C11072 - MOBY/TOREMAR
Provvedimento n. 22622

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 19 luglio 2011;

SENTITO il Relatore Dottor Salvatore Rebecchini;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTA la comunicazione della società Moby S.p.A., pervenuta in data 16 maggio 2011;

VISTA la propria delibera dell'8 giugno 2011, con la quale ha avviato l'istruttoria, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90, nei confronti di Moby S.p.A. e Toremar S.p.A.;

VISTE le istanze di partecipazione al procedimento di BN di Navigazione S.r.l. del 16 giugno 2011, dell'Associazione Albergatori dell'Isola d'Elba del 17 giugno 2011 e di Toscana di Navigazione S.r.l. del 20 giugno 2011, accolte in data 21 giugno 2011;

VISTI gli atti del procedimento;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Moby S.p.A. (di seguito, "Moby") è una società a capo di un gruppo attivo, principalmente nel Mediterraneo, nel settore del trasporto marittimo di linea di passeggeri, veicoli e merci attraverso navi c.d. *Ro-Pax.*
Moby è controllata congiuntamente dall'armatore Vincenzo Onorato, al quale è riferibile oltre il 60% del capitale sociale, e da L19 S.p.A. (32% del capitale sociale), indirettamente controllata da Clessidra SGR S.p.A., società che gestisce il fondo di investimento riservato denominato Clessidra Capital Partners[1].

Il fatturato complessivo realizzato da Moby e dal Gruppo Clessidra nel 2009 in Italia è stato di circa *[1-2]*[2] miliardi di euro.

2. To.re.mar. – Toscana Regionale Marittima S.p.A. (di seguito, "Toremar") è una società attiva nel settore del trasporto marittimo di linea di passeggeri, veicoli e merci da e per l'Arcipelago Toscano, servendo le isole di Gorgona, Capraia, Elba, Pianosa e Giglio.
L'intero capitale sociale di Toremar è attualmente posseduto dalla Regione Toscana, alla quale è stato trasferito da Tirrenia di Navigazione S.p.A., sulla base di quanto disposto dal Decreto Legge n. 135/09, convertito nella legge 20 novembre 2009, n. 166.
Il fatturato realizzato nel 2009 in Italia da Toremar ammonta a 39 milioni di euro.

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

3. La presente operazione consiste nell'acquisizione, da parte di Moby, del controllo esclusivo di Toremar.
4. Tale operazione si inserisce nel quadro della prevista privatizzazione del gruppo Tirrenia, del quale Toremar ha fatto parte fino al 2009.
In particolare, in conformità a quanto prescritto dall'articolo 19ter del Decreto Legge n. 135/09, convertito nella legge 20 novembre 2009, n. 166, in seguito al trasferimento della proprietà di Toremar alla Regione Toscana, quest'ultima, in data 28 dicembre 2009, ha dato avvio alla procedura ad evidenza pubblica per la privatizzazione di Toremar e per l'affidamento dei servizi di cabotaggio marittimo di interesse regionale.
5. Oggetto della gara sono stati l'ammontare di sussidio richiesto e il livello di servizio offerto.
Il criterio seguito è stato quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa, costruita attribuendo un punteggio di 80 punti all'offerta tecnica (70 per la qualità del naviglio utilizzato e 10 per i servizi aggiuntivi, consistenti in ulteriori corse tra alcune isole ed il continente) e di 20 punti all'offerta economica.
L'offerta economica era data dallo sconto offerto rispetto ad un livello massimo di sussidio, pari a 14.550.400,83 euro/anno[3].
L'offerta tecnica riguardava soprattutto lo svecchiamento della flotta Toremar.
La durata dell'affidamento è stata stabilita in 12 anni.

---

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

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

[3] *[Tale livello massimo di sussidio è pari al sussidio massimo previsto dal Decreto Legge n. 135/09 (13.005.441 euro/anno), aumentato di parte dei sussidi addizionali versati a Toremar dalla Regione Toscana nel 2010. Nel 2010 la sovvenzione ricevuta da Toremar ha costituito il 43% degli introiti lordi della società (a fronte del 33% circa del 2009).]*

6. Alla scadenza del termine del 21 marzo 2011 sono state presentate tre offerte, da parte, rispettivamente, di Moby, Toscana di Navigazione S.r.l. e Pigreco S.r.l. Quest'ultima ha in seguito rinunziato a partecipare alla gara.
Nella seduta del 20 aprile 2011 la Commissione Giudicatrice ha individuato come migliore offerta economica quella di Toscana di Navigazione, ma ha riscontrato anche "*un'incongruenza tra l'offerta tecnica e l'offerta economica*"[4] presentate da tale società.
A seguito di ulteriori verifiche, in data 5 maggio 2011 la Commissione ha comunicato "*di non poter ammettere l'offerta economica della società Toscana di Navigazione in quanto la stessa risulta difforme dall'offerta tecnica e dalle prescrizioni dell'Amministrazione*"[5].
La Commissione ha deliberato quindi l'aggiudicazione provvisoria di Toremar a Moby.
7. Toremar opera sulla base di una convenzione che stabilisce gli obblighi di servizio pubblico e l'entità dei relativi sussidi. L'originaria convenzione, stipulata nel 1991 con l'allora Ministero della Marina Mercantile (oggi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), che sarebbe scaduta il 31 dicembre 2008, è stata prorogata fino al completamento delle procedure di privatizzazione della società Tirrenia dal Decreto Legge 5 agosto 2010, n. 125, convertito in legge 1° ottobre 2010, n. 163.
La società definitiva aggiudicataria della gara per la privatizzazione Toremar dovrà sottoscrivere con la Regione Toscana una nuova convenzione – il "contratto di servizio", il cui schema era stato allegato alla documentazione di gara[6] - che definisce gli obblighi di servizio pubblico e l'ammontare dei sussidi che saranno erogati dalla Regione dal 2011 in poi.

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

8. L'operazione comunicata, in quanto comporta l'acquisizione di un'impresa, costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera *b*), della legge n. 287/90.
Essa rientra quindi nell'ambito di applicazione della legge n. 287/90, non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento CE n. 139/04, ed è soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva disposto dall'articolo 16, comma 1, della medesima legge, in quanto il fatturato totale realizzato a livello nazionale dall'insieme delle imprese interessate è stato superiore a 472 milioni di euro.

IV. IL PROCEDIMENTO

9. Il provvedimento di avvio istruttoria è stato notificato a Moby il 9 giugno 2011.
In data 10 giugno tale provvedimento è stato pubblicato sul sito Internet dell'Autorità. Da questa data sono decorsi i termini per la presentazione di eventuali istanze di partecipazione all'istruttoria, ai sensi dell'articolo 7 del DPR 217/98.
10. Hanno presentato istanza di accesso nei termini previsti *(i)* BN di Navigazione S.r.l. (di seguito, "Blu Navy"), attuale concorrente di Moby e Toremar sulla rotta Piombino – Portoferraio ("PB – PF") con il marchio *Blu Navy*, *(ii)* l'Associazione Albergatori dell'Isola d'Elba[7], *(iii)* Toscana di Navigazione S.r.l., società che ha partecipato alla gara per la privatizzazione di Toremar.
Tutte le istanze sono state accettate.
11. Sono state sentite in audizione Moby (il 14 giugno e il 5 luglio), il potenziale concorrente Forship S.p.A. (di seguito, "Forship"), meglio noto con i marchi *Corsica Ferries* e *Sardinia Ferries* (22 giugno), l'Autorità Portuale di Piombino – regolatore degli accosti e dell'assegnazione degli *slot* di partenza e arrivo nei porti di Piombino e dell'Isola d'Elba (27 giugno), Blu Navy (5 luglio).
Moby non ha esercitato il proprio diritto di richiedere l'audizione finale di fronte al Collegio.
12. Sono state richieste informazioni a Moby, Toremar, Blu Navy, Forship, Toscana di Navigazione e all'Autorità Portuale di Piombino.
L'Associazione Albergatori Isola d'Elba ha presentato memorie sugli effetti dell'operazione. Alle considerazioni espresse da tale Associazione si sono associate la Confcommercio e la Confindustria Livorno. L'Associazione Albergatori Isola d'Elba ha fatto inoltre pervenire un gran numero di firme raccolte da una "petizione popolare contro il monopolio dei trasporti marittimi per l'Isola d'Elba", promossa da un comitato locale.

---

[4] *[Cfr. Verbale della procedura ad evidenza pubblica per la "Privatizzazione della società Toremar S.p.A. (Toscana Regionale Marittima) e per l'affidamento dei servizi pubblici di cabotaggio eserciti all'interno della Regione Toscana", all. F2.3 alla notifica dell'operazione di concentrazione Moby / Toremar.]*

[5] *[Cfr. Verbale della procedura, cit..]*

[6] *[Lo schema di contratto di servizio, con i relativi allegati, è disponibile sul sito Internet della Regione Toscana.]*

[7] *[L'AEE è una associazione senza scopo di lucro che rappresenta circa 300 operatori – alberghi, residenze turistico alberghiere, residence, appartamenti vacanze, affittacamere, ristoranti ed altre imprese a rilevante valenza turistica – che rappresentano circa il 74% delle strutture di ospitalità. Scopo dell'associazione è quello di promuovere lo sviluppo dei servizi offerti dalle imprese consociate sul territorio Elbano, tra cui anche la continuità territoriale con una adeguata l'offerta di collegamenti marittimi.]*

V. LE RISULTANZE ISTRUTTORIE

V.1 La posizione delle Parti sulle rotte interessate

13. L'operazione riguarda il trasporto di passeggeri, veicoli e merci tra la terraferma e le isole dell'Arcipelago Toscano. Le rotte interessate dall'operazione sono quindi le seguenti:

a) Piombino — Portoferraio (Isola d'Elba);
b) Piombino — Rio Marina (Isola d'Elba) — Isola di Pianosa;
c) Piombino — Cavo — Portoferraio (Isola d'Elba);
d) Porto S. Stefano — Isola del Giglio;
e) Livorno — Isola di Gorgona — Isola di Capraia.

La tabella seguente sintetizza la dimensione dei traffici su tali rotte.

Tabella 1: dimensione dei mercati, anno 2010 (volume)

Rotta	Passeggeri (*)	Veicoli (*)	Merci (**)
Piombino — Portoferraio (Isola d'Elba)	*[2.000 – 2.500]*	*[500 – 750]*	*[750,1 – 1.000]*
Piombino — Rio Marina (Isola d'Elba) — Isola di Pianosa	238	66	36
Piombino — Cavo — Portoferraio (Isola d'Elba)	*[50 – 150]*	*[0 – 50]*	*[0 – 50]*
Porto S. Stefano — Isola del Giglio	400	48	39
Livorno — Isola di Gorgona — Isola di Capraia	60	7	26

Fonte: elaborazioni su dati forniti dalle Parti
(*) migliaia di biglietti emessi
(**) migliaia di metri lineari

Come si evince dalla tabella, la rotta di gran lunga più importante dell'Arcipelago è la Piombino – Portoferraio, che rappresenta il 76% dei passeggeri e l'87% dei veicoli trasportati nell'Arcipelago ed è anche quella in cui l'operazione crea i maggiori problemi concorrenziali.

14. Sulla rotta *Piombino — Portoferraio* operano tre compagnie marittime: Moby, Toremar e Blu Navy. La tabella seguente riporta le quote detenute da tali compagnie nel trasporto di passeggeri, veicoli e merci.

Tabella 2: quote di mercato sulla rotta Piombino – Portoferraio (2010)

	Passeggeri		Veicoli		Merci	
	volume	valore	volume	valore	volume	valore
Moby	58,6%	66,2%	55,9%	59,4%	59,8%	66,6%
Toremar	37,2%	30,4%	38,7%	35,6%	39,8%	32,9%
Blu Navy	4,2%	3,4%	5,5%	5%	0,4%	0,4%

Fonte: elaborazioni su dati forniti dalle Parti

Blu Navy ha cominciato ad operare nella stagione estiva 2010.
Nel passato hanno operato sulla rotta anche altre compagnie, tra cui Forship tra il 1993 e il 1998.

15. La quota di mercato di Moby è calata, tra il 2009 e il 2010, sia nel trasporto passeggeri (2,4 punti percentuali) che nel trasporto veicoli (circa 4 punti percentuali). Toremar ha perso invece poco più di 1,5 punti percentuali in ciascun segmento.

Tale contrazione appare dovuta sia all'entrata di Blu Navy, sia all'apertura della linea per Cavo (cfr. *infra*).

I dati a disposizione sembrerebbero indicare che per Moby tale contrazione è stata dovuta soprattutto al trasferimento di parte della domanda su Cavo. Infatti, tenendo conto anche dei passeggeri e dei veicoli trasportati su Cavo, a fronte di una riduzione del 4% registrata dal numero di passeggeri e veicoli al seguito trasportati da e per l'Elba, la domanda dei servizi di Moby si è ridotta del 2,7% per il trasporto passeggeri e del 5% per il trasporto veicoli al seguito. L'entrata di Blu Navy sembrerebbe quindi aver impattato (direttamente o indirettamente) soprattutto su Toremar.

16. La rotta *Piombino — Cavo — Portoferraio* è stata storicamente servita da Toremar attraverso un aliscafo. Nel 2010, a seguito delle frequenti avarie dell'aliscafo e delle conseguenti proteste della comunità locale, Moby ha iniziato il servizio tra Piombino e Cavo (senza prosecuzione per Portoferraio) con una piccola nave in grado di portare anche auto (di lunghezza fino a 4 metri). Nel 2010, oltre il 70% dei passeggeri[8] che hanno viaggiato su tale rotta e la totalità dei veicoli e delle merci sono stati trasportati da Moby. Una quota elevata dei passeggeri trasportati è costituita da residenti.

