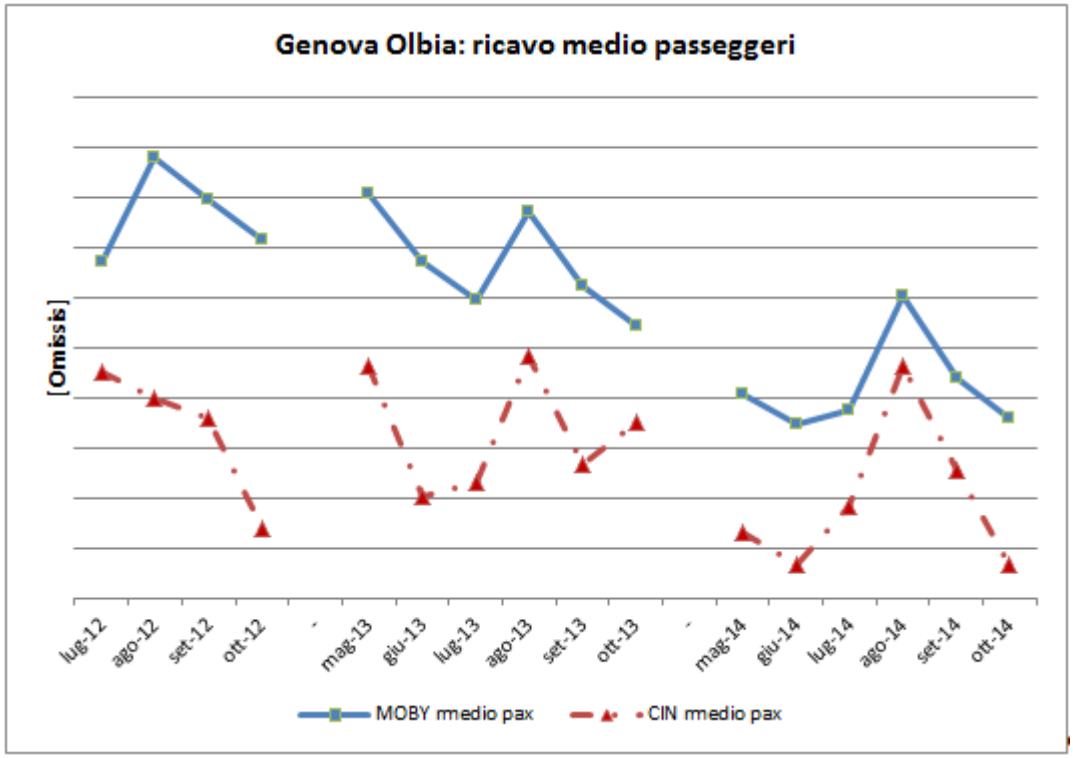


Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti.

42. Limitando l'analisi al periodo 2012-14 e relativamente ai soli mesi estivi dell'anno in cui anche Moby è attiva, si evidenzia che anche per questa rotta, a fronte di una contrazione del mercato e del descritto andamento delle quote dei due operatori, nonché stante l'impossibilità di ridurre le corse in sovrapposizione, il ricavo medio derivante dal trasporto di passeggeri di CIN e Moby presenta un andamento simile a quanto visto sulla Civitavecchia-Olbia: pressoché costante per la prima e in forte contrazione per la seconda, soprattutto negli anni 2013-2014 (grafico 6)[18]:

Grafico 6: Genova – Olbia, ricavo medio per passeggero

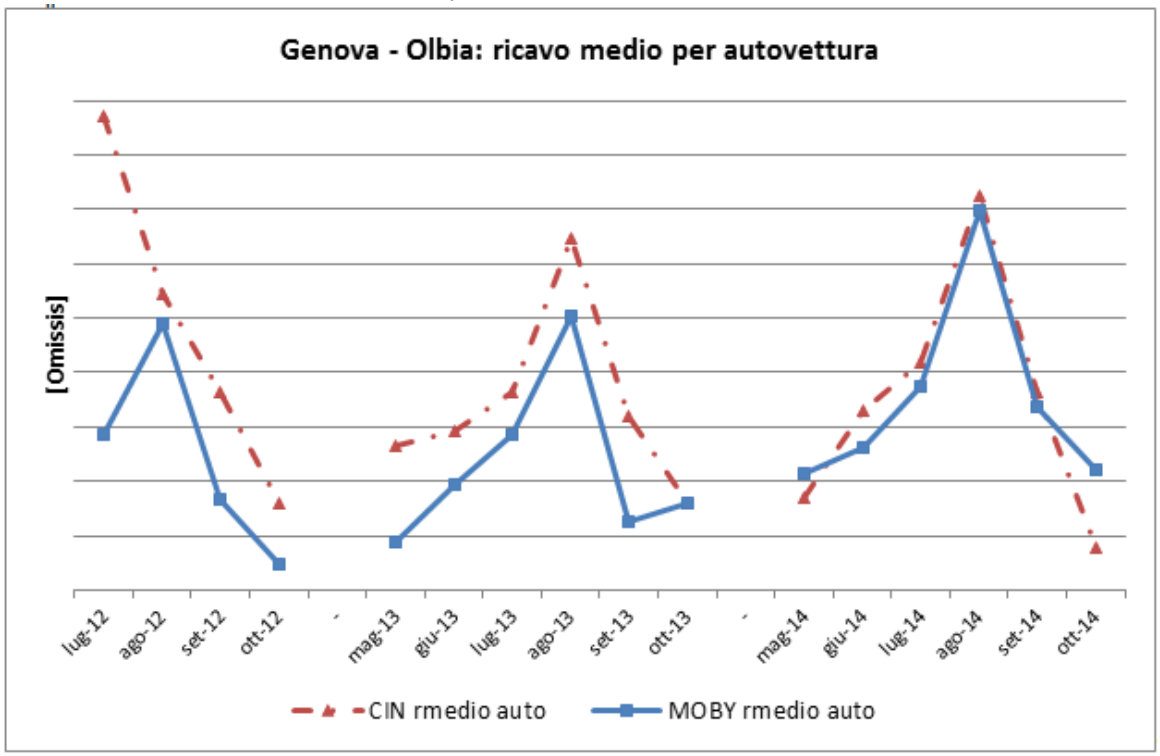
[17] *[Cfr. documento n. 6, allegati 6 – Moby, 6 – CIN; documento 41, allegati 1, 2.]*
[18] *[Cfr. documento n.15 allegati IV.18 Moby, IV.18 CIN; n. 36, allegati 6 – Moby, 6 – CIN; documento 41, allegati 1, 2.]*



Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti.

43. Relativamente al segmento autovetture (Grafico 7), si registra un ricavo medio per CIN in crescita (dovuto a un aumento dei ricavi in proporzione più accentuato di quello del numero delle autovetture trasportare); anche per Moby il ricavo medio per autovetture cresce, ma a fronte di volumi addirittura decrescenti nel 2013-2014[19].

Grafico 7: Genova – Olbia, ricavo medio per autovettura

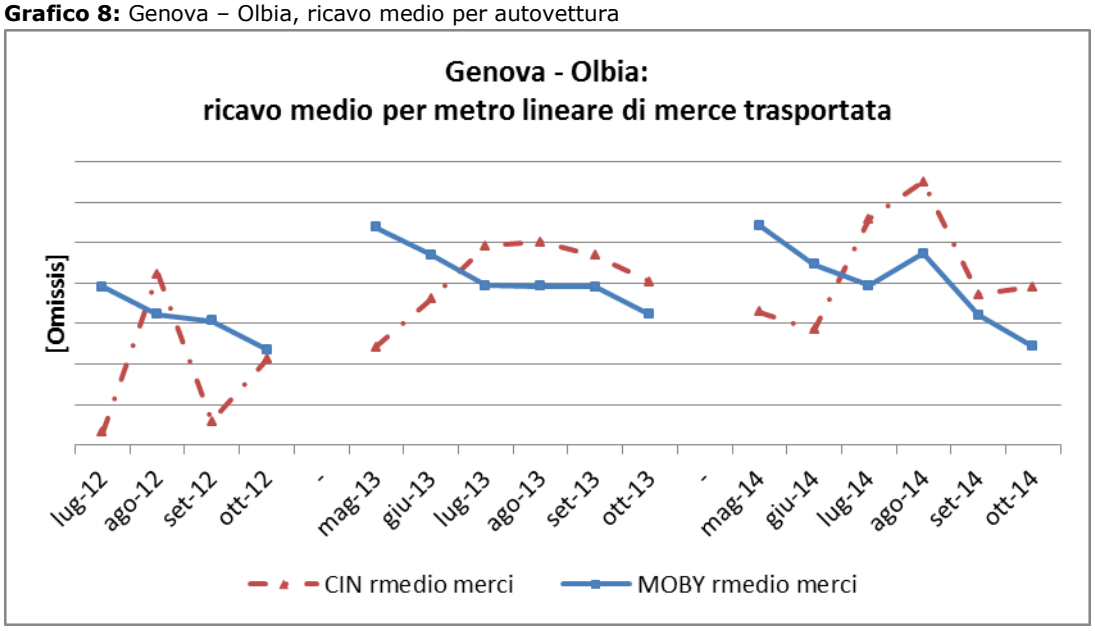


Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti.

