Provvedimento n. 10949 **(C5023) SITA/ VIAGGI E TURISMO MAROZZI**

L'AUTORITA' GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA dell'11 luglio 2002;

SENTITO il Relatore Professor Michele Grillo;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTA la propria delibera del 20 dicembre 1993, riguardante la conclusione dell'istruttoria in merito all'operazione di concentrazione tra la società Ferrovie dello Stato Spa e la società SOGIN Srl;

VISTA la propria delibera del 30 marzo 1995, riguardante la conclusione dell'istruttoria avviata nei confronti delle società Ferrovie dello Stato Spa e SOGIN Srl per inottemperanza alla propria delibera del 20 dicembre 1993;

VISTO l'atto della società SITA Spa, pervenuto in data 28 dicembre 2001;

VISTA le richiesta di informazioni inviate alla società SITA Spa in data 18 gennaio e 4 marzo 2002;

VISTA le risposte della società SITA Spa alle suddette richieste di informazioni, pervenute, rispettivamente, in data 13 febbraio e 30 aprile 2002;

VISTA la propria delibera del 29 maggio 2002, con la quale ha avviato l'istruttoria, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90, nei confronti delle società SITA Spa, Ferrovie dello Stato-Società di Trasporti e Servizi Spa, SOGIN Srl, Viaggi e Turismo Marozzi Srl e FIN-PART Spa;

SENTITI il rappresentante dell'A.N.A.V., in data 11 giugno 2002, e i rappresentanti di SITA Spa e SOGIN Srl, in data 18 giugno 2002;

SENTITI i rappresentanti di SITA Spa, SOGIN Srl, Ferrovie dello Stato-Società di Trasporti e Servizi Spa e FIN-PART Spa in data 3 luglio 2002;

VISTI gli atti del procedimento;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. SITA Spa (di seguito SITA) è una società principalmente attiva negli autoservizi di trasporto pubblico locale (di seguito TPL), urbani ed extraurbani, nelle regioni Veneto, Toscana, Lazio, Campania, Basilicata e Puglia. Nel 2000, le attività di trasporto pubblico locale rappresentavano oltre l'85% del fatturato complessivo della società. Il restante 15% circa risultava ripartito tra altre attività, e precisamente: servizi charter-autobus (11,2%); agenzie di viaggi (0,9%); autolinee internazionali (0,7%); autolinee in concessione statale su direttrici tra regioni del Mezzogiorno e regioni del Centro Nord (0,6%); autolinee granturismo (0,1%); trasporto merci con autocarri (0,4%).

Il capitale sociale di SITA è detenuto nella totalità da SOGIN Srl (di seguito SOGIN), a sua volta controllata da Ferrovie dello Stato Spa (di seguito FS), attraverso una partecipazione del 55% del suo capitale sociale. La restante quota, pari al 45% del capitale sociale, è detenuta dal gruppo Vinella e, in particolare per il 35% da persone fisiche appartenenti alla famiglia Vinella e per il 10% da FIN-PART Spa, società finanziaria facente capo alla medesima famiglia.

FS, da giugno 2001, è divenuta la *holding* che controlla l'omonimo gruppo, attualmente costituito dalle seguenti 5 società operative: SOGIN, Rete Ferroviaria Italiana Spa (di seguito RFI) gestore dell'infrastruttura ferroviaria, TRENITALIA Spa (di seguito TRENITALIA) attiva nei servizi di trasporto ferroviario di merci e di viaggiatori, Italferr Spa attiva nei servizi di ingegneria ferroviaria e Metropolis Spa che svolge i servizi a favore del gruppo FS.

Nel 2001, il gruppo che fa capo a FS ha realizzato un fatturato di circa 8,2 miliardi di euro.

2. Viaggi e Turismo MAROZZI Srl (di seguito MAROZZI) è una società operante principalmente nel settore del trasporto pubblico interregionale di persone tramite autobus, attraverso la gestione di autolinee regionali, in concessione statale, sulle direttrici Puglia-Lazio, Puglia-Toscana e Basilicata-Toscana. Tali attività hanno rappresentato, nel 2000, circa l'87% del fatturato di MAROZZI.

Tra le altre attività esercitate da MAROZZI, si possono annoverare: i servizi charter-autobus (6%); gli autoservizi di trasporto pubblico locale in concessione da parte della Regione Lazio (5,5%).

MAROZZI è controllata, attraverso una partecipazione, pari al 51% del capitale sociale, da FIN-PART Spa, una *holding* di partecipazioni in comparti diversificati. FIN-PART è a sua volta controllata da persone fisiche appartenenti alla famiglia Vinella. Il rimanente 49% del capitale sociale di MAROZZI è detenuto da SITA[1].

Nel 2001, MAROZZI ha realizzato un fatturato di circa 11 milioni di euro.

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

3. L'operazione comunicata consiste nell'acquisizione, da parte di SITA, che attualmente detiene il 49% di MAROZZI, della restante quota del capitale sociale pari al 51%. A seguito dell'operazione, pertanto, FS verrà a controllare indirettamente, attraverso SITA, l'intero capitale sociale di MAROZZI.

4. Nel dicembre 1993 l'Autorità aveva deliberato di autorizzare, ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge n. 287/90, l'operazione di concentrazione tra la società FS e la società SOGIN, subordinatamente alla cessione del controllo di MAROZZI a società non controllate dalla stessa FS. Al fine di ottemperare a quanto disposto nella suddetta delibera, FS aveva allora ceduto una partecipazione del 51% del capitale di MAROZZI a un soggetto non controllato da FS.

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

5. L'operazione, in quanto comporta l'acquisizione del controllo di un'impresa, 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 CEE n. 4064/89, così come modificato dal Regolamento CE n. 1310/97, ed è soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva disposto dall'articolo 16, comma 1, della medesima legge, in quanto il fatturato totale realizzato dall'insieme delle imprese interessate è superiore a 377,014 milioni di euro.

IV. L'ATTIVITÀ ISTRUTTORIA SVOLTA

6. Nel corso del procedimento, in data 14 e 15 gennaio 2002, in data 16 maggio 2002 e da ultimo in data 21 e 25 giugno 2002 sono state inviate richieste di informazioni alle principali imprese attive sia nel trasporto su gomma sia in quello ferroviario per verificare l'eventuale interesse da parte di altri operatori ad espletare i servizi di trasporto interregionale su gomma nei collegamenti serviti da MAROZZI e la possibilità di ingresso da parte di nuovi operatori nel trasporto ferroviario. Le risposte sono pervenute tra il 21 gennaio 2002 e il 2 luglio 2002.

7. Sono state, inoltre, inviate richieste di informazioni, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in data 16 maggio 2002 e 2 luglio 2002, e alla società RFI, in data 24 giugno 2002, al fine di conoscere quali siano le imprese dotate di licenza e di certificato di sicurezza necessari per poter operare sulla rete ferroviaria gestita da RFI, nonché per verificare quali di queste abbiano fatto richiesta di assegnazione di tracce per operare nei collegamenti oggetto dell'operazione.

Infine, è stata inviata una richiesta di informazioni a Ferrovie dello Stato, in data 21 giugno 2002, per accertare la modalità di fissazione delle tariffe e i vincoli derivanti a TRENITALIA dall'eventuale esistenza di contratti di servizio.

Le informazioni sono pervenute tra il 7 giugno 2002 e il 3 luglio 2002.

---

[1] *[Cfr. Provvedimento n. 1667, del 20 dicembre 1993, FS/Sogin, Boll. n. 40-41/1993.]*

8. In data 11 giugno 2002 si è svolta presso gli Uffici dell'Autorità, l'audizione dell'ANAV, Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori, che raggruppa le aziende di trasporto attive nel trasporto passeggeri su gomma. In data 18 giugno 2002 si è svolta l'audizione dei rappresentanti delle società SITA e SOGIN e, infine, in data 3 luglio 2002, si è svolta l'audizione finale dei rappresentanti delle società FS, SITA, SOGIN e FIN-PART.

V. LE RISULTANZE ISTRUTTORIE

L'attività di trasporto pubblico di persone e bagagli

9. Tra le diverse attività in cui le parti sono presenti quelle interessate dall'operazione riguardano, in particolare, il trasporto pubblico di persone e bagagli a livello locale e interregionale.

10. Il trasporto pubblico risulta distinto dal trasporto privato. Infatti, quest'ultimo presenta, per una parte significativa della domanda, solo una limitata capacità di sostituire il trasporto pubblico a causa del costo più elevato, della esigenza di disporre di un autoveicolo proprio, della necessità di condurre autonomamente il mezzo e dei rischi associati alla circolazione. Il trasporto privato può essere considerato, al più, come l'autoproduzione del servizio di trasporto e, pertanto, nella definizione dei mercati rilevanti viene normalmente escluso.