[8] *[Una stima precisa è resa difficile dal fatto che Moby non è stata in grado di fornire dati dettagliati sui passeggeri trasportati sulla linea per Cavo, mentre Toremar ha emesso un significativo numero di abbonamenti. Le stime disponibili della quota di Moby oscillano tra il 71% e l'81%.]*

17. Sulla rotta *c) Livorno — Isola di Gorgona — Isola di Capraia* e sulla rotta *e) Piombino — Rio Marina (Isola d'Elba) — Isola di Pianosa* Toremar è attualmente l'unico operatore che eroga servizi di trasporto di linea di passeggeri, veicoli e di merci.
18. Sulla rotta *d) Isola del Giglio — Porto S. Stefano* Moby non è presente, mentre Toremar detiene una quota per il trasporto passeggeri di circa il 30%, del 24% per il trasporto veicoli ed una del 61% circa con riferimento alle merci. Le quote restanti sono detenute dall'operatore locale Mare Giglio S.r.l..

V.2 La regolamentazione del comportamento di Toremar nel nuovo contratto di servizio

19. Toremar è la società alla quale è affidato il soddisfacimento degli obblighi di servizio pubblico nei collegamenti marittimi tra l'Arcipelago Toscano e l'Italia peninsulare, al fine di assicurare la c.d. "continuità territoriale".
Tali obblighi sono dettagliati nel contratto di servizio che l'aggiudicatario definitivo della gara per la privatizzazione di Toremar firmerà con la Regione Toscana.
20. Lo schema di contratto di servizio regola le modalità di pagamento del sussidio, il cui ammontare massimo complessivo è pari all'offerta economica fatta nella gara. Nell'offerta economica il sussidio era ripartito per rotta e per ciascuna rotta era definito un prezzo per miglio nautico percorso[9]. Il sussidio effettivo per rotta verrà erogato sulla base del numero effettivo di miglia percorse su quella rotta, tenendo conto, secondo parametri specificati, di scioperi, avarie ecc.[10].
Il contratto potrà essere oggetto di revisione al fine di conservarne l'equilibrio economico-finanziario. In particolare, qualora a causa di "*condizioni di mercato, non dipendenti da Toremar, eccezionalmente sfavorevoli, che determinino un peggioramento delle condizioni gestionali e quindi maggiori costi operativi o minori ricavi tariffari tali da comportare una variazione negativa del risultato operativo superiore al 10* %", Toremar potrà chiedere una revisione del contratto. La Regione Toscana gode del medesimo diritto in caso di variazioni positive superiori al 10%.
21. Lo schema di contratto di servizio, inoltre, prevede una pluralità di obblighi in capo all'aggiudicatario, riguardanti la qualità e le caratteristiche del servizio (corse da effettuare, orari, condizioni di servizio), le tariffe applicabili, le informazioni da fornire alla Regione Toscana al fine di permettere il controllo del rispetto del contratto, nonché l'osservanza di una serie di normative (in particolare in relazione agli equipaggi).

Il "Programma di esercizio"

22. L'Allegato B allo schema di contratto di servizio dettaglia il "programma di esercizio" di Toremar, ossia numero, frequenza e *orari* delle corse[11] da effettuare per soddisfare gli obblighi di servizio pubblico sulle varie rotte dell'Arcipelago Toscano.
Il programma di esercizio prevede che il servizio pubblico sia svolto durante tutto l'anno, con un numero di corse A/R che segue la stagionalità della domanda: più ridotto (8 corse A/R) nel periodo fine settembre – fine marzo, massimo dalla metà di giugno all'inizio di settembre (17 corse A/R; cfr. *infra*).
A titolo di esempio, si riporta l'orario previsto per la linea Piombino – Portoferraio nel periodo "F", corrispondente ai giorni dal venerdì al lunedì, dal secondo fine settimana di giugno al primo fine settimana di settembre. Come si può notare, Toremar dovrebbe effettuare 34 corse, ossia 17 corse A/R.
Per ciascuna corsa, essa dovrà disporre di un "approdo" nella fascia oraria corrispondente presso ciascun porto. Per un totale di 17 partenze da Piombino, ad esempio, Toremar disporrà di 17 *slot*, temporalmente abbastanza ampi da permettere lo sbarco dei passeggeri in arrivo e l'imbarco di quelli in partenza, nonché le relative manovre di attracco e partenza.

Figura 1: orario previsto dal contratto di servizio sulla linea Piombino – Portoferraio nel periodo F

F	Portoferraio	p.	5.10	7.00	8.00	8.40	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00
	Piombino	a.	6.10	8.00	9.00	9.40	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00
	Piombino	p.	5.30	6.40	8.30	9.30	10.30	11.30	12.30	13.30	14.30	15.30	16.30
	Portoferraio	a.	6.30	7.40	9.30	10.30	11.30	12.30	13.30	14.30	15.30	16.30	17.30

p.	16.00	17.00	18.00	19.00	19.40	21.00
a.	17.00	18.00	19.00	20.00	20.40	22.00
p.	17.30	18.10	18.40	19.30	21.10	22.30
a.	18.30	19.10	19.40	20.30	22.10	23.30

I diritti di accosto

23. Nell'assegnazione dei diritti di accosto necessari per poter sbarcare e imbarcare passeggeri e auto nel rispetto degli orari previsti, in caso di sovrapposizione tra gli orari di partenza e/o di arrivo di Toremar e di un'altra compagnia di

---

9 *[Dato che il numero convenzionale di miglia per corsa per rotta è stabilito dal contratto stesso, il sussidio è erogato sulla base delle corse effettuate.]*

10 *[Il contratto prevede il pagamento di acconti trimestrali posticipati, pari al 95% di un quarto dell'offerta economica, e un conguaglio alla fine dell'anno sulla base delle miglia effettivamente percorse.]*

11 *[Per "corsa" si intende un viaggio Piombino – Portoferraio o Portoferraio – Piombino. Per "corsa A/R" si intende una corsa di andata e ritorno Piombino – Portoferraio – Piombino o Portoferraio – Piombino – Portoferraio.]*

navigazione, Toremar gode di un diritto di precedenza, sancito dal comma 21, dell'articolo 19ter, della legge n. 166/2009, secondo cui "[a]*l fine di garantire la continuità territoriale con le isole e a fronte degli obblighi di servizio pubblico sono riconosciuti alle società oggetto del processo di privatizzazione* [tra le quali è esplicitamente indicata Toremar] *di cui ai commi da 8 a 15 il mantenimento degli accosti già assegnati e la priorità nell'assegnazione di nuovi accosti, nel rispetto delle procedure di competenza delle Autorità portuali e marittime e dei principi sanciti dalla* legge *28 gennaio 1994, n.* 84, *nonché dal codice della navigazione*".

Le tariffe

24. Nel contratto di servizio vengono individuati i vari regimi tariffari applicabili. Le tariffe indicate nel contratto di servizio sono uguali a quelle attualmente applicate da Toremar[12].
Tali tariffe potranno essere adeguate all'inflazione, su richiesta di Toremar, in misura non superiore alla media delle variazioni dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (FOI) senza tabacchi, verificatosi nei 12 mesi precedenti la richiesta.

25. Le tariffe[13] per i residenti, i pendolari, i veicoli al loro seguito e gli automezzi commerciali non variano durante l'anno, pur essendo diversificati tra le tratte e per la lunghezza dell'automezzo commerciale.
26. Per le tariffe ordinarie (applicabili ai passeggeri non residenti e ai veicoli al loro seguito, nonché a pullman e minibus) sono previsti tre differenti livelli tariffari – "base", "media", "alta". Toremar è tenuta ad applicare sempre la tariffa "base", tranne che in un numero di giorni prefissato, così determinato:
(i) Giugno-Settembre (periodo estivo):
– la tariffa media può essere applicata per max 20 gg per tratta;
– la tariffa alta può essere applicata per max 25 gg per tratta.
(ii) Ottobre-Maggio:
– la tariffa media può essere applicata per max 30 gg per tratta.
Nel rispetto di questi vincoli, Toremar potrà differenziare le proprie tariffe tra i giorni della settimana. Il contratto specifica che l'impiego dei livelli di prezzo medio e alto verrà calcolato per "mezze giornate"[14], introducendo quindi una ulteriore flessibilità di prezzo.
I livelli tariffari individuano delle tariffe massime. Pertanto, Toremar è libera di applicare prezzi inferiori alle tariffe in qualsiasi periodo dell'anno.
27. Il contratto di servizio prevede una differenziazione piena dei tre livelli tariffari solo per i passeggeri non residenti. Per i veicoli non residenti la tariffa "alta" è invece uguale a quella "media".

V.3 L'andamento della domanda sulle rotte per l'isola d'Elba, con particolare riferimento alla rotta Piombino – Portoferraio

28. Il porto di Piombino è attualmente l'unico porto dal quale è possibile raggiungere l'Isola d'Elba. La rotta di gran lunga più importante è quella per Portoferraio, principale centro dell'isola. Sono esercite altre due rotte: quella per Cavo, località posta sulla punta nord-orientale dell'isola, e quella per Rio Marina, sul lato orientale dell'isola.

Andamento della domanda

29. La domanda di trasporto verso l'isola d'Elba è strettamente legata ai flussi turistici, essendo l'isola una delle principali mete turistiche italiane. Essa presenta quindi un andamento fortemente stagionale, con oltre il 60% dei passeggeri e dei veicoli trasportati concentrati nel periodo giugno-settembre e più di un terzo nei soli mesi di luglio e agosto. Agosto rappresenta da solo un quinto della domanda annua.

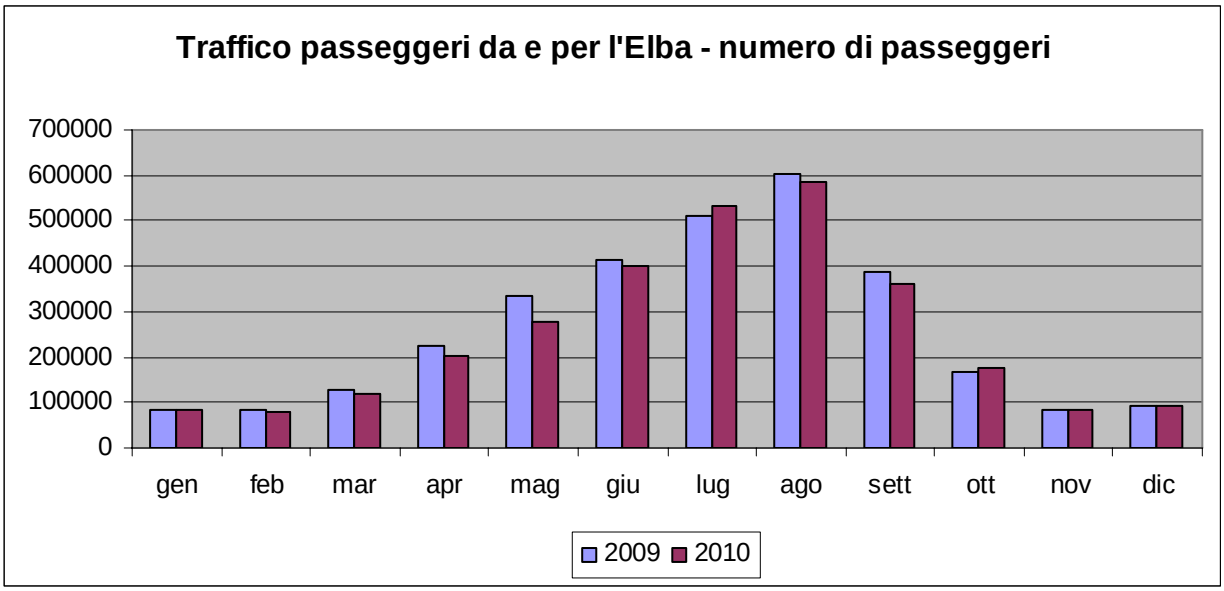
Figura 2: Traffico passeggeri da e per l'Isola d'Elba

---

12 *[Verifica effettuata attraverso il sistema di prenotazione on-line di Toremar.]*

13 *[Inclusive di tasse e diritti e del diritto di prenotazione.]*

14 *[L'emissione anche di un solo biglietto a tariffa non "base" in un certo giorno determinerà una "mezza giornata" alla tariffa corrispondente a quella più alta tra i biglietti emessi a tariffa non "base".]*



Fonte: dati Autorità Portuale di Piombino forniti da Associazione Albergatori Isola d'Elba

Nei mesi estivi, durante la settimana la domanda si concentra nei giorni da venerdì a lunedì.

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

I dati a disposizione mostrano chiaramente l'importanza del trasporto veicoli per il turismo elbano: tra luglio e agosto vi è un'auto ogni 3,9 passeggeri circa, il che significa che – considerata la prevalenza in quel periodo del classico turismo balneare basato su coppie e famiglie – solo una minoranza di passeggeri viaggia senza un veicolo al seguito.

31. I dati a disposizione mostrano un calo dei passeggeri e dei veicoli trasportati tra il 2009 e il 2010, pari al 4% circa per i passeggeri e le auto e superiore all'8% per la categoria "bus, camper, caravan, roulotte". Tale calo fa parte di un trend discendente iniziato nel 2008, che ha portato ad una riduzione del 12% circa nel numero di passeggeri trasportati nel 2010 rispetto al 2007. Tale calo ha interessato, in particolare, la rotta Piombino – Portoferraio, dove si concentra gran parte del flusso turistico.

Secondo i dati forniti dall'Associazione Albergatori dell'Isola d'Elba ("AEE"), tale calo sarebbe connesso ad un calo delle presenze turistiche nell'Isola d'Elba, che avrebbe interessato soprattutto i clienti italiani[15].

32. La composizione della domanda varia notevolmente durante l'anno[16].

Nei mesi autunnali e invernali una parte preponderante della domanda è costituita da residenti e lavoratori pendolari. Ad essi si affiancano pochi turisti, in una significativa proporzione stranieri (intorno al 40%), con periodi di soggiorno relativamente lunghi.

Nei periodi aprile – maggio e fine settembre – ottobre prevalgono invece il turismo "sociale" (cral, scuole, associazioni sportive e culturali ecc.) e "congressuale", con permanenze da 1 a 3 giorni, concentrate anch'esse nei fine settimana.