19 *[Cfr. documento n.15 allegati IV.18 Moby, IV.18 CIN; n. 36, allegati 6 – Moby, 6 – CIN; documento 41, allegati 1, 2.]*

44. Per quanto riguarda il trasporto di merci, secondo i dati 2014, CIN trasporta il *[90-95%]* delle merci (espresse in metri lineari) sulla Genova-Olbia. Tuttavia, della totalità delle merci trasportate da CIN, solo il *[45-50%]* viene trasportato durante i mesi di sovrapposizione orizzontale con Moby. L'analisi del ricavo medio per metro lineare mostra un andamento crescente per CIN in misura maggiore che per Moby (Grafico 8)[20].

Grafico 8: Genova – Olbia, ricavo medio per autovettura



Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti.

B. Le barriere all'accesso e potenziali nuovi operatori nel mercato

45. 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 di Olbia, Civitavecchia e Genova.
46. Le Autorità portuali interessate e i principali potenziali *competitor* sono stati interpellati relativamente all'esistenza di potenziali barriere all'accesso dei mercati rilevanti. Le risposte alle richieste di informazioni hanno evidenziato che, al momento, non esistono barriere di tipo regolamentare o strutturale di rilievo all'accesso dei mercati. Solo una società di trasporto marittimo ha rilevato che l'obbligo di uso del rimorchiatore in uscita dal Porto di Civitavecchia rappresenta un potenziale deterrente all'istituzione di un servizio di trasporto marittimo presso lo stesso porto[21].
47. Tuttavia un'altra società di trasporto marittimo ha segnalato la presenza di barriere di natura strategica: la circostanza che sulle rotte interessate operi una compagnia in regime di Convenzione (CIN), che percepisce consistenti sovvenzioni dallo Stato italiano per lo svolgimento di obblighi di servizio pubblico legati alla continuità territoriale, rappresenterebbe infatti un deterrente importante per società che non possono beneficiare di analoghe condizioni[22].
48. Infine, nessun operatore di trasporto marittimo, interpellato circa la possibilità di fare ingresso sui mercati rilevanti nella stagione 2016, ha manifestato interesse in tal senso.

VII. LA POSIZIONE DELLA PARTE

49. OP, intervenuta in audizione, ritiene che ad esito dell'operazione, CIN e Moby non saranno congiuntamente in grado di esercitare il proprio potere di mercato sui due mercati rilevanti a causa della minaccia di nuovi potenziali ingressi di altri operatori: non vi sarebbero, infatti, secondo la parte, barriere all'entrata, grazie all'abbondanza di *slot* disponibili nei porti di riferimento e alla disponibilità navi sul mercato. Inoltre l'attuale livello molto basso del prezzo del carburante faciliterebbe l'ingresso di nuovi operatori sulle rotte[23].
50. Relativamente ad un progetto di riorganizzazione dell'attività di CIN e Moby, e in particolare di riduzione delle corse sui mercati rilevanti, quale risultante da documentazione acquisita agli atti del fascicolo, la Parte ha sottolineato

[20] *[Cfr. documento n.15 allegati IV.18 Moby, IV.18 CIN; n. 36, allegati 6 – Moby, 6 – CIN; documento 41, allegati 1, 2.]*
[21] *[Cfr. documenti nn. 31, 33, 34; 22, 23, 26, 27.]*
[22] *[Cfr. documento n. 27.]*
[23] *[Cfr. documento n. 16.]*

che tale riorganizzazione sarebbe dettata da principi di efficienza volti a realizzare sinergie tra le due compagnie. In particolare, la Parte ha affermato che la cancellazione di corse sarebbe relativa solo a tragitti i cui *load factor* sono particolarmente bassi, generando delle perdite[24].