11. Nell'ambito del trasporto pubblico di persone e bagagli tramite treno e autobus, ai fini della presente operazione, si possono individuare due comparti distinti[2]:

a) il trasporto di media e lunga distanza, definito "trasporto interregionale";

b) il trasporto pubblico locale (di seguito TPL).

V.1 Quadro normativo di riferimento

a) Il trasporto interregionale

(i) Il trasporto su gomma

12. Le linee interregionali di competenza statale sono ancora soggette al regime concessorio previsto dalla legge n. 1822/1939 che delinea la disciplina di carattere generale relativa ai servizi di trasporto interregionale, vale a dire i servizi, di competenza ministeriale, che interessano più di due Regioni *(ed ai servizi di trasporto di "Gran Turismo"[3]).* Le concessioni per il servizio di trasporto interregionale vengono rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Attraverso l'istituto della concessione, l'autorità amministrativa ha potuto definire le singole tratte lungo le linee servite dal trasporto interregionale. Le caratteristiche fondamentali del servizio offerto-numero delle corse, fermate, numero di autobus da utilizzare e tariffe-sono invece indicate negli appositi disciplinari di concessione, definiti dal Ministero su proposta dell'impresa interessata[4].

13. La legge n. 1822/39 ha determinato un sostanziale regime di monopolio sulla singola tratta, derivante dal sistema concessorio e, soprattutto, da esclusive e preferenze contemplate da tale normativa che limitano l'accesso al mercato di nuovi operatori.

Infatti, gli artt. 10 e 14 di tale legge conferiscono un diritto di esercitare in esclusiva una linea ai concessionari di autoservizi sussidiati che operano in virtù di concessione definitiva.

Gli artt. 5 e 6 della medesima legge prevedono dei diritti di preferenza in sede di rilascio delle concessioni in favore di alcune tipologie di imprese. In particolare, tali articoli accordano preferenza, in primo luogo, ai concessionari di ferrovie, tranvie, linee di navigazione interna o di altri servizi di trasporto a impianti fissi, quando si tratti di autolinee concorrenti o che costituiscano un'importante e diretta integrazione di detti servizi; in secondo luogo, ai concessionari di autoservizi finitimi. Inoltre, sempre con riguardo alle autolinee già esistenti, l'articolo 6 accorda preferenza ai concessionari che già svolgevano regolarmente gli autoservizi oggetto di concessione.

---

[2] *[Cfr. Provvedimenti n. 1667, del 20 dicembre 1993, FS/Sogin, Boll. n. 40-41/1993; n. 7916, dell'11 gennaio 2000, Sita-Ferrovie Nord Milano, Boll. n. 1-2/2000; n. 9530, del 17 maggio 2001, Saia Bus-Autoservizi del Barba-APTV/Saia Trasporti, Boll. n. 20/2001; n. 9531, del 17 maggio 2001, Saia Bus-AEM/KM, Boll. n. 20/2001; n. 9339, del 22 marzo 2001, SIA/CAV, Boll. n. 12/2001.]*

[3] *[I servizi di trasporto di "Gran Turismo", si caratterizzano per la loro destinazione al collegamento ed alla valorizzazione di località turistiche. Si tratta di servizi a carattere stagionale che rappresentavano nel 1993 circa il 15% dell'intero comparto delle autolinee in concessione statale.]*

[4] *[Cfr. D.P.R. 22 aprile 1994, n. 369, GURI n. 136 del 13 giugno 1994.]*

(ii) Il trasporto ferroviario

14. Il trasporto interregionale su ferrovia beneficia, attualmente, della liberalizzazione del trasporto ferroviario internazionale, avviata in ambito comunitario negli anni '90, che ha riconosciuto il diritto di accesso alla rete ferroviaria a più utenti che intendano svolgere il servizio di trasporto internazionale di persone e merci tra Stati membri dell'Unione Europea.

15. Il D.P.R. 8 luglio 1998, n. 277[5], che recepisce a livello nazionale la direttiva 91/440/CEE, ha riconosciuto a più utenti il diritto di accesso alla rete gestita da RFI. Per quanto riguarda il trasporto di persone, il diritto di accesso è consentito ad associazioni internazionali tra imprese ferroviarie stabilite negli Stati membri in cui si trovano i capolinea del servizio che si intende effettuare.

16. Il D.P.R. 16 marzo 1999, n. 146[6], che recepisce nell'ordinamento italiano le direttive 95/18/CE e 95/19/CE, introduce un sistema basato sul rilascio, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di licenze valide a livello europeo alle imprese ferroviarie interessate.

17. Percorrendo l'*iter* previsto dal D.P.R. n. 146/99, l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da parte dell'impresa interessata presuppone, in primo luogo, il rilascio della licenza per l'esercizio del trasporto internazionale merci e/o passeggeri. Ai sensi dell'articolo 5 del citato decreto, la licenza viene rilasciata all'impresa che risponde ai requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale indicati in tale disposizione. L'impresa deve, poi, ottenere il certificato di sicurezza che, in virtù dell'articolo 7 del medesimo D.P.R., il gestore della rete ferroviaria rilascia, nel termine di tre mesi, qualora accerti la rispondenza del personale e del materiale rotabile dell'impresa agli *standard* qualitativi e tecnici preventivamente definiti dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, su proposta dello stesso gestore della rete. Inoltre, l'impresa deve ottenere, sempre dal gestore della rete, l'assegnazione di capacità, ovvero della potenzialità di utilizzo di segmenti di infrastruttura ferroviaria necessari per l'attivazione del servizio di trasporto, e procedere alla conclusione dei necessari e conseguenti accordi di natura tecnica e amministrativa con il gestore della rete (artt. 8 e 9 del D.P.R. n. 146/99).

18. In virtù dell'articolo 10 del D.P.R. 146/99, le imprese interessate possono richiedere al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti il riesame delle determinazioni del gestore della rete in materia di corrispettivi di accesso alla rete e di assegnazione di capacità.

19. Il gestore della rete, sia al momento del rilascio del certificato di sicurezza, sia al momento dell'assegnazione di capacità, deve agire in maniera non discriminatoria e secondo i criteri e gli obiettivi di equità ed efficienza indicati all'articolo 8 del D.P.R. n. 146/99. Con riferimento all'assegnazione di capacità, si precisa che, oltre a quanto previsto dal citato decreto, la delibera CIPE del 5 novembre 1999, n. 180, consente al gestore dell'infrastruttura di "*fissare al 60% la capacità massima impegnabile entro una determinata fascia oraria, dai servizi con diritto di priorità all'accesso alla rete*", elencati dall'articolo 8 del D.P.R. n. 146/99.

20. L'articolo 131 della legge 23 dicembre 2000, n. 388[7], ha esteso, alle medesime condizioni, il diritto di accesso alla rete anche ad imprese che intendano svolgere servizi di trasporto non internazionale.

21. La liberalizzazione della rete ferroviaria ha portato a un diverso modo di determinazione delle tariffe per i servizi di trasporto ferroviario passeggeri a media e lunga percorrenza. Al tradizionale criterio chilometrico si è sostituito quello della libera fissazione delle tariffe secondo una logica di mercato, salvo il vincolo del *price-cap* calcolato sulla media di tutte le tariffe applicate a livello nazionale per i treni InterCity, EuroStar ed Espressi (diurni).

22. In particolare, la delibera CIPE del 5 novembre 1999, n. 173[8] (di seguito anche delibera n. 173/99) prevede che FS, ora TRENITALIA, elabori un primo paniere di relazioni comprendenti servizi di medio-lunga percorrenza sulle quali attuare gli aumenti tariffari, provvedendo a darne comunicazione, in particolare, al Ministero competente. In base a tale delibera, FS può praticare, a decorrere dal 16 gennaio 2000, prezzi differenziati per collegamento effettuato nelle linee comprese nel paniere di riferimento, secondo tariffe determinate dall'impresa in sostanziale autonomia, tenendo conto dell'elasticità della domanda per ciascun tipo di servizio e per ciascuna tratta nelle diverse fasce orarie della giornata e nei diversi giorni della settimana. Gli aumenti così determinati debbono essere comunicati al Ministero competente, il quale, verificata la rispondenza degli aumenti tariffari al raggiungimento di *standard* di qualità, dal medesimo preventivamente determinati e tenuto conto anche del tasso programmato di inflazione, autorizza, in tutto o

---

[5] *[GURI 12 agosto 1998, n. 187.]*

[6] *[GURI 24 maggio 1999, n. 119.]*

[7] *[GURI n. 302 del 29 dicembre 2000.]*

[8] *[GURI n. 8 del 12 gennaio 2000.]*

in parte, l'aumento tariffario proposto nell'ambito comunque del *price-cap*[9]. La variazione annua media dei prezzi dei singoli servizi consentita dalla delibera n. 173/99 non può superare il valore annuo del *price-cap*, calcolato su base quadriennale secondo le modalità previste dalla citata delibera.[10]

23. A seguito di tali modifiche del quadro normativo, nel trasporto interregionale su ferro non si fa più ricorso ai contratti di servizio pubblico che FS stipulava con il Ministero competente[11], al fine di determinare soprattutto le caratteristiche e il prezzo dei servizi offerti, nonché le norme relative alla modifica del contratto stesso e le sanzioni per la sua eventuale inosservanza. Il ricorso a tali contratti residuano soltanto per i servizi di trasporto mediante treni espressi notturni nazionali.

b) il TPL

24. Il TPL su gomma e su ferro è disciplinato dal Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422[12], modificato e integrato dal Decreto Legislativo n. 400 del 1999, che attua il trasferimento di competenze dallo Stato alle Regioni, previsto dall'articolo 4, comma 4, della legge n. 59/97. Le Regioni hanno compiti di programmazione dei servizi di TPL e conferiscono a province, comuni e altri enti locali le funzioni e i compiti regionali in materia di TPL che non richiedano l'unitario esercizio a livello regionale.