Tra giugno e settembre si tratta in massima parte di "classico turismo balneare", con permanenze medie sull'isola di una settimana, con arrivi e partenze concentrate nei fine settimana.

I dati relativi alle presenze turistiche del 2010 nell'intero Arcipelago Toscano indicano inoltre una prevalenza di soggiorni brevi (tranne che in piena estate) tra i turisti italiani, che contrasta con più lunghe permanenze dei turisti stranieri.

33. Al variare della composizione della domanda di trasporto, varia anche la sua elasticità. Infatti, l'incidenza del costo del trasporto è maggiore per i soggiorni di minore durata o presso sistemazioni "*budget*" e nei periodi di bassa stagione. L'AAE ha fornito dati sull'incidenza del costo del viaggio per una coppia di adulti in auto su una vacanza di alcuni giorni nel periodo aprile-giugno 2011 in diversi hotel e residence elbani. Per un soggiorno settimanale in residence, l'incidenza si aggirerebbe sul 40%, mentre essa si aggirerebbe sul 15%-25% per soggiorni di 4-7 giorni in hotel.

Per coloro che scelgono tipologie di soggiorno "*low cost*", a parità di altre condizioni, un aumento del costo del trasporto per l'Elba può alzare in misura significativa il costo totale della vacanza all'Elba, fino a far rinunziare ad essa; perciò, si può ritenere che questo segmento di domanda abbia una significativa elasticità rispetto al prezzo del trasporto per l'isola d'Elba. A questo segmento di domanda possono essere aggiunti tutti i "giornalieri" estivi.

All'estremo opposto sono coloro che optano per una vacanza più lunga (tra cui gran parte degli stranieri) e/o per una sistemazione più confortevole. Per questi soggetti un aumento del costo del trasporto marittimo rappresenta un

---

15 *[La riduzione complessiva delle presenze negli hotel sarebbe stata del 10% circa, ma di meno del 2% per gli stranieri.]*

16 *[Cfr. Allegati 1 e 2 alla segnalazione dell' Associazione Albergatori dell'Isola d'Elba.]*

aumento relativamente contenuto del costo complessivo della vacanza e quindi si può assumere che tale segmento di domanda abbia una elasticità piuttosto bassa rispetto al prezzo del trasporto marittimo. La scelta di trascorrere una vacanza all'Elba sarà quindi determinata principalmente da altre variabili – quali il costo del soggiorno, il tempo necessario per raggiungere l'isola, i servizi disponibili ecc..

34. La domanda meno elastica prevale nei mesi di luglio e agosto, mentre a giugno e settembre si avrà una elasticità intermedia, dovuta alla presenza di entrambi i segmenti di domanda.

Nei mesi di aprile, maggio e ottobre prevarrà il segmento di domanda più elastica.

Infine, nei mesi invernali la domanda è composta principalmente da residenti, che hanno una domanda rigida.

35. Per quanto riguarda la rotta Piombino - Cavo, i dati a disposizione sembrerebbero indicare che l'apertura di questa rotta, da un lato, ha attratto tutti quei passeggeri, provenienti dall'area intorno a Cavo, che in precedenza erano costretti a servirsi della Piombino – Portoferraio se volevano spostarsi con un veicolo; dall'altro lato, l'apertura di questa rotta sembrerebbe aver creato nuova domanda, nel senso che alcuni passeggeri provenienti dalla zona di Cavo potrebbero aver trovato conveniente viaggiare con un veicolo a seguito, una volta offerta loro questa opportunità.

A conferma di ciò, si noti che il numero di passeggeri trasportati da Moby verso la sola Cavo in 7 mesi di attività è stato del 50% circa superiore a quello trasportato dall'aliscafo di Toremar sulla Piombino – Cavo – Portoferraio e che il numero di veicoli trasportato è stato pari al 10% di quelli trasportati nello stesso periodo da Moby sulla Piombino - Portoferraio.

V.3 Le caratteristiche dell'offerta e le modalità di concorrenza sulle rotte per l'isola d'Elba, con particolare riferimento alla rotta Piombino – Portoferraio

36. La concorrenza nella vendita dei servizi di trasporto da e per l'Isola d'Elba è caratterizzata dall'esistenza di vincoli di capacità, dati dalla quantità di passeggeri e di veicoli che una nave può trasportare in un singolo viaggio. Qualora il servizio di trasporto fosse perfettamente omogeneo, i consumatori sarebbero allocati tra i concorrenti sulla base del prezzo al quale la capacità è offerta: prima verrebbe utilizzata la capacità meno costosa e poi quella a prezzo più elevato.

Il servizio di trasporto può essere differenziato da impresa ad impresa, sia rendendo più confortevole il viaggio (attraverso la fornitura di vari servizi a bordo) e le operazioni di sbarco ed imbarco, sia attraverso la frequenza e la collocazione delle corse offerte.

Perciò, come evidenziato da Blu Navy in audizione, le leve competitive nell'erogazione del servizio di trasporto su una tratta breve quale quella da e per l'Elba sono *(i)* la frequenza delle corse; *(ii)* la disponibilità di orari dislocati nel corso della giornata che consentano un servizio a condizioni profittevoli; *(iii)* i prezzi praticati.

La capacità

37. A fronte di una domanda fortemente stagionale, la scelta del livello di capacità con il quale operare è una scelta strategica fondamentale, al pari del numero di frequenze da offrire.

Esso dovrebbe essere dimensionato, infatti, con riferimento ai picchi di domanda (più precisamente, alla quota del picco di domanda che si pensa di poter soddisfare in base alle caratteristiche della propria offerta rispetto a quelle dei concorrenti). Una capacità troppo piccola non permetterebbe di sfruttare pienamente tali picchi e quindi non permetterebbe di rendere l'attività abbastanza profittevole da giustificare l'offerta del servizio[17].

38. Nel caso dell'Elba, la capacità di trasporto cruciale è la capacità di trasporto veicoli: la disponibilità di un veicolo è necessaria per poter raggiungere le diverse spiagge dell'isola. A fronte della significativa quota di domanda "*spot*" – che secondo Moby giungerebbe al 50% della domanda complessiva – la disponibilità di una adeguata capacità di trasporto veicoli è essenziale per catturare una quota significativa di traffico.

La scelta di dotarsi di una certa capacità in eccesso per far fronte a tali picchi, tuttavia, richiede che tale capacità abbia un certo livello medio minimo di utilizzazione, al fine di coprire almeno i costi di esercizio e gli ammortamenti. Per fare ciò è necessario poter effettuare un certo numero di partenze in fasce orarie ("*slot*") ad alta frequentazione.

Perciò, la disponibilità di un numero sufficiente di *slot* di buona qualità – ossia collocati in orari ad elevata frequentazione – appare una condizione imprescindibile per assicurare la profittabilità di un'impresa operante nel servizio di trasporto per l'Elba.

39. Moby opera con navi mediamente più grandi di quelle di Toremar, come risulta dalla tabella seguente.

Tabella 3: Capacità di carico traghetti Moby e Toremar sulle rotte per l'Elba

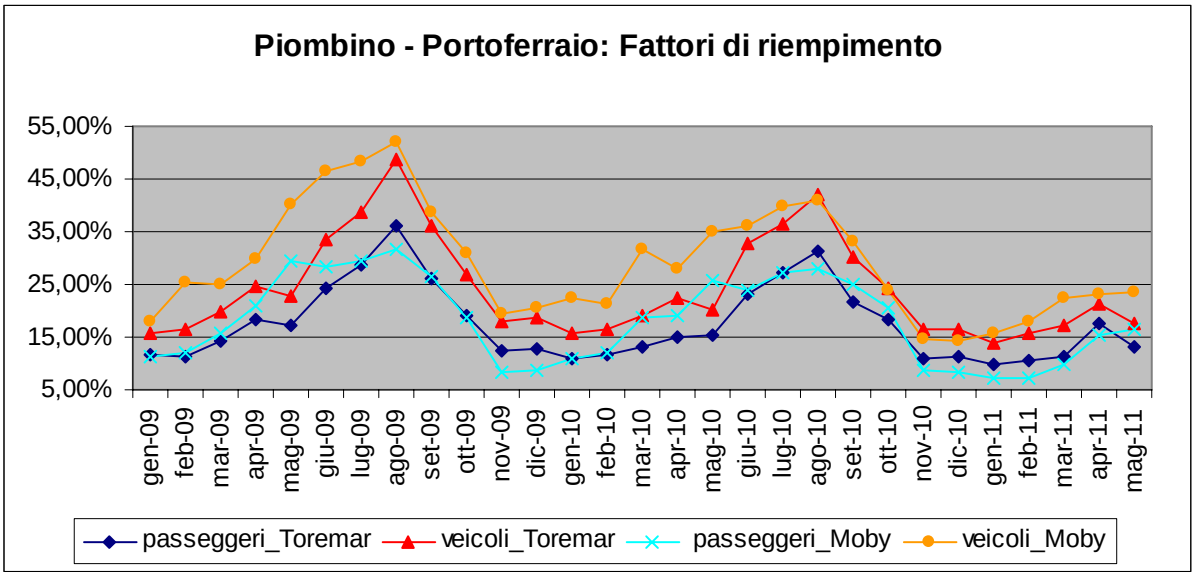
[17] *[Forship ha dichiarato in audizione di aver utilizzato tra il 1995 e il 1998 sulla rotta Piombino – Portoferraio una nave veloce "troppo piccola", cioè con una capacità di carico di sole 40 auto, che in estate si riempiva subito, impedendo di sfruttare i picchi di domanda.]*

Moby	passeggeri	veicoli *(*)*	Toremar	passeggeri	veicoli *(*)*
MOBY LALLY	900	250	MARMORICA	567	148
MOBY LOVE	1020	180	OGLASA	567	148
MOBY BABY	1035	140	AETHALIA	717	140
MOBY ALE	800	120	BELLINI	709	98
GIRAGLIA	270	50	PLANASIA	710	96
			LIBURNA	711	95
			AEGILIUM	389	23

(*) spazi da 4 metri
Fonte: informazioni fornite dalle Parti

Tuttavia, Moby è stata in grado di raggiungere, grazie alla propria politica di prezzo dinamica (cfr. *infra*), tassi di riempimento della capacità di trasporto veicoli quasi sempre più elevati di quelli di Toremar, nonostante i prezzi mediamente più elevati, come indica la figura successiva.

Figura 3: andamento dei fattori di riempimento medi delle navi Moby e Toremar sulla rotta Piombino - Portoferraio



N.B.: I fattori di riempimento veicoli possono essere sottostimati, in quanto basati sull'assunzione che tutti i veicoli abbiano una dimensione "standard"; l'imbarco di autobus ed automezzi commerciali riempie più velocemente lo spazio disponibile nel garage della nave. Per entrambe le compagnie sono state considerate le corse effettive, incluse quelle suppletive effettuate da Moby (Toremar ha dichiarato di non eseguirne)
Fonte: stime su dati delle Parti

40. L'andamento fortemente stagionale della domanda si riflette sui tassi di utilizzazione delle navi, che raggiungono il minimo nel periodo invernale e il massimo in quello estivo. L'utilizzo della capacità di trasporto passeggeri di Moby e Toremar passa da un valore del 10% circa nei mesi invernali ad uno di un terzo circa nel periodo estivo, mentre la capacità di trasporto auto è tipicamente più sfruttata e può superare il 50% medio nel mese di agosto. Ciò significa che nei picchi di domanda (dal venerdì al lunedì nei mesi di luglio e agosto) le navi viaggiano spesso "piene", soprattutto riguardo alla capacità di trasporto di veicoli.
Il tasso di utilizzazione medio stimato delle navi Moby nel periodo 2009-2010 è stato pari al *[15% - 20%]* per i passeggeri e al *[30% - 35%]* per i veicoli.
Blu Navy ha realizzato invece fattori di riempimento molto bassi, stimati inferiori in media al *[5% - 10%]* nel suo primo anno di attività. Il valore più elevato, raggiunto nel mese di agosto 2010 per i veicoli, è stato stimato nel *[25% – 30%]* circa, largamente inferiore a quello realizzato nello stesso mese da Moby e Toremar.

La frequenza delle corse e gli slot disponibili

41. Una elevata frequenza delle corse è percepita dai viaggiatori come un elemento di attrattività dell'offerta di una impresa.
Il prezzo è una importante variabile competitiva, ma la sola offerta di un prezzo basso non è sufficiente ad attirare abbastanza consumatori se non è accompagnato dall'offerta di un numero minimo di viaggi A/R: infatti, tutti i consumatori che hanno vincoli di orario in partenza o in arrivo preferiranno le compagnie con un maggior numero di frequenze o al massimo viaggeranno solo all'andata o al ritorno con il fornitore "*low cost*".