VIII. LA VALUTAZIONE DELLA CONCENTRAZIONE

51. L'analisi sin qui svolta ha evidenziato che le rotte oggetto di analisi – la Civitavecchia-Olbia e la Genova-Olbia - hanno subito negli ultimi anni una forte contrazione della domanda, determinando l'uscita di tutti gli operatori ad eccezione di CIN e Moby. In questo contesto, l'esame dei dati di mercato indica che CIN, pur essendo partecipata per una quota del 40% da Moby, si è comportata nei confronti di quest'ultima come un operatore in concorrenza *[omissis*], così acquisendo crescenti quote di mercato ai suoi danni nelle stagioni estive 2013 e 2014.
52. Nello specifico, CIN, nelle stagioni 2013 e 2014, piuttosto che porre in essere una politica coordinata con Moby di programmazione delle corse sulle due rotte interessate, nei fatti ha perseguito una propria strategia autonoma di aumento della presenza nel segmento di clientela tradizionalmente appannaggio di Moby (passeggeri), determinando come reazione da parte dell'altro operatore una politica, in termini di ricavo medio, particolarmente aggressiva, pur in assenza di altri concorrenti (tutti usciti, come evidenziato, dalla rotta).
53. Ancorché, dunque, nel 2012 l'Autorità avesse accertato che l'operazione di allora fosse suscettibile di determinare una posizione dominante dell'entità *post merger*, sottoposta al controllo congiunto di Moby e L19 (posizione dominante che è divenuta *in itinere* un monopolio a seguito dell'uscita degli altri operatori dalle due rotte), nei fatti, sin da subito, le due imprese CIN e Moby hanno tenuto sui mercati comportamenti autonomi che hanno determinato esiti, in termini di *load factor*, di quote di mercato e di ricavi medi, tipici di una situazione di competizione più che di riconducibilità al medesimo centro di controllo. È di tutta evidenza che la stessa operazione in esame, e cioè l'acquisizione del controllo esclusivo di CIN e Moby da parte di OP, attraverso l'acquisizione delle quote detenute da L19 e dagli altri soci minori, sia il portato della situazione di fatto che si è venuta a creare subito dopo la prima operazione del 2012.
54. Alla luce delle informazioni allo stato agli atti del fascicolo, si ritiene pertanto che la presente operazione di concentrazione determini una modifica durevole della struttura concorrenziale dei mercati rilevanti, costituiti dalle rotte Civitavecchia-Olbia e Genova-Olbia, attraverso la creazione di una posizione dominante *sub specie* di monopolio.
55. In questo contesto, la dichiarata intenzione di procedere ad una razionalizzazione dell'attività delle due compagnie sulle rotte in sovrapposizione (come appare evidente anche dalla documentazione strategica propedeutica alla realizzazione dell'operazione che l'Autorità ha potuto visionare), con conseguente riduzione delle corse effettuate sui mercati rilevanti, avrebbe sicuri effetti negativi per i consumatori sia in termini di riduzione dell'offerta sia di aumento dei prezzi. Infatti, in un contesto di monopolio non immediatamente contendibile, come quello che emerge dall'analisi effettuata in istruttoria, è improbabile che gli eventuali vantaggi di efficienza conseguibili dal processo di riorganizzazione (anche non necessariamente connessi alla sola riduzione dell'offerta) siano ribaltati a valle ai consumatori attraverso la politica tariffaria.
56. Pur non essendo state rilevate barriere regolamentari o infrastrutturali all'ingresso nei mercati rilevanti, l'istruttoria ha indicato come altamente improbabile l'ingresso di nuovi operatori sulle rotte interessare nel breve-medio periodo; ciò a causa di una serie di fattori che possono essere riassunti in una riduzione strutturale della domanda e nella presenza di un operatore come CIN che, operando in regime di convenzione, con navi di elevata capacità e dietro elargizione di ingenti sussidi pubblici, è in grado di esercitare una minaccia credibile nei confronti di un potenziale concorrente che non disponga di analoghe caratteristiche in termini di capacità delle navi e di risorse finanziarie.
57. In conclusione, alla luce delle considerazioni svolte, l'operazione in oggetto appare suscettibile di creare una posizione dominante in capo all'entità post-concentrazione nel trasporto misto di passeggeri, con o senza veicoli al seguito, e merci sulle rotte Genova – Olbia, Civitavecchia – Olbia, tale da ridurre in maniera sostanziale e durevole la concorrenza nei mercati interessati, con effetti sui consumatori finali.

IX. LE MISURE CORRETTIVE PROPOSTE DALLA PARTE

58. Con comunicazione del 16 novembre 2015, successivamente integrata in data 27 novembre e 1 dicembre 2015, OP ha dichiarato la propria disponibilità ad adottare, con determinati limiti temporali, alcune misure finalizzate a risolvere le criticità concorrenziali così come evidenziate nel provvedimento di avvio dell'istruttoria ed emerse anche nel corso del procedimento - in particolare con riferimento ad una consistente riduzione delle corse sui mercati rilevanti - articolandoli in tre aree di intervento[25]:
1. presentazione di nuovi Piani Corse per il 2016 sui mercati rilevanti;
2. cessione all'ingrosso di una percentuale di capacità di trasporto sulla rotta Civitavecchia – Olbia;
3. fissazione di prezzi massimi praticabili da Moby e CIN sulla rotta Civitavecchia – Olbia.