25. Allo stesso modo del trasporto interregionale, anche il servizio di TPL tramite autobus si basa su un sistema di concessioni che, in questo caso, sono rilasciate dalle regioni. In base alla normativa, un regime di esclusiva esiste soltanto per l'esercizio di tratte sussidiate.

26. Il Decreto Legislativo in questione, inoltre, prevede che, entro il 31 dicembre 2003, si proceda all'individuazione del gestore del servizio di TPL mediante autobus o treno sulla base di procedure concorsuali. In virtù del trasferimento di funzioni alle regioni sopra riferito, spetta alle regioni stesse il compito di definire i criteri per la partecipazione alle gare per l'appalto di servizi.

27. Conformemente a quanto previsto dall'articolo 19 del Decreto Legislativo n. 422/97, i servizi di trasporto ferroviario nell'ambito del TPL sono regolati da contratti di servizio che stabiliscono, in particolare, le caratteristiche dei servizi offerti, gli *standard* qualitativi minimi del servizio, la struttura tariffaria adottata, le modalità di modificazione del contratto, nonché le sanzioni per la sua eventuale inosservanza. I contratti di servizio intercorrono normalmente tra TRENITALIA e le singole regioni, mentre per le ragioni a statuto speciale e per le province autonome di Trento e Bolzano, essi vengono stipulati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il D.P.C.M. 16 novembre 2000[13], contenente disposizioni di attuazione del Decreto Legislativo n. 422/97, indica i contratti in essere con le singole regioni, nonché gli importi dei singoli contratti. Variazioni dell'offerta sono, pertanto, possibili, ma debbono essere concordate con le regioni interessate o, nel caso delle regioni a statuto speciale, con il Ministero.

V.2 I mercati rilevanti

a) Il trasporto interregionale

28. Il trasporto interregionale riguarda collegamenti di media e lunga distanza tra almeno tre regioni italiane.

29. Conformemente ai precedenti dell'Autorità[14] si ritiene che il trasporto interregionale ricomprenda le due modalità autobus e treno, le quali possono ritenersi tra loro sostituibili dal lato della domanda in funzione di fattori quali tempo di percorrenza, *comfort*, sicurezza, prezzo e servizi aggiuntivi.

30. Diversamente, il ricorso al trasporto aereo non appare, alla maggior parte dei consumatori[15], una valida alternativa. Infatti, il trasporto aereo può rappresentare per il consumatore un'alternativa appetibile soltanto nella misura

---

9 *[Cfr., ad esempio, D.M. 31 ottobre 2001, che autorizza gli aumenti tariffari per il 2002, GURI n. 267 del 16 novembre 2001.]*

10 *[Tale valore è attualmente pari al 5,2% annuo.]*

11 *[Regolamento del Consiglio che modifica il regolamento n. 1191/69 relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile, GUCE del 29 giugno 1991, L 169.]*

12 *[GURI 10 dicembre 1997, n. 287.]*

13 *[GURI del 30 dicembre 2000, n. 303, SO n. 224.]*

14 *[Cfr. Provvedimenti n. 1667, n. 7916, n. 9530, n. 9531, e n. 9339, cit.]*

15 *[In particolare per quelle categorie di viaggiatori più sensibili al prezzo, come i viaggiatori leisure e i pendolari.]*

in cui il complesso di fattori, quali tempi complessivi di viaggio, *comfort*, frequenza dei collegamenti, sia comparabile a quello del trasporto su gomma e rotaia.

Inoltre, va osservato che, a differenza del treno e dell'autobus, l'aereo non effettua fermate intermedie lungo il proprio percorso. Pertanto, esso è in grado di soddisfare soltanto la domanda di trasporto *point to point* e, in particolare, solo tra località nelle cui prossimità vi sia un aeroporto.

31. A conferma della scarsa sostituibilità tra ferrovia e autobus, da un lato, e aereo dall'altro, sta anche il fatto che gli stessi vettori aerei, nella definizione delle proprie strategie, prestano essenzialmente riguardo alla concorrenza esercitata da altri vettori aerei[16].

32. Con riguardo alla presente operazione, dalle informazioni pervenute, risulta che il servizio di trasporto aereo passeggeri è garantito da Alitalia e Volare solo su alcuni dei collegamenti dove operano le parti: sulle rotte Roma-Bari, Roma-Brindisi, Pisa-Bari[17], Firenze-Brindisi[18], Pisa-Brindisi[19]. Su tali rotte, tuttavia, il numero dei collegamenti giornalieri assicurati mediante l'aereo è largamente inferiore rispetto a quello dei collegamenti tramite autobus e treno.

33. Il confronto tra i prezzi conferma il fatto che l'aereo non risulta un mezzo sostituibile con l'autobus o il treno. In particolare sulle rotte sopra indicate i prezzi dell'aereo risultano essere in media da 3 a 7 volte superiori rispetto a quelli del treno e dell'autobus, a seconda della classe (1ª classe e 2ª classe) e delle tipologie di treno (Espressi, *Intercity, EuroStar*) considerate. Al contrario, i prezzi dei servizi di autolinea risultano essere del tutto comparabili a quelli del servizio ferroviario e, in particolare, mediamente di poco inferiori a quelli del treno Intercity di 2 classe.

(i) L'individuazione dei mercati rilevanti

34. In merito all'individuazione dei mercati rilevanti, occorre tener conto del fatto che, dal lato della domanda, le singole tratte presentano tra loro un grado di sostituibilità assai limitato e, quindi, ciascuna di esse costituisce un mercato rilevante distinto. Tuttavia, poiché dal lato dell'offerta l'evoluzione della normativa che ha caratterizzato il settore del trasporto pubblico negli ultimi anni consentirà in futuro agli operatori di estendere la propria attività, sia con riguardo alla tipologia di trasporto sia con riguardo all'ambito geografico, si è ritenuto di dover considerare anche le condizioni di concorrenza che caratterizzano l'insieme dei collegamenti interessati dall'operazione a livello di direttrice e, in particolare, le caratteristiche dei servizi offerti dagli operatori già presenti su ciascuna di tali direttrici.

35. In particolare, le tratte servite da MAROZZI, interessano le direttrici Lazio-Puglia, Toscana-Puglia e Toscana-Basilicata.

Direttrice Lazio-Puglia:
Roma-Manduria (590 Km.)
Roma-Bari-Taranto (518 Km.)
Roma-Gallipoli e diramazioni (680 Km.)
Roma-Brindisi con prolungamento ad Otranto e diramazione a Castelluccio dei Sauri (654+75 Km.)
Roma-Otranto (691 Km.)
Roma-Metaponto Lido[20] (549 Km.)
Roma-Lucera (346 Km.)
Roma-Ginosa con diramazioni Irsina[21] (522+171 Km.)
Bari-Fiuggi (371 Km.)

Direttrice Toscana-Puglia:
Manduria-Pisa (895 Km.)
Otranto-Pisa (1.023 km.)

Direttrice Toscana-Basilicata:
Matera-Pisa (840 km.).