Inoltre, su una tratta di percorso piuttosto breve (come quella per l'Elba) il consumatore sarà particolarmente sensibile al tempo di attesa, che può allungare sensibilmente la durata complessiva del viaggio. Perciò, l'offerta di un significativo numero di corse può influenzare la scelta del consumatore ancor più del prezzo[18].
Pertanto, l'offerta di un numero minimo di corse A/R, collocate almeno in parte in orari ad alta frequentazione, è essenziale per catturare una domanda sufficiente ad assicurare una profittabilità minima dell'attività.
A riprova, si rileva che Blu Navy, che ha operato nel 2010 al di sotto della dimensione minima efficiente, con *slot* di limitata qualità commerciale, ha registrato tassi medi di riempimento della capacità significativamente inferiori a quelli di Moby e Toremar.
42. Sono considerate di minore interesse commerciale le fasce orarie notturne (da mezzanotte alla 6), la mattina presto (6-8), la sera (20-22) e la tarda serata (22-24).
Partenze in questi orari potranno essere effettuate per soddisfare specifici segmenti di domanda (p.es., partenze da Piombino prima delle 6 soddisfano le esigenze dei veicoli commerciali che riforniscono l'Elba; partenze prima delle 8 da Portoferraio soddisfano le esigenze di chi va a scuola o al lavoro sulla terraferma) e/o per chiudere il ciclo di corse giornaliere, ma non possono costituire una parte significativa dell'offerta di una compagnia.
43. Le partenze di una nave da un dato porto devono inoltre essere distribuite a cadenze minime ben definite, determinate dal tempo necessario per compiere un intero viaggio A/R, comprensivo dei tempi di imbarco e sbarco.
Tali tempi, per la Piombino – Portoferraio, sono pari a 3h – 3h 15min per un traghetto tradizionale e a 2h – 2h 15min per un traghetto veloce HSC.
Ad ogni partenza corrisponde uno *slot*.
44. Moby e Toremar dispongono di partenze ben distribuite nell'arco della giornata, con una presenza limitata nelle fasce di minore interesse commerciale.
Per converso, 3 delle 7 fasce orarie (8, in alcuni mesi dell'anno) rese disponibili per i concorrenti di Moby e Toremar nel 2010 dall'Autorità Portuale di Piombino erano collocate in orari di minore interesse commerciale ed erano in parziale sovrapposizione - ossia, non utilizzabili dalla stessa nave[19]. Perciò, Blu Navy – pur risultando formalmente assegnatario di 5 *slot* nella stagione estiva e 4 in quella invernale - ha operato solo 3 partenze giornaliere, con un significativo aggravio di costo, testimoniato dai bassi fattori di riempimento raggiunti.
Nel 2011 Blu Navy ha ottenuto un ulteriore *slot* utilizzabile nella stagione invernale e nel periodo pasquale. Solo grazie alla rinunzia di Forship ai 3 *slot* ad essa assegnati Blu Navy ha potuto sfruttare anche per la stagione estiva due ulteriori partenze, collocate in fasce di buon interesse commerciale e compatibili con le cadenze minime di partenza da uno stesso porto di una nave.
45. In presenza di una domanda stagionale, il numero di partenze offerte deve variare in funzione della domanda. Attualmente, sia Moby che Toremar offrono un numero di partenze giornaliere da Piombino per Portoferraio variabile da 8, nei mesi invernali, a 17, in quelli estivi, alle quali vanno aggiunte una serie di corse suppletive effettuate da Moby.
Blu Navy offre sulla Piombino – Portoferraio un numero di partenze molto inferiore, ma anch'esso differenziato per stagioni.

Tabella 4: Offerta mensile di corse sulla Piombino–Portoferraio per il 2011

		Toremar		Moby		Blu Navy	
		Corse (*)	**Navi**	**Corse (*)**	**Navi**	**Corse (*)**	**Navi**
1/1 - 31/3		16	2	16-17 (fer.)	2	4	1
1/4 - 15/4		16	2	25	3	6	1
16/4 - 28/4		22 (media)	2-3	29	3	6	1
29/4 - 29/5	*lu-gi*	22	3	29	3	8	1
	ve-do	28	3	29	3	8	1
30/5 - 9/6	*lu-gi*	22	3	29	4	8 (lu-sa)	1
	ve-do	28	3	31	4	10 (do)	1
10/6 - 4/9	*ma-gi*	*[25-30]*	*[2-4]*	*[25-30]*	*[2-4]*	*[5-10] (lu-sa)*	*[0-2]*
	ve-lu	*[30-35]*	*[2-4]*	*[30-35]*	*[2-4]*	*[5-10] (do)*	*[0-2]*

18 *[Cfr. verbale audizione Blu Navy.]*

19 *[Le fasce orarie messe a disposizione (cfr. allegato alla delibera 144/09 dell'Autorità Portuale di Piombino) per i mesi di giugno – agosto erano le seguenti: 5-5.30, 6.30-7.30, 10-11, 12-12.30, 13.30-14, 19.30-20.15, 23-00. Negli altri mesi vi era un'ulteriore fascia pomeridiana e la collocazione degli slot pomeridiani e serali era leggermente differente.]*

5/9 -11/9	*lu-gi*	*[20-25]*	*[2-4]*	*[25-30]*	*[2-4]*	*[5-10] (lu-sa)*	*[0-2]*
	ve-do	*[25-30]*	*[2-4]*	*[25-30]*	*[2-4]*	*[5-10] (do)*	*[0-2]*
12/9 - 18/9	*lu-gi*	*[20-25]*	*[2-4]*	*[25-30]*	*[2-4]*	*[5-10]*	*[0-2]*
	ve-do	*[25-30]*	*[2-4]*	*[25-30]*	*[2-4]*	*[5-10]*	*[0-2]*
19/9 - 25/9		*[15-18]*	*[2-4]*	*[15-18]*	*[2-4]*	*[5-10]*	*[0-2]*
26/9 - 31/12		*[15-18]*	*[2-4]*	*[15-18]*	*[2-4]*	*[5-10]*	*[0-2]*

(*) "16 corse" significa 8 partenze da Piombino e 8 partenze da Portoferraio, cioè 8 corse A/R. I numeri dispari indicano una asimmetria delle partenze dall'uno o dall'altro porto.
N.B.: i dati relativi a giugno – dicembre sono previsionali
Fonte: dati forniti dalle imprese

A queste partenze vanno aggiunte quelle da Piombino per le altre località dell'Elba, anch'esse differenziate su base stagionale, ma con una escursione minore.

46. La tabella successiva mostra la ripartizione degli *slot* tra le tre compagnie attualmente operanti.

Tabella 5: *slot* assegnati sulla Piombino – Portoferraio per il 2011

		Toremar	Moby	Blu Navy
1/1 - 31/3		8	8-9 (fer.)	2
1/4 - 15/4		8	13	3
16/4 - 28/4		11 (media)	15	3
29/4 - 29/5	*lu-gi*	11	15	4
	ve-do	14	15	4
30/5 - 9/6	*lu-gi*	11	15	4 (lu-sa)
	ve-do	14	16	5 (do)
10/6 - 4/9	*ma-gi*	14	15	4 (lu-sa)
	ve-lu	17	16	5 (do)
5/9 -11/9	*lu-gi*	11	14	4 (lu-sa)
	ve-do	14	14	5 (do)
12/9 - 18/9	*lu-gi*	11	14	3
	ve-do	14	14	3
19/9 - 25/9		9 (media)	8-9 (fer.)	3
26/9 - 31/12		8	8-9 (fer.)	3

N.B.: per quanto riguarda Blu Navy, si assume che la corrente assegnazione di slot per "corse suppletive (cfr. infra) sia confermata per tutta l'estate
Fonte: elaborazioni su dati delle imprese

Tenuto conto che vi sono 3 *slot* inutilizzati, il numero di *slot* disponibili per partenze da Piombino verso Portoferraio nel periodo estivo è quindi pari a 17 (Toremar) + 16 (Moby) + 5 (Blu Navy) + 3 (inutilizzati), per un totale di 41.
Toremar detiene il 41,5% circa di tali *slot*, Moby il 39% e Blu Navy il 12% circa.

La dimensione minima efficiente di entrata

47. Le rotte dell'Arcipelago Toscano – e in particolare quelle da e per l'isola d'Elba – non presentano significative barriere all'entrata dal lato dell'offerta.
In particolare, il naviglio necessario può essere noleggiato senza grandi difficoltà.
Tuttavia, come spiegato in precedenza, è necessario operare con un numero minimo di partenze per rendere l'entrata profittevole.

48. Gli operatori hanno dato valutazioni sostanzialmente convergenti della dimensione minima efficiente – in termini di *slot* - necessaria per operare sulla Piombino – Portoferraio. Tutti hanno fatto riferimento a navi con una capacità di 150 posti auto e 500-600 passeggeri.

49. Secondo Moby, tale dimensione – per una compagnia che voglia operare con due navi per tutto l'anno – sarebbe pari a 8 *slot*.
Ciò significa che nel periodo estivo (quando tutti gli *slot* saranno utilizzati) ogni nave dovrebbe effettuare 4 partenze; le partenze di ciascuna nave saranno alternate e distanziate di circa 90 minuti.

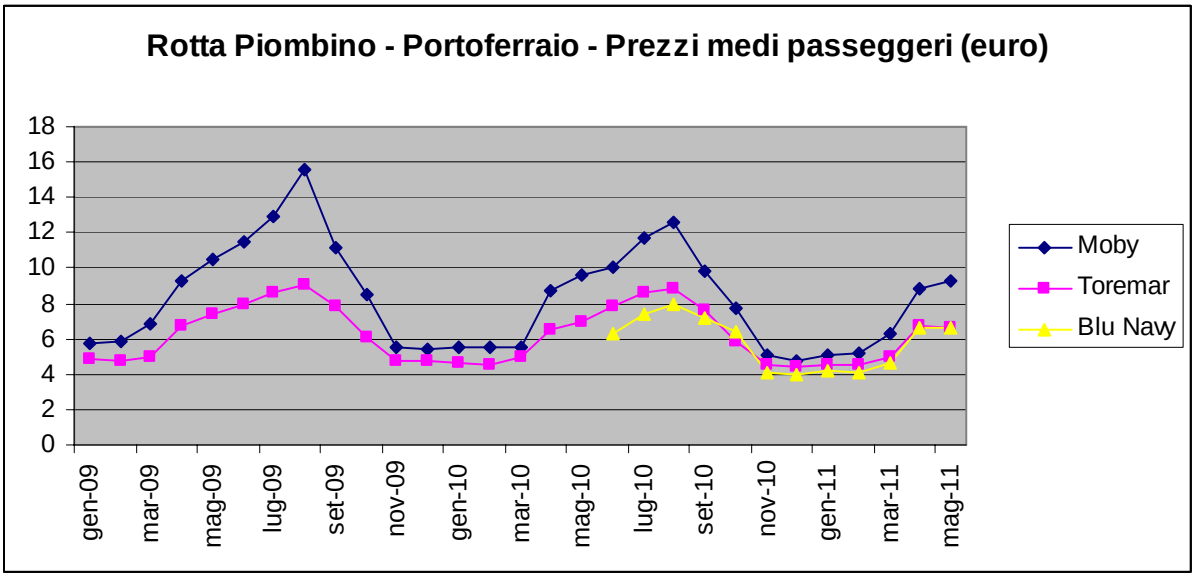
50. Blu Navy ha valutato in 5 *slot* la dimensione ottimale per un operatore attivo con una nave tradizionale e in 8-10 quella di un operatore attivo con due navi. Se si opera con soli 8 *slot*, affinché si abbia una sufficiente profittabilità è essenziale che essi siano collocati in fasce orarie con sufficiente domanda. Blu Navy stima che con 10 *slot* si potrebbe operare un servizio profittevole, raggiungendo, su base annuale, un flusso di passeggeri trasportati di *[omissis]* unità, con un coefficiente di "riempimento" medio della nave del *[15%-25%]*.
Anche Toscana di Navigazione ha quantificato la dimensione minima in 10 *slot*.
51. Forship, ipotizzando un'offerta concentrata nella sola stagione estiva, ha indicato in 6 *slot* la dimensione minima efficiente per un operatore che utilizzi esclusivamente traghetti tradizionali e in 8 *slot* quella di un operatore che intenda utilizzare una nave veloce HSC.
Le valutazioni di Forship sono state giudicate dagli altri operatori (ma anche dall'Autorità Portuale di Piombino) eccessivamente ottimistiche (in particolare in relazione alle stime dei tempi di carico e scarico), per cui è possibile che la dimensione ottimale effettiva per una nave veloce sia di 7 *slot*.
52. Blu Navy ha sottolineato come una parte significativa dei costi sia di natura fissa ([*omissis]* circa, secondo le stime della società). Un sufficiente numero di *slot* in orari commercialmente validi sarebbe quindi necessario per distribuire i costi fissi su un numero di corse tale da abbassare il costo medio per corsa a livelli compatibili con i ricavi previsti da una politica di entrata basata su prezzi bassi.

Le politiche di prezzo

53. I due operatori "storici" – Moby e Toremar – seguono politiche di prezzo profondamente differenti.
Toremar identifica i giorni in cui il prezzo superiore alla tariffa base (giorni di media e alta stagione) e rende nota questa decisione al pubblico al momento della comunicazione dell'orario delle corse.
Attualmente[20] Toremar applica la tariffa alta nei fine settimana di luglio e agosto e a Ferragosto, la tariffa media nei venerdì di luglio e agosto, nei fine-settimana di giugno, nelle domeniche e nelle altre festività degli altri mesi.
Tenuto conto della concentrazione del traffico turistico nei mesi di luglio e agosto, questa appare l'allocazione che massimizza i ricavi di Toremar.
54. Moby segue invece una strategia di prezzo dinamica, simile al "*revenue management*", in cui il prezzo è aggiustato sulla base della domanda di trasporto, in modo da favorire il raggiungimento di obiettivi minimi di riempimento della capacità disponibile e sfruttare le situazioni di scarsità di offerta e gli acquisti più ravvicinati alla partenza.
Anche Moby pratica prezzi più elevati nei fine settimana e nella stagione estiva. Le differenze maggiori tra il fine settimana e gli altri giorni della settimana (e, in generale, tra i periodi di domanda alta e bassa) riguardano i prezzi per i veicoli, che nel fine settimana possono raggiungere livelli anche doppi di quelli infrasettimanali.
55. Le figure 4 e 5 mostrano l'andamento dei prezzi medi passeggeri e veicoli sulla rotta Piombino – Portoferraio tra il gennaio 2009 e il maggio 2011.
L'andamento dei prezzi medi di Toremar sulla Piombino – Portoferraio appare sostanzialmente costante nel periodo.
L'andamento dei prezzi Moby, al contrario, mostra nello stesso periodo una tendenza alla riduzione, in particolare per i veicoli. Ciò riflette l'andamento calante della domanda di trasporto verso l'Elba e, in particolare, sulla Piombino – Portoferraio, al quale Moby ha finora risposto con un maggior utilizzo di promozioni.
Va tuttavia ricordato che, come risulta dalla Relazione sulla Gestione che accompagna il bilancio consolidato 2009 di Moby, tra il 2007 e il 2009 la compagnia ha potuto aumentare i prezzi medi, pur a fronte di una domanda non in crescita.