[24] *[Cfr. documento n. 42.]*
[25] *[Cfr. documenti nn. 39, 41, 42.]*

A. Presentazione dei piani corse

59. La Parte propone di operare, per la stagione 2016, le corse sintetizzate nelle seguenti tabelle con riferimento alle rotte Genova-Olbia e Civitavecchia- Olbia.

Tabella 6: Civitavecchia – Olbia, Piano Corse 2014 e 2016, variazione assoluta e percentuale

	MOBY				CIN				MOBY+CIN	
	2014	2016	Var. 2014 vs 2016	Var. 2014 vs 2016	2014	2016	Var. 2014 vs 2016	Var. 2014 vs 2016	Var. 2014 vs 2016	Var. 2014 vs 2016
CIV-OLBIA	Corse	Corse	Assoluto	Percentuale	Corse	Corse	Assoluto	Percentuale	Assoluto	Percentuale
Aprile	20	0	-20	-100,00%	60	72	+12	+20,00%	-8	-10,00%
Maggio	13	0	-13	-100,00%	62	66	+4	+6,45%	-9	-12,00%
Giugno	46	6	-40	-86,96%	68	102	+34	+50,00%	-6	-5,26%
Luglio	62	36	-26	-41,94%	124	142	+18	+14,52%	-8	-4,30%
Agosto	62	36	-26	-41,94%	140	176	+36	+25,71%	10	+4,95%
Settembre	38	18	-20	-52,63%	78	100	+22	+28,21%	2	+1,72%
TOTALE APR- SET	241	96	-145	-60,17%	532	658	+126	+23,68%	-19	-2,46%
TOTALE GIU-SET	208	96	-112	-53,85%	410	520	110	+26,83%	-2	-0,32%

Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti.

Tabella 7: Genova – Olbia, Piano Corse 2014 e 2016, variazione assoluta e percentuale

	MOBY						CIN		MOBY+CIN	
	2014	2016	Var. 2014 vs 2016	Var. 2014 vs 2016	2014	2016	Var. 2014 vs 2016	Var. 2014 vs 2016	Var. 2014 vs 2016	Var. 2014 vs 2016
GE-OLBIA	Corse	Corse	Assoluto	Percentuale	Corse	Corse	Assoluto	Percentuale	Assoluto	Percentuale
Maggio	7	27	+20	285,71%	27	28	+1	+3,70%	+21	+61,76%
Giugno	78	75	-3	-3,85%	25	26	+1	+4,00%	-2	-1,94%
Luglio	82	108	+26	31,71%	32	34	+2	+6,25%	+28	+24,56%
Agosto	100	141	+41	41,00%	45	44	-1	-2,22%	+40	+27,59%
Settembre	76	98	+22	28,95%	30	30	0	0,00%	+22	+20,75%
Ottobre	17	31	+14	82,35%	28	31	+3	+10,71%	+17	+37,78%
TOT MAG-OTT	360	480	+120	33,33%	187	193	+6	+3,21%	+126	+23,03%
TOT GIU-SET	336	422	+86	25,60%	132	134	+2	+1,52%	+88	+18,80%

Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle Parti.

60. Rispetto al 2014, OP presenta un piano corse che prevede per il 2016 un incremento – per il periodo giugno settembre – del 19% circa delle corse sulla rotta Genova-Olbia e una diminuzione praticamente non apprezzabile (-0.32%) sulla rotta Civitavecchia Olbia. Analizzato per singolo mese, tale risultato è il frutto di diminuzioni delle corse nel mese di giugno, e nel caso della Civitavecchia Olbia anche di luglio, e di incrementi (anche consistenti nel caso della Genova-Olbia) nei mesi di agosto e settembre. Per quanto concerne il mese di maggio, il Piano corse 2016 determina un incremento più marcato delle corse sulla Genova-Olbia (+23%) ed una maggiore riduzione sulla Civitavecchia Olbia (-2%). In particolare su quest'ultima rotta si ha una sostanziale riduzione del ruolo di Moby (-60% delle corse nel periodo maggio giugno 2016 rispetto al 2014) e un forte incremento di CIN (+24% nello stesso periodo).