---

16 *[Cfr, Comunicazioni di Alitalia S.p.A. e AirOne S.p.A., pervenute, rispettivamente in data 22 gennaio 2002 e 11 febbraio 2002, docc. 1.11 e 1.8.]*

17 *[Tale collegamento è servito tramite autobus da Marozzi lungo la tratta Manduria-Pisa.]*

18 *[Tale collegamento è servito tramite autobus da Marozzi lungo la tratta Otranto-Pisa.]*

19 *[Tale collegamento è servito tramite autobus da Marozzi lungo la tratta Otranto-Pisa.]*

20 *[Solo le ultime due fermate della tratta sono localizzate in Basilicata.]*

21 *[Alcune fermate intermedie sono in Basilicata, in località limitrofe al confine con la regione Puglia.]*

36. Ai fini della valutazione della presente concentrazione rileva considerare che tali tratte interessano in particolare la direttrice Lazio-Puglia. Infatti, 9 tratte su 12 riguardano questa direttrice e detti collegamenti rappresentano circa il 90% dei passeggeri trasportati sul totale delle tratte interessate dall'operazione.

37. In ragione della assai limitata sostituibilità dal lato della domanda di ciascuna delle 12 tratte con le altre, si ritiene che esse definiscano altrettanti mercati rilevanti distinti. Si ritiene, inoltre, che sulle tratte interessate dall'operazione, il servizio di trasporto su ferro e di trasporto su gomma siano da considerarsi sostituibili, in quanto, per ciascuna tratta, il percorso complessivo effettuato dal treno e dall'autobus risulta in larga misura coincidente e le fermate sono per la maggior parte le stesse, almeno per alcune tipologie di treni.

(ii) Le caratteristiche dei mercati

38. Sulla base della normativa di settore illustrata, ancora oggi le linee interregionali di competenza statale sono soggette al regime concessorio che realizza un'esclusiva di diritto e attribuisce preferenze nell'assegnazione delle concessioni a favore dei concessionari sulle linee loro attribuite. Pertanto, per ciascuna delle tratte operate da MAROZZI, non è possibile che più operatori effettuino in concorrenza il servizio di trasporto su gomma.

39. Con riguardo al trasporto ferroviario, sulla base delle informazioni pervenute dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti risulta che, allo stato attuale, 27 imprese[22] hanno già ottenuto la licenza e, pertanto, ai sensi del DPR n. 146/99, sono abilitate ad effettuare trasporto internazionale combinato come singola impresa e trasporto internazionale di passeggeri e/o merci in associazione con altra impresa ferroviaria straniera (dotata di equivalente licenza) stabilita sul territorio dell'Unione Europea. Tra queste imprese, 22 hanno ulteriormente richiesto e ottenuto l'estensione all'attività di trasporto ferroviario di passeggeri e/o merci anche all'ambito esclusivamente nazionale tramite titolo autorizzatorio rilasciato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, così come previsto dall'articolo 131 della legge n. 388/2000. Infine, 4 altre imprese sono ancora in attesa di ottenere la licenza.

40. Le imprese in possesso del certificato di sicurezza rilasciato dal gestore della rete ferroviaria, necessario per poter operare sulla rete gestita da RFI, e che esercitano già regolarmente l'attività di trasporto passeggeri e/o merci risultano essere le seguenti: TRENITALIA (passeggeri e merci a lunga percorrenza e trasporto regionale), Metronapoli Spa (trasporto passeggeri regionale e urbano), Ferrovie Nord Milano Esercizio Spa e Rail Traction Company Spa (trasporto merci e combinato internazionale). Si osserva che le uniche imprese che dispongono del certificato di sicurezza per la tipologia di trasporto viaggiatori sono TRENITALIA e Metronapoli Spa (di seguito Metronapoli)[23].

Va sottolineato, infine, che nessuna tra le nuove imprese ferroviarie titolari di licenza ha presentato richiesta di tracce per servizi viaggiatori relativamente alle tratte interessate dall'operazione[24].

b) Il TPL

41. Escludendo il trasporto urbano, il TPL ricomprende i servizi di trasporto pubblico destinati a soddisfare, in via principale, due funzioni: i) la mobilità a carattere saltuario su tratte secondarie; ii) la mobilità a carattere continuativo in determinate fasce orarie delle giornate feriali (trasporto di tipo pendolare di studenti e lavoratori).

42. Nell'ambito del TPL, i mercati, costituiti dai fasci di tratte sostituibili dal punto di vista del consumatore, appaiono generalmente circoscritti ad un raggio di circa 60 minuti dal centro dell'area metropolitana, il che equivale normalmente ad una distanza media di 80 chilometri per la ferrovia o di circa 50-60 chilometri per la strada[25].

(i) L'individuazione dei mercati rilevanti

43. MAROZZI è attiva nel TPL esclusivamente nel collegamento Roma-Avellino, che, non risultando sostituibile con altre tratte, identifica il mercato rilevante ai fini della presente valutazione. Poiché anche TRENITALIA è presente su tale collegamento mediante la modalità treno, questa tratta risulta essere altresì l'unico mercato in cui si registra una sovrapposizione dei servizi offerti dalle parti interessate dalla presente operazione.

---

22 *[Comunicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti pervenuta in data 14 giugno 2002, doc. 3.142. Al dicembre 2001, risultano aver ottenuto detta licenza le società: TRENITALIA, Azienda consorziale trasporti di Reggio Emilia, Del Fungo Giera Servizi Ferroviari, Ferrovie Nord Milano Esercizio, La Ferroviaria Italiana, Ferrovia Adriatico Sangritana, Interjet, Hupac, Met.Ro, Metronapoli, Rail Traction Company, Rail Italy, Getras, Ferrovia Centrale Umbra, Cemat, S.A.T.T.I., Ferrovie Emilia Romagna, Ferrovie del Gargano, Ferrovie Venete, Strade ferrate del Mediterraneo, Monferail, Sad-Trasporto locale, Decotrain, ATCM, Serfer-Servizi Ferroviari, Azienda Trasporti Milanese, Cat.]*

23 *[Il capitale sociale di Metronapoli è detenuto dal Comune di Napoli, Azienda Napoletana Mobilità S.p.A. e TRENITALIA S.p.A..]*

24 *[Cfr. Comunicazione di RFI pervenuta in data 3 luglio 2002, doc. 4.186.]*

25 *[Cfr. Provvedimento n. 1667, cit.]*

(ii) Le caratteristiche dei mercati

44. Allo stesso modo del trasporto interregionale, anche il servizio di TPL tramite autobus si basa su un sistema di concessioni, in questo caso, rilasciate dalle regioni.

In base alla normativa precedentemente illustrata, solo a partire dal 31 dicembre 2003 sarà obbligatorio procedere all'individuazione del gestore del servizio di TPL sulla base di procedure concorsuali.

Oltre a MAROZZI, nel trasporto su gomma sulla tratta Roma-Avellino è attualmente attiva la società Autoservizi Irpini Spa.

VI. LE ARGOMENTAZIONE DELLE PARTI

45. Le principali argomentazioni svolte dalle parti nel corso del procedimento hanno riguardato i seguenti punti:
a) la definizione dei mercati rilevanti alla luce dell'evoluzione che ha caratterizzato il settore dei trasporti;
b) le finalità dell'operazione;
c) gli effetti dell'operazione.

a) La definizione dei mercati rilevanti alla luce dell'evoluzione che ha caratterizzato il settore dei trasporti

46. In via preliminare, SITA e SOGIN (di seguito le parti) hanno sostenuto che l'Autorità avrebbe proceduto all'analisi dell'operazione in esame sulla base delle caratteristiche del mercato utilizzate per valutare la concentrazione tra FS e SOGIN, avvenuta circa dieci anni fa. Secondo le parti, invece, il quadro generale dell'intero settore dei trasporti sarebbe nel frattempo profondamente mutato.

In particolare, la definizione dei mercati adottata dall'Autorità non darebbe "*in alcun modo ragione dei mutamenti intervenuti negli ultimi anni nel settore dei trasporti, che vanno dalla liberalizzazione, con conseguente concorrenzialità attuale e/o potenziale, all'integrazione europea, alla complementarietà dei diversi mezzi di trasporto, alla multimodalità e internazionalizzazione, all'accesso sui vari mercati nazionali di operatori stranieri, ai fenomeni aggregativi ovunque presenti tra imprese operanti nel settore*"[26].

47. Questi mutamenti si registrerebbero anche con riguardo al TPL, in quanto, ai sensi del Decreto Legislativo n. 422/97, entro il 2003 dovrà farsi ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio, come già avvenuto in alcune regioni, quali Lazio, Friuli, Valle d'Aosta, Liguria, Toscana. In questa prospettiva, si starebbero intensificando fenomeni di concentrazione a livello locale sotto forma di aggregazioni, *joint-venture* e/o consorzi tra imprese[27]. Questi nuovi soggetti, di cui faranno parte anche imprese straniere, potrebbero essere in grado, quantomeno per capacità patrimoniali, di ampliare il proprio raggio di azione al trasporto interregionale, rappresentando una concorrenza potenziale sulle tratte servite da MAROZZI.