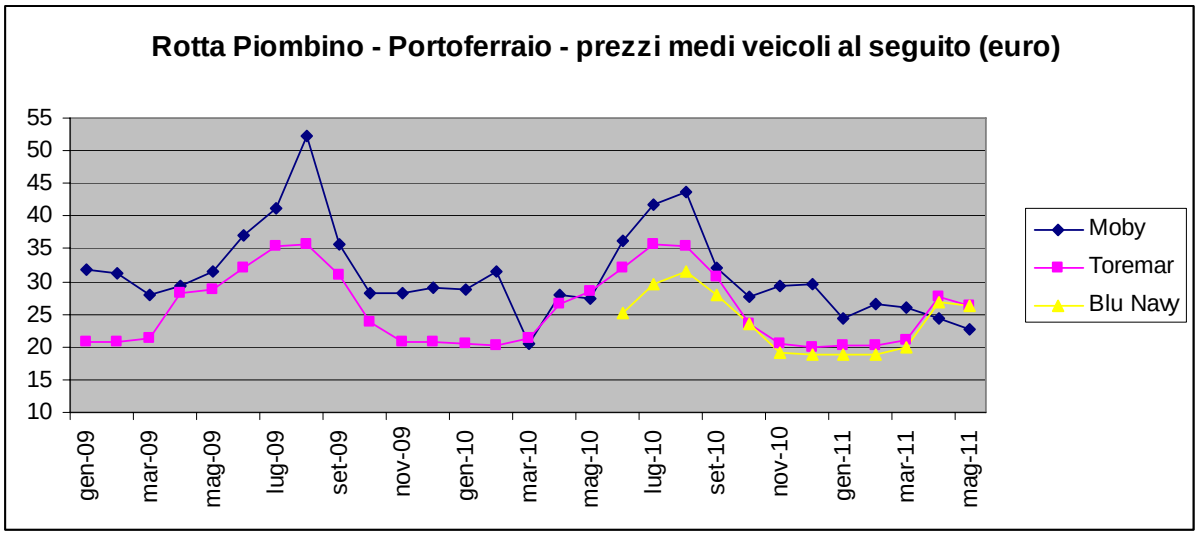
Figura 4: andamento prezzi medi per passeggero sulla rotta Piombino - Portoferraio

20 *[Verifica effettuata attraverso il sistema di prenotazione on-line di Toremar.]*



Fonte: elaborazioni su dati delle imprese

Figura 5: andamento prezzi medi per veicolo al seguito sulla rotta Piombino - Portoferraio

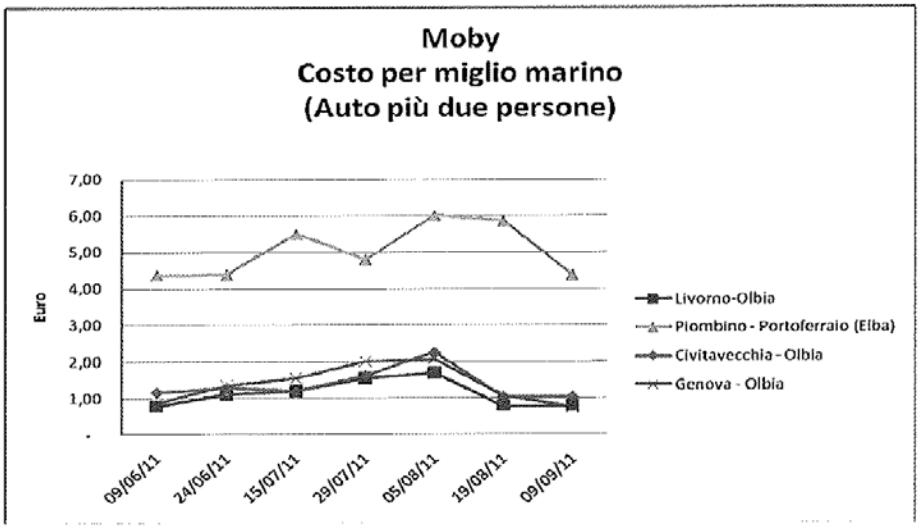


Fonte: elaborazioni su dati delle imprese

56. I grafici delle figure 4 e 5 mostrano come la politica di prezzo di Moby sia in parte vincolata dalle tariffe Toremar, ma tale vincolo è tanto meno stringente quanto più elevata è la domanda.
Nei giorni di minor domanda, infatti, il prezzo che Moby offre per il trasporto di un'auto più un passeggero è appena superiore a quello di Toremar.
Moby ha affermato in audizione di aver praticato anche prezzi inferiori a quelli di Toremar in alcuni periodi, quali il ponte del 2 giugno.
57. Il nuovo entrante, Blu Navy, ha invece dichiarato di essersi posizionato all'incirca ai livelli di Toremar.
58. L'andamento dei prezzi medi, tuttavia, nasconde variazioni differenti dei prezzi per singole categorie di veicoli.
Secondo l'AEE, tale incidenza sarebbe passata dal 24% del 2007 al 43% del 2010 nel caso di un gruppo di ragazzi in autobus, con un pernottamento nel mese di marzo; nel 2011 tale incidenza avrebbe superato il 46%.
59. Nonostante l'andamento calante dei prezzi medi, il livello dei prezzi di Moby sulla Piombino – Portoferraio appare mantenersi elevato, rispetto ad altre rotte servite da Moby, caratterizzate da un maggior livello di concorrenza.
L'AEE ha presentato i risultati di alcune prenotazioni effettuate sul sito Internet di Moby il 20 maggio 2011, per un viaggio di 2 persone con un'auto di dimensioni tra 4 e 5 metri sia tra Piombino e Portoferraio, sia tra il continente e la Sardegna, con partenza di venerdì.

Da tali prenotazioni risulterebbe una forte differenza nel prezzo per miglio marino, percorso tra la rotta Piombino – Portoferraio e le rotte per la Sardegna[21], che non sembra potersi spiegare sulla base di differenze di costo né di servizi inclusi.

Figura 6: confronto costi per miglio marino di un viaggio verso l'Elba e di un viaggio verso la Sardegna con Moby – estate 2011



Fonte: Associazione Albergatori Isola d'Elba

La differenza sarebbe quindi dovuta al potere di mercato esercitato da Moby sulla Piombino – Portoferraio.
Su tale rotta, quindi, la differenza di prezzo tra Moby e Toremar non sarebbe dovuta soltanto al fatto che Moby non gode di sussidi, e quindi necessariamente deve fissare prezzi più elevati – anche se, come si vedrà, Moby è più efficiente di Toremar -, ma anche all'esercizio di un potere di mercato da parte di Moby.

La profittabilità della rotta Piombino – Portoferraio

60. Tutti gli operatori privati hanno sostenuto che l'operatività su tutti i mesi dell'anno – garantita regolarmente da Moby e Toremar e, tra la fine del 2010 e l'inizio del 2011 anche da Blu Navy - è possibile solo realizzando nei mesi estivi guadagni sufficienti a coprire le perdite realizzate nei mesi invernali.

Tali guadagni sono possibili solo avendo a disposizione un numero sufficiente di corse e, secondo Moby[22], praticando prezzi superiori a quelli praticati da Toremar, che non riesce a coprire i propri costi diretti con i ricavi da biglietti, diritti e vendita di beni e servizi sulla nave ed è infatti sussidiata.

Nel 2010 il *[20% - 25%]* degli introiti lordi di Toremar sulla Piombino – Portoferraio è stato costituito da sussidi[23].
61. La necessità di sussidiare Toremar appare dovuta soprattutto al basso livello di ricavi per corsa effettuata garantito dal prezzo regolato, che risulta di oltre il 40% inferiore al ricavo medio per corsa realizzato da Moby, a fronte di una inefficienza di costo (considerando i costi diretti di navigazione e gli altri costi operativi attribuibili alla rotta) stimabile nel 13% circa.

V.4 La regolamentazione degli slot nel porto di Piombino

62. Il porto di Piombino sconta gravi carenze infrastrutturali, che sono in corso di graduale superamento attraverso un piano poliennale di riqualificazione e sviluppo approvato nel 2006[24].
Nelle more del completamento dei lavori previsti, gli accosti alle banchine per lo svolgimento dei servizi di linea – sia con l'Elba che con la Sardegna ed altre destinazioni – sono disciplinate da procedure definite dall'Ordinanza 23/08 dell'Autorità Portuale di Piombino ("APP"), come modificata dall'Ordinanza 22/10. Tali procedure sono basate sulla definizione, da parte dell'APP, delle bande orarie ("*slot*") disponibili.
63. Come descritto nelle premesse all'Ordinanza 23/08, la procedura disegnata dall'APP parte da alcune considerazioni di fatto:

---

21 *[L'esistenza di significative differenze è stata verificata dagli Uffici dell'Autorità anche per periodi diversi.]*

22 *[Cfr. verbale dell'audizione del 14 giugno 2011]*

23 *[Nel 2009 il peso era stato solo del [10%-15%].]*

24 *[Tale piano è imperniato sui lavori presso il pontile Magona - svoltisi tra il 2007 e il giugno del 2008 -, sul "tombamento" della darsena Lanini (che permetterà di recuperare spazi da destinare ai collegamenti con l'Elba, come affermato nelle premesse all'Ordinanza 23/08) e sui lavori di ristrutturazione ed ampliamento del porto previsti dalla Variante 2 al Piano Regolatore Portuale.]*

- Toremar e Moby hanno storicamente garantito la continuità dei collegamenti tra l'Elba e il Continente, attraverso servizi su base annuale (p. 3 dell'Ordinanza);
- "*l'esigenza sentita con maggiore urgenza dalle Comunità elbane è quella di una migliore programmazione e distribuzione degli orari delle corse tali da massimizzare la copertura giornaliera dei servizi*";
- nei periodi di luglio e agosto è sorta l'esigenza di svolgere corse suppletive rispetto a quelle programmate, "*per far fronte ai flussi di traffico e alle esigenze dei passeggeri non programmabili*".

64. Per tenere conto della presenza storica di Toremar e Moby, l'APP ha deciso che, pur ispirandosi a criteri di selezione "obiettivi e non discriminatori", essa avrebbe tenuto anche conto "*delle past performances dei vettori i quali, negli anni, hanno garantito continuità dei traffici e di servizio da e per il porto di Piombino*" (p. 2 dell'Ordinanza).

Per tenere conto delle esigenze prospettate dalla Comunità elbana, invece, l'APP ha dettato alcuni specifici criteri di selezione tra richieste concorrenti, coerenti con la soddisfazione di tali esigenze.

65. La procedura disegnata nell'Ordinanza n. 23/08 prevede la divisione dell'anno in tre periodi – invernale (da settembre alla Pasqua esclusa), pasquale (compreso tra la fine dell'invernale e l'inizio dell'estivo), estivo (da giugno a settembre) – e la riconferma alle compagnie operanti sulle rotte dal porto di Piombino degli *slot* utilizzati nella stagione precedente, previa verifica di una loro utilizzazione in misura pari almeno all'80%.

Le ulteriori bande orarie disponibili, date dalla somma delle bande orarie non richieste dai vettori storici, delle bande orarie non riconfermate ai vettori storici che non abbiano raggiunto la soglia dell'80% e delle altre bande orarie disponibili (eventualmente a seguito di individuazione di nuovi approdi e/o di nuove modalità di fruizione di quelli esistenti), vengono rese note agli operatori interessati, che possono fare domanda per la loro assegnazione. Nel caso gli *slot* disponibili siano più di 4, alla "gara" per l'assegnazione di tali bande possono partecipare sia gli operatori storici che i "nuovi entranti" (ivi inclusi gli operatori storici che non abbiano passato la verifica preliminare sull'utilizzazione degli *slot* ricevuti la stagione precedente), con una riserva del 50% a favore dei nuovi entranti. Nel caso gli *slot* disponibili siano in numero non superiore a 4, alla "gara" partecipano soltanto i nuovi entranti e gli operatori esistenti che abbiano una quota di *slot* non superiore al 20%[25].

Nel caso alcune bande non siano assegnate, vi saranno ulteriori round di offerta, ai quali possono partecipare tutti gli operatori interessati senza alcun vincolo.

66. In caso di conflitto tra le varie richieste, l'APP darà la preferenza, nell'ordine: *(i)* a quelle che riguardano collegamenti su tutti l'arco dell'anno, *(ii)* a quelle che riguardano nuove tratte, *(iii)* a quelle che prevedono più corse notturne e, infine, *(iv)* a quelle che meglio rispondono all'interesse pubblico, anche con riferimento all'affidabilità della compagnia e al numero di navi utilizzate.

L'applicazione delle procedure previste dall'APP

67. La procedura prevista dall'Ordinanza n. 23/08 è stata applicata per la prima volta alla fine del 2009, in relazione alla programmazione 2010.

In ossequio ai principi dell'Ordinanza, Moby e Toremar hanno chiesto ed ottenuto la conferma degli *slot* della stagione precedente.

Con l'Ordinanza n. 144/09, l'APP, "[p]*reso atto delle perduranti situazioni di congestione rilevate nel periodo estivo che confermano le valutazioni operate in sede di istruttoria agli atti di disciplina (Ordinanza n. 10/08 e Ordinanza n. 23/08), nonché nell'ambito della procedura di individuazione degli slot per l'anno 2009, in merito alla necessità di evitare interferenze e commistioni attraverso la garanzia di adeguati spazi e tempi operativi per l'espletamento delle operazioni commerciali dei vettori e dei servizi connessi (Bunkeraggio, rifornimento provviste, conferimento rifiuti solidi e liquidi, ecc..) e all'indispensabile attribuzioni di specifiche destinazioni per ciascuna banchina, quale presupposto sostanziale della sicurezza delle operazioni portuali e condizione imprescindibile per l'auspicata e tendenziale definitiva separazione dei traffici, con riferimento alle fasi di accesso al porto, di pre-imbarco, e di imbarco*", individuava circa 7 *slot* disponibili nella stagione estiva (giugno – settembre)[26].