61. Inoltre, relativamente alla sola rotta Civitavecchia - Olbia, la Parte propone di presentare all'Autorità il piano corse 2017 entro i mesi di ottobre/novembre 2016. Rispetto al piano 2016, il piano corse 2017 potrà subire variazioni dovute:

i) all'andamento della domanda e dell'offerta;
ii) all'andamento dei costi generali ed in particolare del costo del carburante;
iii) al livello del punto di *break even*;
iv) al *load factor* registrato nel 2016;
v) a eventuali modifiche del quadro normativo di riferimento.

B. Cessione capacità di trasporto sulla rotta Civitavecchia - Olbia

62. La Parte, relativamente alla sola rotta Civitavecchia-Olbia, propone di cedere all'ingrosso, per la stagione estiva 2016 (i.e. giugno, luglio, agosto e settembre), il 10% della rispettiva capacità di trasporto misto di passeggeri e auto 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) entro il 1° marzo 2016, CIN e Moby pubblicheranno sui rispettivi siti web un prospetto informativo per l'offerta di capacità, con la precisazione che, in caso di acquisto, il corrispettivo dovrà essere pagato in via anticipata e definitiva a prescindere dall'esito dell'effettiva vendita ai clienti finali (modalità di acquisto "vuoto per pieno"). Tale prospetto dovrà essere presentato all'Autorità entro il 31 gennaio 2016;
ii) l'offerta di capacità sarà suddivisa dalle Parti in pacchetti di due mesi ciascuno (i.e. lotto giugno/luglio e lotto agosto/settembre);
iii) il nominativo dell'eventuale soggetto interessato all'acquisto – che dovrà essere indipendente dalle Parti e presentare caratteristiche di solidità finanziaria – sarà tempestivamente comunicato all'Autorità.

C. Fissazione dei prezzi massimi praticabili da Moby sulla rotta Civitavecchia – Olbia

63. La Parte, relativamente alla sola rotta Civitavecchia-Olbia, propone di "[…] *applicare per la stagione 2016– e limitatamente ai mesi aprile/ settembre – tariffe non superiori ai prezzi massimi praticati da Moby […] nella stagione estiva 2014 per ciascuna categoria prenotabile, come indicati nella tabella di seguito riportata. Si precisa che i prezzi riferiti alle categorie delle cabine non diurne sono riferibili a CIN che, nel 2014, operava sulla rotta anche con corse notturne; Moby invece aveva solo traversate diurne. Come specificato nella tabella di seguito, le tariffe devono intendersi al netto di tasse, diritti e supplementi che - come noto - non vengono determinati né da Moby né da CIN. Nelle ultime due colonne della tabella sotto, come richiesto da Codesti Uffici, si riporta il valore forfettario di tasse, diritti e supplementi relativo al 2014 e quello atteso per 2016 che si assume identico al 2015*".

Tabella 8: Civitavecchia – Olbia, Tariffe massime di Moby al netto di Tasse, Diritti e Supplementi.

DESCRIZIONECATEGORIA	**TARIFFA_MAX_NETTO TASSE, DIRITTI E SUPPLEMENTI**		**FORFAITTASSE, DIRITTI E SUPPLEMENTI 2014***		**FORFAIT TASSE, DIRITTI E SUPPLEMENTI 2016***	
Adulto	€	**115,00**		**£10,63**	E	14,16
Bambino Da 4 A 11 Anni	€	57,50	E	10,63	E	14,16
Adulto Gruppo	C	**110,00**	**E**	10,63	E	14,16
Auto Fino A4 M	€	292,00				
Auto Da 4.01 A5 M	€	302,00	E	8,30	E	11,39
Auto Max 5 M La r. Sup. 1.85 M	C	302,00				
Poltrona	€	20,00				
Cabina 2 letti C2 senza oblo' - IN DIURNA	C	90,00				
Cabina 4 letti C4 senza oblo - IN DIURNA	€	120,00				
Cabina 2 letti C2E con oblo - IN DIURNA	€	95,00				
Cabina 4 letti C4E con oblo - IN DIURNA	€	130,00				
Cabina 4 letti C4G senza oblo' per	C	150,00				

animali -IN DIURNA						
Cabina 4 letti C4EG con oblo' per animali - IN DIURNA	€	170,00				
Junior Suite 4 letti con oblo - IN DIURNA	**I**	**180,00**				
Cabina 2 letti C2 senza oblo'	t	150,00				
Cabina 4 letti C4 senza oblo	€	**190,00**				
Cabina 2 letti C2E con oblo	**€**	**170,00**				
Cabina 4 letti C4E con oblo	t	**215,00**				
Cabina 4 letti C4G senza oblo' per animali	C	220,00				
Cabina 4 letti C4EG con oblo' per animali	C	245,00				
Bus	C	1254,000,00	'	14,40	E	24,49
Animali Domestici	C	15,00				

Fonte: dati ed elaborazioni della Parte.