48. Le parti hanno sottolineato come l'evoluzione del settore del trasporto pubblico implichi un'inevitabile tendenza alla concentrazione in mano a pochi gruppi, specializzati nelle diverse modalità di trasporto[28]. Al riguardo, le parti hanno citato l'operazione di concentrazione tra SNCF e VIA-GTI valutata in Francia dal Ministro competente[29].

49. Pertanto, lo scenario che si sta delineando renderà, da un lato, sempre più labile la stessa distinzione tra TPL e trasporto interregionale e, dall'altro, assai riduttivo valutare gli effetti concorrenziali dell'operazione a livello di singola tratta, senza tener conto anche delle direttrici[30].

---

[26] *[Cfr. memoria di SITA pervenuta in data 28 giugno 2002, doc. 4.169.]*

[27] *[Sono state citate, al riguardo, imprese di TPL operanti a Napoli, Roma, Bologna, Firenze e Milano, le quali stanno notevolmente ampliando il proprio raggio d'azione. Inoltre, sono stati riferiti fenomeni di aggregazione tra imprese di TPL operanti in regioni diverse in Piemonte e Toscana, cfr. SITA, verbale di audizione finale del 3 luglio 2002.]*

[28] *[Cfr. memoria di SITA del 28 giugno 2002, doc. 4.169.]*

[29] *[Lettera del 7 giugno 2000, Bulletin Officiel de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes, Sommaire n. 13 del 5 dicembre 2000 relativa alla fusione tra Cariane (società controllata da SNCF, specializzata in trasporto viaggiatori su gomma) e VIA-GTI (primo operatore del trasporto viaggiatori su gomma in Francia), in cui si afferma che "l'operazione, pur portando a un evidente rafforzamento della posizione di Cariane sul mercato di riferimento, non sarebbe stata restrittiva della concorrenza, in considerazione sia dell'imminente liberalizzazione del mercato europeo del trasporto passeggeri, sia della conseguente concorrenza (oggi meramente potenziale) che gli operatori francesi già dal prossimo anno cominceranno a subire da parte di operatori europei".]*

[30] *[Cfr. SITA, verbale dell'audizione finale del 3 luglio 2002, in cui, con riferimento alla concorrenza effettiva, si evidenzia che "la valutazione vada effettuata non già considerando la singola tratta bensì le direttrici".]*

50. Le parti, inoltre, hanno sottolineato l'importanza di tener conto, nella definizione dei mercati, delle diverse tipologie di utenza, ognuna delle quali preferisce una determinata tipologia di trasporto: i viaggiatori d'affari, i viaggiatori che necessitano di raggiungere fermate intermedie, i pendolari. Considerato che ciascuna tipologia di utenza utilizza soltanto in misura limitata altre modalità di trasporto, l'operazione non sarebbe idonea a rafforzare la posizione dominante di FS[31].

51. Sulla base del quadro così delineato, le parti, e la stessa FIN-PART, ritengono che, nei collegamenti oggetto di valutazione, già oggi sarebbero presenti concorrenti effettivi, attivi nel trasporto su gomma, quali le società Ferrovie del Gargano Srl e C.L.P. Spa per la direttrice Lazio-Puglia, Saps Srl e Sena Srl per la direttrice Toscana-Puglia, Marino Srl e Autolinee Moretti Srl per la direttrice Toscana-Basilicata. Con riferimento al TPL sulla tratta Roma-Avellino, oltre a MAROZZI, opererebbe anche la Società Autoservizi Irpini Spa.

Inoltre, anche la società Miccolis Spa, attualmente attiva tra la Puglia e la Campania, potrebbe avere interesse a proseguire il servizio su Roma.

Infine, con riferimento alle tratte Roma-Manduria, Manduria-Pisa e Matera-Pisa, le concessioni rilasciate sono già cointestate a SITA e V.T.M., che le esercitano congiuntamente, per cui su tali tratte nulla cambierebbe, secondo le parti, a seguito dell'operazione.

Peraltro, le parti sostengono che non dovrebbe essere sottovalutata neppure la concorrenza esercitata dai vettori aerei, come emergerebbe da quanto dichiarato, in risposta ad alcune richieste di informazioni, dalle società Alitalia Spa e Federico II Airways Spa.[32]

52. Con riguardo al trasporto ferroviario, le parti rilevano l'esistenza di altri operatori ferroviari in Puglia, come Ferrovie del Gargano Srl, Ferrovie del Sud Est e Ferrovie Appulo-Lucane (entrambe in concessione governativa), Ferrotranviaria Spa, dotati di rete, di materiale rotabile, nonché della licenza per operare nel trasporto ferroviario a livello locale; tali operatori in futuro entrare in concorrenza con il gruppo FS. Altre imprese ferroviarie sarebbero presenti in Basilicata, in Campania, in Toscana. E' stato, infine, evidenziato che la società Ferrovie Nord Milano Esercizio Spa, in risposta ad una richiesta di informazioni degli Uffici, avrebbe manifestato il proprio interesse ad operare sulle direttrici interessate dall'operazione, pur non essendo stati al momento richiesti titoli autorizzativi o assegnazioni di capacità.

53. Le parti hanno, infine, sottolineato come il regime concessorio previsto dalla legge n. 1822/39 dovrebbe essere radicalmente modificato e trasformato in un sistema di autorizzazioni, attraverso un regolamento[33] di imminente approvazione, avendo la L. 340/2000 inserito la concessione di queste autolinee tra le materie da delegificare".[34]

54. In merito all'accesso alla rete ferroviaria, le parti hanno sostenuto che la separazione societaria tra il soggetto preposto alla gestione della rete (RFI) e quello che esercita l'attività di trasporto (TRENITALIA), da un lato, e l'autonomia e l'indipendenza di RFI nell'allocazione delle tracce rispetto a FS-estranea alla gestione operativa delle proprie controllate-dall'altro, consentirebbero a RFI di operare in piena imparzialità rispetto a TRENITALIA e agli altri operatori ferroviari.

RFI sarebbe, inoltre, sottoposta a precisi vincoli normativi, in quanto il D.P.R. n. 146/99 disciplina-unitamente all'atto di concessione DM. 31/10/00 n. 138-T- in dettaglio i compiti del gestore dell'infrastruttura ed il calcolo del pedaggio (cfr. DM. 43-T/2000). Peraltro, in caso di contestazione circa la mancata assegnazione di una traccia (che deve comunque essere motivata da RFI), l'impresa ferroviaria "esclusa" può fare ricorso al Ministero che valuta entro breve termine la correttezza della decisione assunta dal gestore dell'infrastruttura (articolo 10 del D.P.R. 146/I 999). In proposito, viene fatto presente che, ad oggi, nessuna impresa è ricorsa alla procedura di riesame.[35]

b) Le finalità dell'operazione

55. Le parti hanno evidenziato i motivi che avrebbero indotto SITA a realizzare la presente operazione. Il *core business* dell'impresa riguarda il TPL. Per tale settore, è prevedibile una significativa riduzione delle risorse pubbliche disponibili a partire dalla fine del 2003, quando sarà operativa la concorrenza per il mercato prevista dal Decreto Legislativo n. 422/97. Per rendere più remunerativa l'attività complessiva dell'impresa le parti hanno ritenuto, pertanto, necessario integrare l'attività di TPL con quella di trasporto interregionale che appare essere un settore potenzialmente in crescita. In tal senso SITA, detenendo già il 49% del capitale di MAROZZI, ritiene preferibile espandere la propria

---

31 *[Cfr. FIN-PART, verbale dell'audizione finale del 3 luglio 2002.]*

32 *[Cfr. SITA, verbale dell'audizione finale del 3 luglio 2002, doc. 4.187.]*

33 *[Secondo le parti, il progetto di regolamento prevederebbe per ogni tratta la coesistenza da tre a sei operatori, a seconda della distanza dal capolinea di origine a quello di destinazione di una medesima relazione di traffico.]*

34 *[Cfr. memoria di SITA del 28 giugno 2002, doc. 4.169.]*

35 *[Cfr. SITA, memoria di SITA del 28 giugno 2002, doc. 4.169.]*

attività in tale settore tramite quest'ultima piuttosto che direttamente. In particolare SITA potrà beneficiare delle sinergie derivanti dall'acquisizione del controllo di MAROZZI, avvalendosi della rete di vendita, del sistema prenotazione, etc. di quest'ultima anche per offrire i propri servizi di trasporto.

In altri termini, le parti sostengono che "*la concentrazione in oggetto si inserisce in un quadro di fisiologica competizione per l'acquisizione di economie di scala e di relative quote di mercato da parte di operatori nazionali e stranieri, in un settore quale quello del trasporto pubblico, interessato da un processo di intensa liberalizzazione*" [36].

c) Gli effetti dell'operazione

56. Le parti hanno sostenuto che l'acquisizione di MAROZZI da parte di SITA, sarebbe inidonea ad alterare *in pejus* l'offerta sulle tratte interessate e/o a limitare l'accesso alle stesse da parte di altri operatori, rispetto alla situazione oggi vigente.