Forship presentava una domanda per uno *slot* sulla Bastia – Piombino – che le veniva assegnato – ed una per effettuare il servizio Piombino – Portoferraio su bande orarie parzialmente diverse da quelle disponibili, che però veniva bocciata dall'APP.

Al nuovo entrante Blu Navy, che intendeva operare sia sulla Piombino – Portoferraio che sulla Piombino – Cavo, venivano assegnati 4 *slot* per tutto l'anno, cui se ne aggiungeva un altro per il periodo maggio-agosto. Almeno 2 di tali *slot* risultavano collocati in orari di scarso interesse commerciale[27].

Forship ha instaurato un confronto con l'APP volto ad individuare *slot* aggiuntivi, anche attraverso l'adattamento a spese di Forship stessa di una banchina inutilizzata. A valle dell'esito negativo di tale confronto, Forship ha presentato

---

[25] *[Questa differenziazione è stata introdotta dalla Ordinanza 22/10 dell'APP.]*

[26] *[Gli slot disponibili per le partenze da Piombino per giugno, luglio e la prima metà di settembre erano i seguenti: 5-5.30, 6.30-7.30, 10-11, 12-12.30, 13.30-14, 19.45-20.15, 23-00. Ad agosto gli slot erano gli stessi, ma nella seconda parte del mese lo slot 12-12.30 non era sempre disponibile; il medesimo slot era inoltre reso disponibile nel mese utilizzando spesso gli scivoli, non adatti ad alcuni tipi di nave. Nella seconda metà di settembre lo slot delle 19.45 era anticipato di 75' ed era reso disponibile uno slot ulteriore alle 16.15.]*

[27] *[Nel periodo invernale erano assegnati a Blu Navy gli slot delle 5-5.30, 12-12.30, 16.15-17, 22.30-23.30. Quello pomeridiano veniva posticipato ad aprile e maggio e non era disponibile da giugno alla prima metà di settembre. Da aprile veniva aggiunto uno slot serale e nel periodo giugno – agosto ve ne era uno tra le 13.30 e le 14, inutilizzabile dalla stessa nave che sarebbe partita tra le 12 e le 12.30.]*

una segnalazione all'Autorità nel maggio 2010, ritenendo la procedura di assegnazione degli *slot* seguita dall'APP restrittiva della concorrenza, in quanto gli operatori storici (Moby e Toremar) avrebbero la possibilità di confermare automaticamente i propri *slot* e quindi di svolgere un servizio profittevole, mentre ai nuovi entranti verrebbero lasciati soltanto *slot* residui, collocati in fasce orarie poco pregiate e distanziati in modo tale da impedire l'organizzazione di un servizio a condizioni economicamente efficienti.

68. L'applicazione della procedura prevista nell'Ordinanza 23/08 nel 2010 per la programmazione 2011 faceva emergere nuovamente le problematiche sollevate da Forship pochi mesi prima.

Sulla base della suddetta procedura, a Moby e Toremar venivano confermate le bande dell'anno precedente.

Le verifiche relative a Blu Navy evidenziavano che essa aveva rinunziato ad effettuare il servizio Piombino – Cavo, mentre aveva superato la soglia dell'80% sulla Piombino – Portoferraio. Perciò, gli *slot* relativi alla Piombino – Portoferraio venivano riconfermati nella disponibilità della società.

Forship ripresentava una istanza per effettuare il servizio Piombino – Portoferraio su bande orarie parzialmente diverse da quelle disponibili, che veniva bocciata dall'APP. Contro questa bocciatura Forship presentava ricorso al TAR Toscana, successivamente respinto.

In seguito a proprie analisi, l'APP individuava nuovi *slot* da rendere disponibili, anche grazie al ricorso agli accosti agli scivoli. Con la delibera 172/10 venivano messi a disposizione, per la stagione estiva, 4 *slot* per il traffico regionale[28] e 1 per quello interregionale.

L'APP modificava poi l'Ordinanza n. 23/08, "*al fine di consentire lo sviluppo di una pluralità di operatori dotati di un'offerta minima di servizio*"[29].

L'Ordinanza n. 22/10 del 25 novembre 2010, nel caso di un numero di *slot* disponibili non superiore a 4, escludeva dalla partecipazione alla prima gara per l'assegnazione degli *slot* gli operatori che possedessero già una dotazione pari almeno al 20% degli *slot* disponibili, di fatto ampliando la riserva a favore dei nuovi entranti e permettendo la partecipazione alla gara solo agli operatori storici più piccoli.

In base a tale modifica dell'Ordinanza n. 23/08, partecipavano all'assegnazione dei 4 *slot* anzidetti soltanto Blu Navy e Forship.

A seguito di una serie di valutazioni – tra cui i disservizi causati dalla soppressione di corse da parte di Blu Navy nel 2010, la riduzione della flotta di Blu Navy, l'impossibilità di uso degli accosti agli scivoli per i mezzi di Forship – l'APP assegnava nel maggio 2011 tutti gli *slot* – tranne quelli relativi agli scivoli - a Forship (3) e i rimanenti (1) a Blu Navy.

Forship in audizione ha dichiarato che non ha attivato il proprio servizio per il 2011 in quanto il numero di *slot* è insufficiente per un servizio economicamente sostenibile.

69. Blu Navy sta attualmente utilizzando 2 degli *slot* cui Forship ha rinunziato, in modo da offrire un servizio con un numero di partenze (5) pari alla dimensione minima efficiente.

[omissis]

Le barriere all'entrata create dalla regolamentazione dell'APP

70. Blu Navy, Forship, Toscana di Navigazione e l'Associazione Albergatori dell'Isola d'Elba hanno stigmatizzato la regolamentazione dell'APP, ritenendo che il diritto di prelazione a favore di Moby su una risorsa scarsa quale gli *slot* abbia eretto una significativa barriera all'entrata nel mercato dei servizi di trasporto da e per l'Elba e, in particolare, sulla Piombino – Portoferraio.

Tale regolamentazione avrebbe sostanzialmente cristallizzato le posizioni degli operatori al 2007, lasciando spazi esigui all'entrata dei nuovi concorrenti, soprattutto in ragione della bassa qualità degli *slot* residui in termini sia di attrattività commerciale, che di piena utilizzabilità, sulla base dei vincoli di fattibilità tecnica che regolano l'organizzazione delle corse.

71. Blu Navy, Forship e Toscana di Navigazione hanno anche lamentato le distorsioni introdotte dai criteri di scelta tra domande concorrenti indicati dall'APP, che spingerebbero – per non essere esclusi dall'assegnazione degli *slot* sulla Piombino – Portoferraio - ad offrire un servizio annuale pur nella coscienza della sua insostenibilità economica, dato il numero esiguo di *slot* di adeguata collocazione oraria reso disponibile dall'APP.

Forship ha dichiarato esplicitamente che un servizio annuale con soli 8 *slot* sarebbe insostenibile per una nave veloce, *[omissis*].

72. Forship ha messo in dubbio l'esistenza di una effettiva carenza di *slot*, attribuendola alle peculiari modalità di identificazione degli *slot* adottate dall'APP.

In particolare, secondo gli studi effettuati dai consulenti di Forship[30], sarebbe possibile un utilizzo più razionale delle 6 banchine disponibili, che permetterebbe di mettere a disposizione delle compagnie di navigazione un numero di *slot* maggiore di quello attuale, anche considerando che gli "scivoli" presenti nel porto di Piombino non sono utilizzabili dalle navi veloci. In particolare, l'APP prevederebbe tempi di occupazione delle banchine superiori a quelli stimabili sulla base dei tempi di carico e scarico delle navi Forship.

---

[28] *[Gli slot disponibili per le partenze da Piombino per giugno, luglio e agosto erano i seguenti: 6-7, 8.30-9.30, 12-12.30, 16.45-17.45. Nella prima settimana di giugno e luglio e per tutto il mese di settembre lo slot delle 12 non risultava più disponibile.]*

[29] *[Cfr. l'Allegato alla Delibera 24/10 dell'11/11/2010 del Comitato Portuale del porto di Piombino.]*

[30] *[Studi della società T-Bridge allegati al verbale di audizione.]*

Secondo Forship, inoltre, non vi sarebbero grossi problemi di accesso al porto di Piombino, tranne in casi eccezionali. Peraltro, se è vero che una parte significativa della domanda da e per l'Elba acquista il biglietto il giorno stesso del viaggio presso le biglietterie portuali e quindi nei giorni di maggiore afflusso potrebbero crearsi difficoltà di accesso alle navi e ai parcheggi, è anche vero che nei periodi di punta una quota maggiore della domanda è fatta da passeggeri e veicoli con prenotazione. Ciò ridurrebbe la probabilità che si verifichino difficoltà di accesso.

73. Va rilevato tuttavia come tali valutazioni non siano condivise dall'APP. In risposta ad una richiesta di chiarimenti, l'APP ha precisato i limiti di utilizzo simultaneo delle banchine (solo due sarebbero utilizzabili indipendentemente dalle altre) e le difficoltà derivanti dall'accumularsi sui piazzali dei veicoli in attesa di accedere alle navi, che renderebbe di fatto impossibile l'uso simultaneo delle banchine e, soprattutto, allungherebbero i tempi teorici di imbarco e sbarco utilizzati dai consulenti di Forship.

L'APP ha inoltre affermato che "*lo stock attuale di slot complessivamente disponibili per il traffico di linea […] è previsto rimanere stabile nel prossimo futuro. Infatti, le modifiche infrastrutturali già programmate sono destinate ad aumentare la capacità per altri traffici portuali e non si prevede, almeno nell'attuale fase di congiuntura della finanza pubblica, una disponibilità di risorse tale da far ipotizzare ulteriori significativi investimenti infrastrutturali per i traffici traghetto*".

VI. LA POSIZIONE DELLE PARTI E DEGLI INTERVENIENTI

VI.1 La posizione di Moby

74. Riguardo alle motivazioni dell'acquisizione, i rappresentanti di Moby hanno dichiarato che Moby ha partecipato alla gara per la privatizzazione di Toremar soprattutto in virtù del forte radicamento locale e storico di Moby nell'isola d'Elba, che è il luogo in cui la società ha cominciato a svilupparsi dopo i primi inizi in Sardegna. Inoltre, Moby ha dichiarato che "*se Toremar fosse stata acquisita da un altro operatore lo scenario competitivo avrebbe potuto cambiare in maniera svantaggiosa per Moby, qualora tale operatore avesse messo in pratica politiche di dumping sostenibili da un'impresa pubblica grazie alle sovvenzioni di cui avrebbe goduto*". I rappresentanti di Moby hanno dichiarato che "*MOBY e Toremar verranno gestite in maniera separata. Anche la governance sarà organizzata in modo da rendere la gestione di Toremar estranea a quella di Moby, fatta eccezione per la presenza nel CdA di Toremar di un membro della famiglia Onorato in rappresentanza della proprietà di Toremar e Moby*"[31].

75. Secondo Moby, l'operazione non avrà rilevanti effetti sulla concorrenza. Infatti, "*il contratto di servizio di Toremar lascia scarsi margini di manovra all'acquirente, in quanto la politica di prezzo è largamente predeterminata da tale contratto, così come l'offerta di corse e la capacità delle navi da utilizzare. Gli obblighi stabiliti dal contratto di servizio sono tali che Toremar di fatto dovrà essere gestita come una società separata. Per questi motivi, la concentrazione permetterà forse a MOBY di realizzare alcune sinergie di costo, ma non le arrecherà significativi vantaggi di carattere commerciale. Toremar continuerà a rappresentare un concorrente per le navi di MOBY: a causa delle tariffe fissate nel contratto di servizio, infatti, le navi di Toremar continueranno a riempirsi prima di quelle di MOBY*"[32]. Moby prevede che "*non vi saranno significative razionalizzazioni* [dell'offerta], *tranne che in inverno, quando gli orari potranno essere meglio scaglionati per offrire un miglior servizio*"[33].

76. Riguardo alla possibilità di controllare le scelte di Toremar relative alla collocazione dei giorni in cui applicare la tariffa media e quella alta, i rappresentanti di Moby hanno negato "*che ci possa essere una convenienza a collocare i giorni a tariffa alta al di fuori dei picchi di domanda previsti per fine luglio e agosto, perché la differenza di volumi (biglietti venduti) su cui si applicherebbe il maggior prezzo negli altri mesi della stagione estiva sarebbe tale da rendere tale politica non profittevole, pure considerando l'eventuale guadagno che Moby potrebbe trarne applicando prezzi più alti*" [34].

77. Moby ritiene inoltre "*che la situazione di congestione del porto di Piombino, a suo parere, potrebbe rimanere ancora a lungo. Tale congestione deriva sia dalla limitata disponibilità di approdi – che può essere in parte superata da una migliore programmazione e dall'utilizzo di banchine oggi dedicate al traffico interregionale – sia dai problemi di traffico nel retroporto di Piombino e Portoferraio. Secondo il dott. Savarese, con l'attuale organizzazione degli approdi, non vi sono significativi problemi di traffico. Tuttavia, l'individuazione di nuovi slot e la conseguente effettuazione di nuove corse potrebbero creare difficoltà sia a Portoferraio che a Piombino. Ciò anche perché circa metà dei biglietti venduti proviene da acquisti effettuati senza prenotazione o con preavvisi minimi, per cui si possono verificare picchi di domanda improvvisi che creano congestioni del traffico veicolare nei due porti. Tali difficoltà potrebbero essere accresciute dalla presenza di un maggior numero di concorrenti sulla rotta Piombino – Portoferraio*" [35].

78. Secondo Moby, infine, "*il mercato non è in grado di sostenere nel lungo periodo più di tre compagnie (Moby, Toremar ed un terzo concorrente) che facciano utili positivi operando tutto l'anno. Ciò perché i margini realizzati nella*

---

[31] *[Verbale audizione del 14 giugno.]*

[32] *[Verbale audizione del 5 luglio.]*

[33] *[Verbale audizione del 14 giugno]*

[34] *[Verbale audizione del 14 giugno]*

[35] *[Verbale audizione del 14 giugno]*

stagione estiva devono coprire le perdite sostenute nel periodo invernale e un numero di compagnie superiore a tre ridurrebbe i ricavi estivi di ciascuno, rendendo più difficile la copertura dei costi della stagione invernale" [36].