X. VALUTAZIONE DELLE MISURE PROPOSTE E INDIVIDUAZIONE DELLE MISURE ALLE QUALI CONDIZIONARE L'AUTORIZZAZIONE DELLA CONCENTRAZIONE

64. Il Piano Corse 2016, presentato da OP nelle comunicazioni del 16, 27 novembre e, da ultimo, del 1 dicembre 2015, appare idoneo a eliminare i rischi concreti che l'entità post concentrazione, monopolista sulle due rotte in sovrapposizione, al fine di massimizzare i propri profitti, riduca la quantità e contestualmente aumenti i prezzi a danno dei consumatori finali.

Infatti, confrontando il nuovo Piano Corse 2016 con l'offerta di CIN e Moby del 2014, anno nel quale - come ampiamente indicato ai paragrafi che precedono - si assume che CIN e Moby abbiano tenuto condotte commerciali tipiche di operatori concorrenti più che di soggetti sottoposti al medesimo controllo, si evince che:

1. sulla Civitavecchia – Olbia, la riduzione delle corse da parte di Moby viene bilanciata da un incremento di corse da parte di CIN. L'effetto complessivo di riduzione delle corse è, nel periodo giugno-settembre, praticamente nullo, e nel periodo di sovrapposizione (maggio-settembre) molto basso e pari a -2,46%. All'interno di questa leggera riduzione delle corse, la Parte propone comunque a incrementare le corse nei due mesi di agosto e settembre;

2. sulla Genova – Olbia, le corse in convenzione di CIN l (adattate al calendario 2016) e l'aumento di corse da parte di Moby producono un incremento dell'offerta di circa il 19% nel periodo estivo e del 23% nei mesi di sovrapposizione delle due compagnie rispetto al 2014.

Pertanto, la misura proposta dalla Parte di un aumento dell'offerta di trasporto sulla Genova – Olbia e di un sostanziale mantenimento dell'offerta sulla Civitavecchia – Olbia, come da Piani Corse 2016, garantisce sufficiente capacità di trasporto per i consumatori.

65. Con riguardo alla misura proposta di presentazione all'Autorità del Piano Corse 2017 entro i mesi di ottobre/novembre 2016, relativo alla sola Civitavecchia – Olbia, esso appare particolarmente utile a verificare, alla luce delle mutate condizioni di mercato e dell'esito della stagione 2016, che l'offerta commerciale di Moby e CIN nel 2017 si mantenga lungo il sentiero intrapreso nel 2016. Proprio in virtù di questa circostanza, si ritiene indispensabile la presentazione del Piano Corse 2017, ai fini dell'approvazione dell'Autorità, entro i mesi di ottobre/novembre 2016, anche per la rotta Genova – Olbia.

66. Con riferimento alla misura proposta da CIN e Moby in ordine alla cessione, durante la stagione estiva, del 10% della capacità di trasporto sulla rotta Civitavecchia – Olbia per l'anno 2016, a un prezzo *retail minus* del 20% 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, esso appare in astratto idoneo a consentire l'ingresso di altri operatori, ancorché utilizzando il naviglio di Moby e CIN, e potrebbe garantire una riduzione delle quote di mercato complessive dell'operatore sulle relative rotte.

Tale misura appare in particolare ideona a consentire, 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.

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.

67. Riguardo alla misura, per la stagione 2016 e limitatamente alla rotta Civitavecchia - Olbia, di applicare per i mesi aprile/settembre tariffe non superiori ai prezzi massimi praticati da Moby nella stagione estiva 2014 per ciascuna categoria prenotabile (con l'unica eccezione delle cabine non diurne per le quali viene necessariamente considerata la tariffa di CIN), si osserva quanto segue.

La scelta di individuare come benchmark, ai fini della tariffazione massima, le tariffe di Moby appare corretta alla luce del fatto che, nel 2014, è Moby, nell'ambito del confronto competitivo con CIN, che ha registrato ricavi medi per passeggero più bassi, indice di una politica tariffaria più aggressiva di quest'ultima. Il tetto tariffario proposto, si rileva, è costante su tutto il periodo aprile/settembre e, quindi, comprende mesi con livelli di domanda molto diversi; tuttavia, alla luce delle misure relative al Piano Corse 2016 e della circostanza che, nei mesi a minore domanda, è quest'ultima inevitabilmente a disciplinare la possibilità per il monopolista di applicare tariffe alte, si ritiene che tale misura sia in grado di garantire che nella prossima stagione i consumatori non si trovino a dover fronteggiare eccessivi incrementi delle tariffe. Tale misura, unitamente a quelle relative al mantenimento/incremento dell'offerta sui mercati rilevanti e della messa a disposizione di capacità a favore di eventuali nuovi entranti appare in grado di determinare un concreto beneficio per i consumatori.