In primo luogo, esse osservano che "q*uanto all'offerta trasportistica su rotaia .... FS (rectius: TRENITALIA) non sia libera di determinare e modificare qualità, quantità e prezzo dei servizi offerti, in quanto, in primis, vincolata ad un contratto di servizio con lo Stato (Ministero dei Trasporti e della Navigazione). Ne discende che qualsivoglia variazione dell'offerta attuale deve essere autorizzata da quest'ultimo*".

In particolare, le parti sottolineano che il sistema del *price-cap* previsto dalla citata delibera C.I.P.E. n. 173/99, lungi dal rendere TRENITALIA arbitro nella definizione degli aumenti, assoggetta l'impresa ad autorizzazione ministeriale e alla preliminare verifica del raggiungimento degli obiettivi di qualità stabiliti nella Carta di Servizi con particolare riferimento alla velocità commerciale, alla puntualità all'età media del materiale rotabile, alla quantità dei punti vendita informatizzati etc.[37]

57. In secondo luogo, nel nuovo mercato liberalizzato, se F.S. *(rectius:* TRENITALIA) oggi-a differenza che nel 1993-rinunciasse a una tratta ferroviaria perché già "coperta" da un'autolinea, un'altra impresa ferroviaria potrebbe prendere il "posto" lasciato vacante.

58. Infine, gli ingenti investimenti realizzati negli ultimi anni da MAROZZI nel parco automezzi, consistenti nella riduzione dell'anzianità media degli autobus da quattro a due anni, dimostrerebbero che l'impresa non avrebbe intenzione di diminuire la propria offerta di servizi di trasporto e gli *standard* qualitativi del servizio su gomma.

VII. VALUTAZIONI

a) Premessa

59. Le parti hanno ripetutamente sottolineato i mutamenti che nell'ultimo decennio hanno interessato il sistema dei trasporti a livello europeo, quali la progressiva liberalizzazione dei mercati, i fenomeni di concentrazione e la crescente integrazione tra diverse modalità. E' indubbio che si tratti di mutamenti importanti e che l'offerta di servizi di trasporto, una volta che i principali operatori del settore potranno ampliare il proprio ambito di attività, subirà modifiche profonde. Si tratta, tuttavia, di un processo graduale i cui esiti incerti potranno essere verificati solo in un futuro non immediato e oggi sono comunque difficili da prevedere.

60. In questa ottica appare poco rilevante, ai fini della valutazione della concentrazione in esame, il riferimento delle parti all'operazione francese SNCF/Via-GTI. Questa, infatti, interessa mercati diversi (trasporto urbano, interurbano e dell'Ile de France) rispetto a quelli interessati dalla presente operazione e soggetti a una regolamentazione differente che prevedeva già al momento della decisione del Ministero francese competente il ricorso alla gara.[38] Pertanto, i parametri di valutazione ivi impiegati e le relative conclusioni non possono essere recepiti meccanicamente nella presente operazione.

61. L'avvio del processo di liberalizzazione non ha prodotto infatti, allo stato, mutamenti sostanziali nell'assetto concorrenziale dei mercati interessati dalla concentrazione in esame.

Da un lato, infatti, la situazione esistente nel trasporto interregionale su gomma è ancor oggi cristallizzata dal permanere del sistema concessorio, disciplinato dalla legge n. 1822/39. Peraltro, i tempi di attuazione e gli stessi contenuti del regolamento, richiamato dalle Parti e concernente la trasformazione dell'attuale regime concessorio in autorizzatorio, risultano, al momento, incerti.

Dall'altro lato, con riferimento al trasporto ferroviario, si osserva che TRENITALIA continua ad essere l'unico operatore che offre il servizio di trasporto passeggeri a media lunga percorrenza sulla rete ferroviaria italiana. Infatti,

---

[36] *[Cfr. memoria di SITA del 28 giugno 2002, doc. 4.169.]*

[37] *[Cfr. SITA, memoria del 28 giugno 2002, doc. 4.169, e verbale dell'audizione finale del 3 luglio 2002, doc. 4.187.]*

[38] *[Cfr. SITA, memoria del 28 giugno 2002 e verbale dell'audizione finale del 3 luglio 2002.]*

sebbene la normativa vigente preveda la possibilità per nuove imprese di operare in concorrenza con TRENITALIA, ad oggi nessun operatore svolge tale servizio, ad eccezione di Metronapoli, che opera esclusivamente a livello locale. Inoltre, solo queste due imprese sono dotate del certificato di sicurezza necessario per svolgere il servizio di trasporto passeggeri sulla rete gestita da RFI. Appare pertanto improbabile che in un futuro ragionevolmente prossimo altre imprese siano in grado di offrire servizi di trasporto passeggeri tali da costituire un'alternativa concorrenziale efficace a TRENITALIA.

62. Alla luce dell'evoluzione che ha caratterizzato il settore del trasporto pubblico di passeggeri si è comunque proceduto, come prospettato anche dalle parti[39], ad ampliare l'ambito di valutazione.

In particolare, nel valutare gli effetti della concentrazione si è tenuto conto della pressione concorrenziale che in futuro potrebbe essere esercitata dagli operatori già presenti sulle tratte contigue a quelle in cui si verificano le sovrapposizioni tra impresa acquirente e impresa acquisita. A tale riguardo sono state, pertanto, considerate anche le condizioni di concorrenza esistenti sull'insieme dei collegamenti interessati a livello di direttrice e, in particolare, le caratteristiche dei servizi offerti dalle imprese già presenti su tali collegamenti. In linea di principio, infatti, è ragionevole ritenere che siano le imprese che sono già presenti su una delle tratte incluse nelle suddette direttrici quelle che, più facilmente, potrebbero essere in condizioni di ampliare in futuro il proprio ambito di operatività, estendendolo alle tratte interessate dall'operazione in esame.

b) Il trasporto interregionale

63. L'operazione in esame determina una sovrapposizione su 10 delle 12 tratte operate da MAROZZI, tra il servizio di trasporto pubblico tramite autobus offerto da quest'ultima e quello ferroviario servito da TRENITALIA, società controllata da FS. SITA non è, infatti, presente sulle tratte servite da MAROZZI se non per i collegamenti in cui già opera insieme all'impresa oggetto di acquisizione.[40]

64. In particolare la sovrapposizione si determina sulle seguenti tratte:
Roma-Manduria (sovrapposizione fino alla stazione di Oria)
Roma-Bari-Taranto
Roma-Gallipoli (sovrapposizione fino alla stazione di Lecce)
Roma-Brindisi
Roma-Otranto (sovrapposizione fino alla stazione di Lecce)
Roma-Metaponto Lido
Roma-Ginosa
Pisa-Manduria (sovrapposizione fino alla stazione di Oria)
Pisa-Otranto (sovrapposizione fino alla stazione di Lecce)
Pisa-Matera (sovrapposizione fino alla stazione di Potenza)

65. Su 10 delle 12 tratte interessate, in considerazione del fatto che gli unici operatori attualmente presenti sono MAROZZI e TRENITALIA, a seguito dell'operazione FS arriverà a detenere una quota di mercato pari al 100% dei passeggeri trasportati.

66. Più in generale, a seguito dell'operazione FS potrà mettere a disposizione di MAROZZI la rete commerciale delle proprie controllate, estendendo in tal modo l'ambito di operatività dell'impresa che, una volta acquisita da SITA, potrà utilizzare il marchio Gruppo FS-SOGIN e accrescere così la propria visibilità sul mercato. Questi due fattori permetteranno a SITA, insieme a MAROZZI, di rafforzare ulteriormente la propria posizione nell'ambito del trasporto pubblico interregionale.

67. A seguito della concentrazione verrebbe, pertanto, eliminata qualsiasi concorrenza effettiva sulle tratte interessate, 10 delle quali verranno del tutto monopolizzate. Infatti, nel trasporto interregionale tramite autobus il regime concessorio attualmente vigente realizza un'esclusiva a favore dell'*incumbent* sulle linee ad esso attribuite. Di conseguenza, l'ingresso di nuovi operatori di trasporto su gomma sulle tratte interessate dall'operazione sarebbe possibile soltanto nella misura in cui MAROZZI decidesse di ridurre l'offerta nei servizi oggetto di concessione.

Con riguardo al trasporto ferroviario, sulle tratte interessate opera solo TRENITALIA, unica società che oggi in Italia svolge il servizio trasporto passeggeri[41]. Come è noto, inoltre, TRENITALIA fa parte dello stesso gruppo del gestore della rete ferroviaria, RFI.