VI.2 La posizione dei terzi intervenienti

a) La posizione di Toscana di Navigazione

79. Secondo Toscana di Navigazione (di seguito, TN), l'operazione in esame darà luogo a rilevanti effetti unilaterali sulla rotta Piombino – Portoferraio, come dimostrato dall'aumento dell'indice di concentrazione di Hirschman – Herfindahl ("HHI") di oltre 3000 punti, fino ad un livello superiore a 9000 punti. Ciò sarebbe dovuto al fatto che Moby acquisirà il controllo dell'unico concorrente ritenuto "credibile" da TN e dal fatto che le quote di mercato della nuova entità non potranno essere erose – né da Blu Navy né da nuovi entranti – a causa della regolamentazione degli accosti nel porto di Piombino, che permetterà alla nuova entità di mantenere tutti gli accosti attualmente utilizzati. Grazie a ciò, la nuova entità sarà in grado di aumentare i prezzi "*in maniera proficua senza subire alcuna pressione concorrenziale*".

TN ha anche paventato due diversi possibili danni alla concorrenza e ai consumatori che l'operazione potrebbe creare. Da un lato, Moby potrebbe mettere in atto politiche "predatorie" per scoraggiare lo sviluppo o l'entrata di concorrenti, grazie ai contributi pubblici di cui Toremar sarà destinataria. In secondo luogo, Moby potrebbe effettuare accordi di *code-sharing* con Toremar al fine di soddisfare formalmente gli obblighi di servizio pubblico e permettere a Moby di rivendere la capacità di Toremar a prezzi più elevati.

80. TN ha sottolineato come le modalità di assegnazione degli accosti da parte dell'APP costituiscano la principale barriera all'ingresso nei mercati rilevanti, in quanto garantirebbero una sostanziale assenza di contendibilità della posizione di mercato degli operatori *incumbent* proprio in ragione della assegnazione automatica degli accosti già utilizzati e, quindi, della limitata possibilità per potenziali nuovi concorrenti di fare ingresso su tali mercati. Questo sarebbe confermato dalle recenti esperienze di operatori quali Blue Navy e Forship, i quali si sono visti assegnare un numero esiguo di *slot* residuali, collocati in fasce commerciali "*talmente poco appetibili*" che Forship ha rinunziato al servizio e Blu Navy lo svolge sostenendo "*ingenti perdite*".

TN ha inoltre evidenziato i possibili effetti anti-competitivi dei criteri di preferenza previsti dall'APP - in particolare, quelli che fanno riferimento alla disponibilità degli operatori privati di offrire servizi su tutto l'anno, su tratte diverse dalla Piombino-Portoferraio e nelle ore notturne. Per un nuovo entrante che non sia dotato di frequenze in numero sufficiente, in particolare nel periodo estivo, e di orari economicamente profittevoli sulla tratta più remunerativa (Piombino-Portoferraio), tali preferenze costituiscono una ulteriore barriera all'entrata.

81. In merito alla disciplina degli accosti, TN fa notare che le "*Direttive sulle modalità e sui requisiti per il rilascio e la revoca delle autorizzazioni per l'esercizio di trasporto marittimo pubblico di linea residuali*"[37] adottate dalla Regione Sardegna appaiono più rispondenti ai principi di tutela della concorrenza. In primo luogo, le frequenze attualmente disponibili, e non gravate da oneri di servizio pubblico, hanno durata triennale. Allo scadere di tale periodo è previsto un meccanismo di rassegnazione degli accosti sulla base di tetti massimi per soggetto richiedente, in presenza di più richieste in concorrenza, le cui domande sono selezionate e ordinate in relazione a criteri qualitativi oggettivamente predefiniti.[38] In particolare, la Direttiva prevede che: *i)* nel caso di due richieste, il 60-70% sia assegnato al richiedente avente priorità mentre il residuo 30-40% all'altro; *ii)* nel casi di tre o più richieste, sino al 40% sia assegnato al richiedente avente priorità il rimanete agli altri.

82. In astratto, quindi, sulla base delle summenzionate disposizioni, a Moby non potrebbero essere assegnati più di 10/11 accosti – non contando quelli di Toremar che permangono esclusi dal processo di assegnazione – e quindi essa dovrebbe rilasciare al mercato più di 8 accosti.

83. Infine, con riguardo alle possibili misure correttive, TN indica che un concorrente può operare in maniera efficiente nel mercato solo se dispone di 8/10 corse giornaliere, con punte di 15 accosti nella stagione estiva. La disponibilità di *slot* dovrebbe essere garantita in fasce orarie profittevoli, sotto il profilo commerciale compatibili con i flussi di domanda, e tali da non creare sovrapposizioni tra loro, ovvero con orari di partenza ogni 3 ore – se il servizio è offerto con un traghetto tradizionale –o ogni ora e mezza – qualora il servizio sia effettuato con due navi. La differenza di frequenze operate tra diverse stagioni è conseguenza del fatto che la maggior parte dei guadagni è realizzata nel periodo estivo.

TN non concorda con la dichiarazione di Moby circa l'ingresso di un solo concorrente; a giudizio di TN, al fine di favorire una concorrenza effettiva, dovrebbero operare almeno due concorrenti oltre alla nuova entità post-fusione.

Ciò premesso, quindi, Moby dovrebbe rilasciare 8/10 accosti (ossia, 4-5 *slot* in partenza da Piombino) nel periodo di bassa domanda e 15 (ossia, 7-8 *slot* in partenza da Piombino) in quello di alta domanda sulle rotte che presentano

---

[36] *[Verbale audizione del 14 giugno]*

[37] *[Cfr. Allegato alla Delib.G.R. della Sardegna n. 38/51 del 6.8.2009.]*

[38] *[Ai sensi dell'art. 4 della delibera n. 38/51, le richieste di servizio pubblico di linea proposte da più operatori in concorrenza tra loro sono valutate, comparativamente, anche secondo i seguenti parametri tra cui : tariffe previste; adeguatezza al servizio, tipologia (anche capienza e altri servizi) e anzianità del naviglio da utilizzarsi; Minore età del naviglio; maggiore durata del servizio (annuale, estivo e/o invernale); periodicità del servizio.]*

criticità concorrenziali, con l'obbligo di non partecipazione alla ri-assegnazione e con il divieto di metter in atto accordi di *code-sharing* con Toremar.

b) La posizione di Blu Navy

84. E' opinione di BN che l'operazione di concentrazione potrà, stante le attuali condizioni di mercato, determinare una significativa restrizione della concorrenza sui mercati rilevanti. BN suggerisce che, in virtù della capienza della flotta di cui potrà disporre la nuova entità, nonché della frequenza e qualità degli accosti a disposizione di Moby/Toremar, della notorietà delle due compagnie operatori storicamente presenti sui collegamenti con l'arcipelago Elbano e della capacità finanziaria della nuova entità, Moby potrà praticare politiche aggressive e anticoncorrenziali a danno di BN, unico attuale concorrente sul mercato.

85. Analogamente a TN, anche BN sottolinea che le rilevanti barriere amministrative ed infrastrutturali garantiscono, di fatto, il mantenimento a Moby/Toremar della posizione di dominanza post-concentrazione. La principale criticità dell'attuale regolamentazione è la previsione dell'automatico rinnovo degli accosti agli operatori *incumbent*, che consente di mantenere inalterata nel tempo, stante i limiti all'espansione delle infrastrutture, la rispettiva posizione di mercato (a patto di garantire l'efficienza del servizio offerto). Seppure è prevista una regolamentazione del rilascio di *slot* residui all'assegnazione agli operatori storici, questi sono del tutto insufficienti a garantire l'esplicarsi di un servizio di trasporto alternativo a quello di Moby/Toremar.

Sul punto, BN ha ricordato che per il periodo 2011 gli *slot* che residuavano dall'assegnazione a Moby/Toremar erano 8 e non tutti di qualità adeguata a creare un programma completo di corse sull'arco della giornata. Essa attualmente riesce ad offrire 5 corse giornaliere solo perché ha integrato i propri accosti con quelli non utilizzati da Forship. *[omissis*].

c) La posizione dell'Associazione Albergatori Isola d'Elba

86. L'AEE è preoccupata per i riflessi negativi che un aumento dei prezzi dei trasporti verso l'Elba potrebbe avere sul turismo elbano, che rappresenta l'80% dell'economia elbana.

Secondo l'AEE, l'attuale contesto normativo-regolamentare riguardante gli accosti nel porto di Piombino ha innalzato barriere all'entrata che impediscono l'entrata e lo sviluppo di nuovi operatori nei collegamenti marittimi con l'isola d'Elba. Tale situazione verrà aggravata ulteriormente dalla concentrazione, "*che si ripercuoterà negativamente sul già elevato costo dei trasporti marittimi di collegamento da e per l'Elba*".

L'AEE ricorda infatti che già negli anni precedenti, come risulta dalle relazioni di gestione accluse ai bilanci 2007 e 2008 di Moby, sia Toremar che Moby sono state in grado di aumentare i prezzi dei biglietti. A seguito dell'operazione, tale capacità di accrescere i prezzi potrebbe aumentare.

87. L'AAE ritiene che l'eventuale rilascio da parte di Moby di *slot*, così come dichiarato dall'APP in sede di audizione, debba essere precisato nella quantità e qualità già in sede di istruttoria, in maniera da creare certezza al mercato. Ad oggi, infatti, non vi sono collegamenti marittimi alternativi da/per l'Elba da porti diversi da Piombino e la posizione di Moby verrà rafforzata a seguito dell'acquisizione di Toremar, che consentirà di consolidare in capo ad un unico soggetto più del 90% degli *slot* attualmente disponibili in tale porto.

Con riguardo alle infrastrutture, l'AAE suggerisce che dovrebbero essere realizzate razionalizzazioni dei porti al fine di recuperare spazi ad oggi inutilizzati.

88. Per quanto riguarda gli impegni delineati da Moby nell'audizione del 14 giugno 2011, l'AAE ricorda che gli operatori privati non sono obbligati a prestare il servizio di trasporto su tutto l'anno; il servizio annuale dovrebbe essere garantito dal servizio pubblico, al fine di evitare distorsioni della concorrenza. Dato che un operatore privato operante tutto l'anno dovrebbe compensare le perdite invernali con i ricavi estivi, un impegno volto a far entrare un unico concorrente operante tutto l'anno, quale quello proposto da Moby, appare volta a "*limitare al massimo il numero degli slot da rilasciare ai concorrenti*".

VII. VALUTAZIONE DELLA CONCENTRAZIONE

VII.1: I mercati rilevanti

89. L'operazione interessa i servizi di trasporto marittimo di linea di passeggeri, con o senza veicoli, e di merci. In particolare, il servizio di trasporto merci può essere erogato con navi miste merci/passeggeri (c.d. *Ro-Pax*) o con navi traghetto tuttomerci (c.d. *Ro-Ro*).

Secondo un consolidato orientamento dell'Autorità, l'attività di trasporto marittimo di linea di passeggeri, con o senza veicoli, e di merci, che fa la spola tra due porti a cadenze frequenti e regolari, si distingue da altre modalità di trasporto occasionale in quanto presenta caratteristiche specifiche, quali la regolarità del servizio, gli orari e le tariffe prefissate[39].

90. Nell'ambito di tale settore è possibile individuare una serie di mercati rilevanti distinti, definiti sostanzialmente in base alle rotte sulle quali il servizio viene effettuato.

Sulla base di consolidati precedenti nazionali e comunitari, in applicazione del metodo delle coppie di origine-destinazione, i collegamenti tra coppie di porti e, più precisamente, tra i rispettivi bacini di utenza, costituiscono

[39] *[Cfr. provv. n. 2379 A49 - Pozzuoli Ferries/Gruppo Lauro, in Boll. n. 42/94.]*

altrettanti mercati rilevanti. Ciò perché essi rappresentano l'origine e la destinazione dello spostamento e, in quanto tali, non sono sostituibili dal punto di vista della domanda. Perciò, la dimensione geografica e quella merceologica dei mercati rilevati sono sostanzialmente coincidenti – come accade tipicamente per i servizi di trasporto.

91. Con riguardo alla sostituibilità tra collegamenti veloci via aliscafo e collegamenti attraverso traghetti, nei suoi precedenti l'Autorità ha escluso tale sostituibilità, in ragione dei tempi di percorrenza sensibilmente diversi e della differenza di prezzo tra i due servizi[40]. Inoltre, gli aliscafi non permettono il trasporto di veicoli.

L'evoluzione tecnologica ha portato allo sviluppo di traghetti veloci, in grado di trasportare anche veicoli in un tempo ridotto rispetto a quello dei traghetti tradizionali. Tali mezzi appaiono direttamente sostituibili con i traghetti tradizionali sia dal lato della domanda (grazie alla possibilità di trasportare i veicoli) che dal lato dell'offerta (utilizzano quasi tutti i tipi di banchine dei traghetti tradizionali). La sostituibilità con gli aliscafi appare invece limitata alla sola dimensione del tempo di percorrenza, mentre non vi è sostituibilità riguardo al trasporto dei veicoli.

92. Con specifico riguardo al servizio di trasporto di linea di merci, con navi *Ro-Pax* o *Ro-Ro*, questo costituisce un mercato del prodotto distinto rispetto a tutte le altre modalità di trasporto marittimo di merci (in particolare quello esercitato con navi porta-container o con navi che trasportano vagoni ferroviari).

93. Nel caso di specie, le Parti oggetto della presente operazione effettuano collegamenti marittimi locali, tra alcuni porti della Regione Toscana (Livorno, Piombino e Porto Santo Stefano) e le principali isole dell'arcipelago toscano, tra cui alcune di modeste dimensioni. Il servizio di trasporto marittimo di linea merci è erogato esclusivamente con navi miste merci/passeggeri (c.d. *Ro-Pax*).