XI. CONCLUSIONI

68. Alla luce delle considerazioni svolte sugli effetti dell'operazione (punti da 51 a 57), si conclude che la concentrazione in esame è idonea a produrre la costituzione di una posizione dominante nel mercato dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri, autovetture e merci sulle rotte Genova – Olbia e Civitavecchia – Olbia, con effetti pregiudizievoli per la concorrenza.

69. Le valutazioni effettuate sulle misure correttive proposte dalla Parte, con la tempistica e le modalità sopra descritte (cfr. *supra* punti da 58 a 63), fanno ritenere che le suddette misure, con alcune integrazioni (cfr. *supra* punto 65), siano idonee a consentire il superamento delle criticità concorrenziali rilevate.

70. Tutto ciò considerato, l'operazione in esame appare suscettibile di essere autorizzata condizionatamente alla realizzazione delle menzionate misure, che vengono quindi prescritte alla Parte, ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge n. 287/90.

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 misto di passeggeri, con o senza veicoli, e merci sulle rotte Genova – Olbia e Civitavecchia – Olbia;

RITENUTO, inoltre, necessario prescrivere a Onorato Partecipazioni S.r.l., 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, infine, che l'operazione di concentrazione comunicata è autorizzata subordinatamente alla piena ed effettiva esecuzione di tutte le misure prescritte nel presente provvedimento come sopra indicate e puntualmente descritte;

DELIBERA

di autorizzare l'operazione di concentrazione consistente nell'acquisizione da parte di Onorato Partecipazioni S.r.l. del controllo esclusivo di Moby S.p.A. e di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. prescrivendo, ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge n. 287/90, le seguenti misure:

a) Moby S.p.A. e Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., relativamente alle rotte Civitavecchia – Olbia e Genova – Olbia, dovranno effettuare i rispettivi Piani Corse 2016, come presentati all'Autorità e sintetizzati nelle tabelle 6 e 7 (cfr. supra par. 59);

b) Moby S.p.A. e di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., dovranno sottoporre e richiedere approvazione dei Piani Corse 2017 all'Autorità, relativamente alle rotte Civitavecchia – Olbia e Genova – Olbia;

c) CIN e Moby dovranno cedere il 10% della capacità di trasporto sulla rotta Civitavecchia – Olbia per l'anno 2016, a un prezzo *retail minus* del 20% 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. CIN e Moby provvederanno alla definizione dei criteri e delle modalità in base ai quali si procederà alla selezione degli acquirenti per l'assegnazione della capacità resa disponibile, indicando quantità, caratteristiche e prezzi nel rispetto di quanto descritto nelle misure descritte. Per l'allocazione di tale capacità,

dovranno essere definiti 2 lotti diversi (uno per i mesi giugno-luglio e uno per i mesi agosto-settembre). CIN e Moby dovranno predisporre un prospetto informativo per l'offerta di capacità, che verrà pubblicato a cura delle stesse, entro il 31 marzo 2016 per la stagione estiva 2016. Tale prospetto informativo, inclusivo dei criteri e delle modalità per l'assegnazione di capacità, dovrà essere presentato all'Autorità due mesi prima della sua pubblicazione (entro il 31 gennaio 2016). Allo stesso modo, CIN e Moby dovranno 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 dovranno applicare per la stagione 2016, limitatamente alla rotta Civitavecchia - Olbia, per i mesi aprile/ settembre, tariffe non superiori ai prezzi massimi praticati da Moby nella stagione estiva 2014 per ciascuna categoria prenotabile (con l'unica eccezione delle cabine non diurne per le quali viene necessariamente considerata la tariffa massima di CIN).

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

Avverso il presente provvedimento può essere presentato ricorso al TAR del Lazio, ai sensi dell'articolo 135, comma 1, lettera *b*), del Codice del processo amministrativo (Decreto Legislativo 2 luglio 2010, n. 104), entro sessanta giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso, fatti salvi i maggiori termini di cui all'articolo 41, comma 5, del Codice del processo amministrativo, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 8 del Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n. 1199, entro il termine di centoventi giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso.

IL SEGRETARIO GENERALE	IL PRESIDENTE
Roberto Chieppa	*Giovanni Pitruzzella*