---

39 *[Cfr. SITA, memoria del 28 giugno 2002, doc. 4.169, e verbale dell'audizione finale del 3 luglio 2002, doc. 4.187.]*

40 *[Dalle concessioni rilasciate dal Ministero dei Trasporti, risulta che le tratte Roma - Manduria, Manduria - Pisa e Matera - Pisa sono cointestate a SITA e MAROZZI che le esercitano congiuntamente.*
]

41 *[Ad eccezione di Metronapoli, abilitata all'esercizio dei servizi di trasporto a livello locale nella regione Campania.]*

68. Le parti sostengono che sulla tratta Roma-Bari sarebbe presente un'altra impresa, la società C.L.P. Spa, attiva nel trasporto su gomma. Tale impresa[42], tuttavia, non svolge il servizio di trasporto passeggeri in ambito nazionale, in quanto abilitata esclusivamente al trasporto internazionale sulla tratta Milano-Atene. L'autorizzazione ministeriale rilasciata all'impresa, infatti, esclude espressamente il traffico intermedio nell'ambito di tale collegamento internazionale e preclude alla società la possibilità di accettare passeggeri sulla tratta Roma-Bari.

69. L'impatto restrittivo dell'operazione emerge anche con riferimento al più ampio contesto competitivo costituito dal complesso di collegamenti che insistono sulle direttrici interessate.

70. A tale riguardo, in merito alle direttrici Toscana-Puglia e Toscana-Basilicata, va in via preliminare osservato che esse rappresentano solo il 10% circa, in termini di numero di passeggeri trasportati, sul totale delle tratte interessate dall'operazione. Su tali direttrici nel trasporto su gomma, oltre a MAROZZI operano altre imprese. In particolare, sulla Toscana-Puglia sono attive le società Saps Srl, Sena Srl e Miccolis Spa, mentre sulla Toscana-Basilicata le società Marino Srl e Autolinee Moretti Srl. Tali imprese, tuttavia, diversamente da MAROZZI che offre collegamenti giornalieri durante tutto il corso dell'anno, operano solo poche corse settimanali, per lo più concentrate nel fine settimana o limitatamente a determinati periodi dell'anno.

71. E' in ogni caso la direttrice Lazio-Puglia quella principalmente interessata dall'operazione, in quanto comprende la maggior parte delle tratte in cui si determina una sovrapposizione (7 delle 10 tratte monopolizzate) e, soprattutto, fa registrare circa il 90% dei passeggeri trasportati sul totale delle tratte interessate dalla concentrazione.

72. Su tale direttrice, oltre a MAROZZI, l'unico altro operatore attivo nel trasporto interregionale su gomma è Ferrovie del Gargano Spa che esercita le tratte Roma-Monte S. Angelo e Roma-Vieste. Al riguardo, va in primo luogo osservato che tali tratte collegano Roma con la parte nord orientale della Puglia che si situa ad una distanza di almeno 100 chilometri dall'area collegata dalle autolinee di MAROZZI. Inoltre, va sottolineato che il percorso effettuato dalle Ferrovie del Gargano risulta del tutto diverso da quello delle linee servite da MAROZZI, in quanto le Ferrovie del Gargano collegano il Lazio con la Puglia passando attraverso il Molise e non già attraverso la Campania.

In secondo luogo, va considerato che nell'ambito della direttrice Lazio-Puglia Ferrovie del Gargano detiene solo una quota marginale: il 2,6% in termini di valore ovvero il 3,3% in termini di passeggeri trasportati[43].

73. FS, invece, a seguito dell'operazione verrebbe a detenere una quota pari a circa il 97%. Infatti, sulla direttrice Lazio-Puglia la quota di MAROZZI è attualmente pari al 40,6% in termini di fatturato e al 50,7% in termini di volume di passeggeri trasportati, mentre le quote di TRENITALIA sono, rispettivamente, pari al 56,8% e al 46%.[44]

74. In merito a quanto sostenuto dalle parti circa gli altri operatori ferroviari presenti in Puglia-Ferrovie del Sud Est, Ferrovie Appulo-Lucane, Ferrovie del Gargano Spa e Ferrotranviaria Spa-si sottolinea che essi non operano sulla rete ferroviaria nazionale gestita da RFI, ma dispongono, sulla base di concessioni, di una propria rete, di estensione limitata, e svolgono comunque solo servizi di trasporto a livello locale.

75. Si ricorda, ancora, quanto già argomentato sull'assenza di sostituibilità tra il trasporto aereo e le altre modalità di trasporto, in ragione dell'incidenza di un complesso di fattori nella determinazione delle scelte dei consumatori, quali i tempi complessivi di viaggio, il *comfort*, la frequenza dei collegamenti e il prezzo del biglietto.[45]

76. Da ultimo, va ricordato che i mutamenti che stanno interessando il sistema dei trasporti non si sono ancora tradotti in una più agevole possibilità di ingresso di nuovi operatori nei mercati interessati dalla concentrazione.

77. Infatti, in relazione al trasporto interregionale tramite autobus, permangono rilevanti barriere all'ingresso di nuovi operatori, derivanti dal regime concessorio previsto dalla normativa vigente.

78. Per quanto concerne il trasporto su ferro, in particolare, nonostante il processo di liberalizzazione in atto, non appare prevedibile nel medio periodo l'ingresso di nuovi concorrenti. Si ricorda, in proposito, quanto dichiarato dal

---

42 *[Cfr. C.L.P. S.p.A., comunicazione pervenuta in data 26 giugno 2002, doc. 4.166.]*

43 *[Cfr. Dati elaborati sulla base della comunicazione delle Parti del 28 dicembre 2001. La quota relativa al volume trasportato è stata calcolata utilizzando come unità di misura i "viaggiatori.km" che rappresenta la sommatoria di tutti i chilometri percorsi da tutti i viaggiatori.]*

44 *[Cfr. nota precedente.]*

45 *[Cfr. paragrafi 30-33.]*

gestore della rete, RFI, ovvero che non vi sono state richieste, da parte di altri operatori dotati di licenza diversi da TRENITALIA per operare sulle tratte interessate dall'operazione.[46]

Va, in ogni caso, osservato che oltre alla stessa TRENITALIA, l'unico operatore che dispone del certificato di sicurezza per la tipologia di trasporto viaggiatori è Metronapoli, società attiva nel TPL esclusivamente nell'ambito della regione Campania.

79. Si precisa, inoltre, che tra le imprese di trasporto ferroviario interpellate soltanto la società Ferrovie Nord Milano Esercizio Spa ha manifestato *"in via di principio"* un interesse ad operare sulle tratte oggetto dell'operazione, specificando tuttavia di non aver chiesto al momento né titoli autorizzativi, né l'assegnazione di capacità.

80. In ogni caso, se è vero che la normativa vigente consente, in via di principio, alle imprese dotate di licenza di operare nel trasporto passeggeri, permane tuttora una significativa asimmetria tra i potenziali nuovi entranti e TRENITALIA. Quest'ultima, infatti, in qualità di operatore già presente sull'intera rete nazionale e parte dello stesso gruppo cui appartiene il gestore della rete, dispone sia della struttura sia del *know how* necessari per poter attivare in tempi assai rapidi nuovi collegamenti. Diversamente, per i potenziali concorrenti, l'attivazione di nuove tratte richiede tempo e risorse non indifferenti ai fini dell'acquisizione di licenze, materiale rotabile, nonché delle certificazioni necessarie.

Si ricorda, inoltre, che sia il rilascio del certificato per la sicurezza sia l'assegnazione delle tracce sono oggi competenze attribuite a RFI e che, al riguardo, il D.P.R. n. 146/99 attribuisce al Ministero competente, poteri di vigilanza minori rispetto a quelli previsti dalla direttiva 95/19/CE.

A tal fine, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sta "*monitorando le imprese ferroviarie per i processi successivi al rilascio della licenza (stato dell'iter di rilascio del certificato di sicurezza, inizio attività operative, etc.)*"[47]. Si tratta, pertanto, di un monitoraggio inteso a vigilare sulle imprese esistenti e non sui comportamenti del gestore della rete.

c) Il TPL

81. L'operazione in esame determina una sovrapposizione sulla tratta Roma-Avellino sulla quale operano sia MAROZZI che TRENITALIA. Su tale tratta è attiva anche la società Autoservizi Irpini Spa. Pertanto, a seguito della concentrazione si ridurrà significativamente il grado di concorrenza nel mercato, in quanto Autoservizi Irpini Spa rimarrà l'unico concorrente di FS.

82. Per quanto riguarda la concorrenza potenziale, attualmente inesistente in ragione delle rilevanti barriere amministrative rappresentate dalle concessioni, essa sarà possibile soltanto a partire dal 31 dicembre 2003, termine che, ai sensi del Decreto Legislativo n. 422/97, renderà obbligatorio il ricorso alle gare. Ad oggi, soltanto poche regioni hanno anticipato tale termine.

VIII. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

83. In conclusione, l'operazione in esame, creando una situazione di monopolio su 10 dei 12 mercati interessati, risulta idonea a costituire una posizione dominante in capo a FS tale da ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza su tutte le tratte nell'ambito del trasporto interregionale in cui si determina una sovrapposizione tra i servizi di trasporto offerti da MAROZZI e TRENITALIA.

84. In considerazione del fatto che, a seguito della concentrazione, FS acquisirà una posizione di monopolio su tali tratte e che essa può adottare oggi, in sostanziale autonomia, un sistema di prezzi differenziati in funzione del livello dei servizi e delle condizioni di mercato, si può ritenere che l'operazione possa creare le condizioni per l'esercizio da parte di FS di un potere monopolistico sia con riferimento alle strategie di prezzo sia con riguardo alla quantità e qualità dei servizi offerti. Va altresì osservato che a seguito dell'acquisizione del controllo di MAROZZI, FS, attraverso le proprie controllate, diventerà anche il principale operatore del trasporto interregionale su gomma a livello nazionale.

85. Anche tenendo conto della pressione concorrenziale esercitabile dalle imprese presenti nei mercati contigui su ciascuna delle direttrici interessate, l'operazione risulta in grado di attribuire a FS una posizione dominante. In particolare, sulla direttrice maggiormente interessata dall'operazione, la Lazio-Puglia, FS deterrà una quota in termini di passeggeri trasportati di circa il 97%.

---

[46] *[Cfr. comunicazione pervenuta in data 3 luglio 2002, doc. 4.186.]*

[47] *[Cfr. Comunicazione pervenuta in data 14 giugno 2002, Doc. 3.142.]*

86. Inoltre, con riguardo al TPL la concentrazione avrà come effetto quello di costituire una posizione dominante in capo a FS nel trasporto pubblico di passeggeri sulla tratta Roma-Avellino.

87. D'altra parte, le barriere all'ingresso che ancor oggi caratterizzano i mercati interessati dall'operazione fanno sì che l'operazione risulti idonea a restringere la concorrenza in modo sostanziale e durevole su tutti i mercati interessati.

IX. GLI IMPEGNI PROPOSTI DALLE PARTI

88. In data 24 giugno 2002, SITA faceva pervenire una memoria con la quale si comunicava che il Consiglio di Amministrazione di SITA aveva deliberato di assumere i seguenti impegni:

"1) adozione di una politica aziendale tesa a preservare e/o migliorare le condizioni di utilizzo, in termini sia qualitativi sia quantitativi, rispetto a quelli già oggi assicurate ai clienti, dei servizi automobilistici offerti dalla V.T.M.;

2) in coerenza con (e a cagione di) quanto sopra, il mantenimento delle politiche di investimento nel parco rotabile della V.T.M. tali da consentire il consolidamento del livello degli standard qualitativi e di disponibilità trasportistica oggi vigenti;

3) il mantenimento di una politica tariffaria della MAROZZI come quella attuale, tesa al contemperamento tra contenimento dei prezzi ed assenza di pregiudizio per quanto riguarda la soddisfazione degli impegni e il conseguimento dei fini come sopra illustrati.

[.....] Salvo e riservato quanto sopra, il Consiglio ritiene altresì doveroso che venga precisato come gli impegni de quibus manterranno pieno vigore ed efficacia per il periodo di tre anni a partire dalla data di realizzazione dell'operazione"[48].

89. In data 25 giugno 2002, separatamente la società MAROZZI e il Gruppo Vinella (inclusa la società FIN-PART) facevano pervenire comunicazioni con le quali si rendevano disponibili ad assumere nei confronti dell'Autorità gli impegni sottoscritti da SITA[49].

90. In data 25 giugno 2002, Ferrovie dello Stato Spa faceva pervenire una memoria con la quale si dichiarava *"disponibile ad assumere formale impegno verso codesta Autorità a non adottare, in qualità di socio di SOGIN Srl, iniziative in contrasto con quegli impegni che siano da SITA Spa assunti verso l'Autorità con specifico riguardo al mantenimento di un livello quantitativo e qualitativo dell'offerta coerente con il livello attuale e l'andamento del mercato (ferma restando la diligenza degli amministratori nell'attuazione dell'interesse sociale)"*[50]

91. In data 26 giugno 2002, SOGIN faceva pervenire una memoria con la quale si comunicava che il Consiglio di Amministrazione aveva deliberato di:

"Assumere formale impegno verso l'A.G.C.M. a non adottare, in qualità di unico socio di SITA Spa e ferma restando l'esigenza di ottemperare al proprio mandato con la dovuta diligenza di amministratori, iniziative che siano in contrasto con gli impegni che sono stati già assunti da SITA stessa verso l'Autorità nei termini di cui alla delibera consiliare del 24 giugno 2002, in pari data comunicata"[51].

92. Secondo le parti gli impegni assunti da SITA dovrebbero essere di per sé ritenuti sufficienti ad "*eliminare qualsivoglia residuo dubbio circa il timore principale manifestato in occasione del provvedimento di avvio dell'istruttoria ed ossia quello che (...) l 'operazione possa creare le condizioni per l 'esercizio da parte di FS di un potere monopolistico sia con riferimento alle strategie di prezzo sia con riguardo alla qualità dei servizi offerti*"[52].

X. VALUTAZIONE DEGLI IMPEGNI

93. Gli impegni prospettati dalle parti appaiono inidonei a prevenire i problemi concorrenziali che sarebbero causati dall'operazione, in quanto non incidono in alcun modo sull'assetto concorrenziale dei mercati interessati dalla concentrazione. Risultano, in particolare, inidonei ad evitare che l'operazione notificata determini la costituzione di una posizione dominante in capo a FS nei mercati relativi al trasporto interregionale e al TPL.

---

48 *[Cfr. SITA, doc. 4.156.]*

49 *[Cfr. MAROZZI e Gruppo Vinella, doc. 4.164.]*

50 *[Cfr. doc. 4.162.]*

51 *[Cfr. doc. 4.167.]*

52 *[Cfr. SITA, memoria del 28 giugno 2002.]*

94. Si tratta di impegni di natura meramente comportamentale che accederebbero alla costituzione di una posizione dominante[53] e la cui accettazione porterebbe pertanto questa Autorità a svolgere una funzione regolatoria che contrasterebbe con la sua funzione istituzionale.

Ed invero, gli impegni di natura comportamentale possono essere presi in considerazione dall'Autorità soltanto nella misura in cui mutino l'assetto concorrenziale dei mercati che verrebbe a determinarsi a seguito della concentrazione. Gli impegni prospettati dalle parti lasciano, invece, inalterata la struttura monopolistica che si verrebbe a creare a seguito di essa.

95. La valutazione dell'operazione, quindi, non viene in alcun modo modificata dalla proposta degli impegni formulata dalle parti, la quale è inidonea ad impedirne gli effetti anticoncorrenziali, eliminando il rischio che a seguito dell'operazione si costituisca una posizione dominante nei mercati interessati.

RITENUTO, pertanto, che l'operazione in esame, ai sensi di quanto disposto dall'articolo 6 della legge n. 287/90, conduce alla costituzione di una posizione dominante nei mercati interessati del trasporto interregionale e del TPL tale da ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza;

RITENUTO che gli impegni prospettati dalle parti, per le ragioni sopra indicate, non risultano idonei ad impedire che l'operazione determini la costituzione di una posizione dominante in capo a FS tale da ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza nei mercati interessati;

DELIBERA

di vietare, ai sensi dell'articolo 18, comma 1, della legge n. 287/90, l'esecuzione dell'operazione di concentrazione tra SITA Spa e VIAGGI E TURISMO MAROZZI Srl.

Le conclusioni di cui sopra saranno comunicate, ai sensi dell'articolo 16, comma 8, della legge n. 287/90, alle imprese interessate e al Ministro delle Attività Produttive.

Il presente provvedimento verrà notificato ai soggetti interessati e successivamente pubblicato ai sensi di legge.

Avverso il presente provvedimento può essere proposto ricorso al TAR del Lazio, ai sensi dell'articolo 33, comma 1, della legge n. 287/90, entro sessanta giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso.

IL SEGRETARIO GENERALE
Rita Ciccone

IL PRESIDENTE
Giuseppe Tesauro

* * *

[53] *[Cfr. Comunicazione della Commissione concernente le misure correttive adeguate a norma del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio e del regolamento n. 447/98 della Commissione, GUCE 2 marzo 2001, C 68, par. 9.]*