94. Gli elementi a disposizione indicano che vi è solo una limitata sostituibilità tra le tre rotte esercite da Piombino all'Isola d'Elba: Portoferraio, Cavo e Rio Marina.

Infatti, per gli abitanti della parte orientale dell'isola il tragitto via Portoferraio richiede oltre il doppio del tempo. Tale differenza appare più che compensare la maggiore frequenza di corse per Portoferraio. Le corse in aliscafo via Cavo per Portoferraio, d'altro canto, non sono sostituibili con quelle dei traghetti per tutti coloro che viaggiano con un veicolo al seguito. Inoltre, per tutti i passeggeri che privilegino la rapidità del viaggio, un risparmio di circa un terzo del tempo necessario per raggiungere Portoferraio – ad un prezzo che è intermedio tra quelli delle corse in traghetto di Toremar e di Moby – rende tale servizio scarsamente sostituibile con quello del traghetto.

Per quanto riguarda gli abitanti della zona occidentale dell'isola, non vi sono alternative al traghetto per Portoferraio.

Occorre inoltre considerare che le infrastrutture viarie dell'isola rendono preferibile uno sbarco quanto più vicino possibile alla destinazione.

Dal lato dell'offerta, infine, i porti di Rio Marina e Cavo si prestano soltanto all'uso da parte di navi di dimensioni minori di quelle normalmente utilizzate per Portoferraio.

Si può dunque concludere che le tre rotte rappresentano tre mercati rilevanti distinti rispetto al trasporto passeggeri e veicoli al seguito.

95. Con specifico riferimento alla rotta per Cavo, va evidenziato come, accanto alla differenza di tempo di percorrenza (l'aliscafo impiega la metà circa del tempo del impiegato dal traghetto), vi sia una totale assenza di sostituibilità tra traghetto e aliscafo per tutti coloro che viaggiano con un veicolo al seguito.

Perciò, occorre distinguere due diversi mercati rilevanti, uno per le corse veloci in aliscafo ed una per le corse in traghetto.

96. Considerazioni simili sulla sostituibilità tra le varie rotte valgono anche per il trasporto merci. Nel corso dell'istruttoria, peraltro, è emerso come l'unico porto dal quale attualmente è possibile trasportare merci sull'Isola d'Elba è quello di Piombino.

97. Per quanto riguarda le altre rotte, appare evidente come esse non siano in alcun modo sostituibili tra di loro, né per il trasporto passeggeri e veicoli al seguito, né per il trasporto merci.

98. Perciò, i mercati rilevanti per la valutazione della presente operazione sono costituiti dal mercato del trasporto di linea di passeggeri, con o senza veicoli, e il mercato del trasporto merci su ciascuna delle seguenti rotte:

a) Piombino — Portoferraio (Isola d'Elba), via traghetto;
b) Piombino — Rio Marina (Isola d'Elba) — Isola di Pianosa;
c) Piombino — Cavo, via traghetto — Portoferraio (Isola d'Elba);
d) Porto S. Stefano — Isola del Giglio;
e) Livorno — Isola di Gorgona — Isola di Capraia,

e dal mercato del trasporto di linea di passeggeri mediante aliscafo sulla rotta *Piombino— Cavo — Portoferraio (Isola d'Elba*).

VII.2: Effetti dell'operazione

La rotta Piombino — Portoferraio (via traghetto)

99. Sulla principale rotta dell'Arcipelago – la Piombino – Portoferraio –, la nuova entità Moby/Toremar deterrà una quota del 96% circa del trasporto passeggeri e quote pari al 95% circa nel trasporto veicoli e praticamente del 100% nel trasporto merci.

---

40 *[Cfr. provv. n. 2379 del 19 ottobre 1994, A49 - Pozzuoli Ferries/Gruppo Lauro, in Boll. n. 42/94.]*

La nuova entità deterrà inoltre oltre l'80% degli *slot* di partenza disponibili per il servizio su tale rotta. A causa della regolamentazione attuale dell'assegnazione degli *slot* da parte dell'APP, a meno di riduzioni significative del livello di servizio offerto – tali da determinare un'utilizzazione di tali *slot* sotto l'80% - la nuova entità vedrà confermato il possesso di tali *slot* nelle future stagioni.

100. La capacità di Blu Navy o di altri eventuali concorrenti di limitare il potere di mercato della nuova entità sarà limitato dalla scarsità di *slot* disponibili. Le risultanze istruttorie hanno mostrato che gli *slot* disponibili permettono di costruire soltanto un programma di partenze tecnicamente fattibile ed economicamente sostenibile, basato su 5 partenze. Tale programma è quello attualmente utilizzato da Blu Navy.

Perciò, la disponibilità di *slot* attuale rende impossibile non solo l'entrata di un altro concorrente, ma anche lo sviluppo dell'offerta del concorrente esistente.

101. Le risultanze istruttorie hanno messo in luce l'abilità di Moby di riempire le proprie navi ad un prezzo medio più elevato di quello di Toremar, sfruttando i picchi di domanda e i periodi di bassa elasticità della stessa domanda, grazie ad una politica dinamica di prezzo. Tale politica è stata vincolata dai prezzi regolati di Toremar, in misura inversamente proporzionale all'eccesso di capacità offerta rispetto alla domanda.

A seguito dell'operazione, Moby sarà in grado di allentare i vincoli concorrenziali esercitati da Toremar e acquisirà quindi quella indipendenza di comportamento che caratterizza la posizione dominante.

102. L'acquisizione di Toremar appare in grado di accrescere l'indipendenza di comportamento di Moby e la sua capacità di esercitare il proprio potere di mercato, grazie all'esistenza di barriere all'entrata che impediscono un'entrata efficiente.

Moby infatti acquisirà il controllo non solo delle limitate scelte di *pricing* che la regolazione lascia a Toremar, ma soprattutto avrà un controllo totale delle decisioni relative alla quantità di capacità da mettere a disposizione del mercato e una informazione completa dell'andamento del riempimento delle navi di Toremar.

103. I dati acquisiti nel corso dell'istruttoria indicano che Moby non solo è stata in grado di raggiungere fattori di riempimento delle proprie navi – più grandi di quelle di Toremar – uguali o superiori a quelli di Toremar, ma anche che è riuscita a farlo fissando – nei periodi di domanda più elevata e meno sensibile al prezzo – prezzi significativamente più alti di quelli di Toremar.

Tale abilità sarà accresciuta dalla concentrazione, a scapito dei consumatori.

Dopo la concentrazione, l'offerta di capacità di Toremar potrà essere coordinata con quella di Moby, in modo da favorire il riempimento delle navi Moby a prezzi elevati, anche limitando la capacità offerta sulle navi Toremar[41]. Inoltre, la conoscenza dell'andamento del riempimento delle navi Toremar permetterà a Moby di meglio calibrare i propri prezzi in funzione del riempimento delle navi di Toremar e a sfruttare pienamente la sua condizione di monopolista sulla domanda residuale nei momenti di maggior domanda. Tale azione sarà facilitata dal fatto che Moby dovrà approntare un nuovo sistema di prenotazione e acquisto *on-line* per i servizi di Toremar, collegato al proprio, che andrà a sostituire quello attuale, costituito da una sezione separata del sistema di prenotazione Tirrenia[42].

Moby avrà in particolare un incentivo a limitare il numero di veicoli trasportati sulle navi Toremar, ad esempio attraverso una ridefinizione degli spazi disponibili[43], dato che sui veicoli la differenza tra la tariffa scontata e quella piena di Moby è assai più significativa che per i passeggeri.

In generale, Moby avrà interesse affinché Toremar offra soltanto la capacità necessaria ad assicurare che le perdite non superino l'ammontare del contributo pubblico prestabilito nell'ambito dell'offerta aggiudicataria.

104. Nella misura in cui Moby riuscirà a trasferire parte della domanda oggi soddisfatta da Toremar sulle proprie navi ai propri prezzi o riuscirà ad aumentare i propri prezzi, il prezzo medio del trasporto passeggeri, veicoli e merci sulla rotta Piombino – Portoferraio aumenterà.

105. La concentrazione permetterà certamente a Moby e Toremar di realizzare sinergie sul piano dell'acquisto di vari input e servizi.

La nuova entità potrà inoltre razionalizzare le corse, in modo da sfruttare al meglio la capacità che Toremar è obbligata a mettere a disposizione per motivi di servizio pubblico nella stagione invernale e in quella intermedia – aumentando il tasso di occupazione delle navi di Toremar e risparmiando costi per le navi di Moby.

Non vi è ragione, tuttavia, per ritenere che la nuova entità trasferirà ai consumatori estivi le efficienze così realizzate, in quanto, in assenza di una significativa pressione concorrenziale, esse potranno più convenientemente essere impiegate per migliorare il risultato operativo delle due società. Perciò, il miglioramento di efficienza andrà solo a vantaggio delle Parti.

106. Nel complesso, quindi, l'operazione comunicata conferirà alla nuova entità una posizione strutturale di assoluto rilievo sia in termini di passeggeri, veicoli e merci trasportate, che in termini di disponibilità di *slot* – un input produttivo essenziale per operare in questo settore. La disponibilità di *slot* e l'acquisizione da parte di Moby del

---

41 *[Gli obblighi di servizio di Toremar sono definiti in termini di numero di corse e di qualità del naviglio utilizzato, mentre totale libertà è lasciata riguardo alla gestione della capacità, che è limitata solo dalle conseguenze in termini di minori ricavi.]*

42 *[Ciò è stato confermato da Moby nell'audizione del 5 luglio.]*

43 *[Si noti che le schede tecniche fornite da Toremar indicano capacità di trasporto veicoli nettamente inferiori a quelle risultanti dall'applicazione del criterio degli spazi da 4 metri utilizzato da Moby per definire le capacità di trasporto veicoli delle proprie navi e sul quale è basata la tabella 3.]*

controllo delle scelte di offerta e delle informazioni relative al riempimento della capacità di Toremar, unite all'abilità già mostrata da Moby di esercitare un certo grado di potere di mercato, conferiranno alla nuova entità l'abilità di comportarsi in maniera indipendente dai suoi concorrenti e dai clienti.

107. Nelle condizioni di concorrenza correnti, determinate dalle barriere regolamentari all'entrata create dall'APP, vi sarebbe un unico concorrente della nuova entità, operante alla più piccola delle dimensioni efficienti minime individuate dagli operatori nel corso del procedimento.

La capacità disciplinante di tale concorrente non appare allo stato sufficiente a contrastare il potere di mercato di Moby. La presenza di barriere all'entrata, d'altro canto, continuerà ad impedire l'entrata di concorrenti in grado di disciplinare il potere di mercato di Moby.

Perciò, non esistono vincoli concorrenziali sufficienti ad impedire che la nuova entità Moby/Toremar si comporti in maniera indipendente dai concorrenti (effettivi e potenziali) e dai clienti.

108. Per tali motivi, l'operazione appare suscettibile di creare una posizione dominante in capo a Moby sulla rotta Piombino - Portoferraio, tale da ridurre in maniera sostanziale e durevole la concorrenza sui mercati interessati.

Le altre rotte

109. Sulle rotte *Isola del Giglio — Porto S. Stefano*, *Livorno — Isola di Gorgona — Isola di Capraia* e *Piombino — Rio Marina (Isola d'Elba) — Isola di Pianosa*, l'operazione non avrà effetti concorrenziali, risolvendosi nella sostituzione di un operatore con un altro.

110. Per quanto riguarda i collegamenti per Cavo, l'operazione non determinerà alcuna sovrapposizione tra le Parti, dato che esse operano utilizzando mezzi differenti e quindi offrendo servizi sufficientemente distinti da poter costituire due mercati rilevanti separati.

VII.3: Gli impegni proposti da Moby

111. Nell'audizione del 5 luglio 2011 Moby ha dichiarato la sua disponibilità ad assumere alcuni impegni in relazione al rilascio di *slot*.

Tale disponibilità è condizionata da due elementi. Da un lato, Moby intende evitare la cessione di un numero di *slot* "*tale da creare un concorrente con una disponibilità di slot superiore alla disponibilità residua di Moby (esclusa Toremar*)". Dall'altro, Moby si è detta convinta che il mercato non possa sostenere più di un altro operatore (oltre a Moby e a Toremar) operante alla dimensione minima efficiente.

112. Ciò premesso, Moby ha offerto l'impegno "*a rilasciare un numero di slot idonei, sotto il profilo della dislocazione oraria e della attrattività commerciale, a consentire che almeno uno dei concorrenti attualmente esistenti ed assegnatari di slot, Blu Navy o Forship, o un nuovo entrante assegnatario di slot – integrando tali slot con quelli ad esso assegnati dall'Autorità Portuale di Piombino (in quanto già utilizzati nella stagione precedente oppure ad esito delle nuove procedure di assegnazione degli slot disponibili) – sia in grado di offrire un programma di corse commercialmente competitivo sulla rotta Piombino - Portoferraio. Moby si impegna a far sì che il rilascio degli slot permetta all'operatore concorrente di offrire continuativamente nella stagione estiva un programma di corse A/R giornaliere da Piombino - collocate in orari commercialmente attrattivi e distanziate opportunamente in funzione della tipologia di nave utilizzata dal concorrente stesso – comprendente almeno 8 corse A/R (8 slot) sulla rotta Piombino - Portoferraio*. […]

Moby non intende cedere complessivamente più di 5 slot, pur dichiarandosi disposta a scambiare con i concorrenti slot adiacenti al fine di assicurare la fattibilità tecnica e la validità economica e commerciale dei programmi operativi dei concorrenti stessi, senza che ciò comprometta la fattibilità tecnica dei propri programmi operativi.

In particolare, qualora il naviglio dei concorrenti non sia adatto a determinate tipologie di approdi presenti nel porto di Piombino – p.es. gli scivoli -, Moby si impegna a concordare con i concorrenti e l'Autorità Portuale di Piombino soluzioni che permettano al concorrente di operare nelle fasce orarie necessarie allo svolgimento del programma di corse delineato in precedenza, ivi incluso lo spostamento degli approdi delle navi Moby o Toremar.

La definizione degli slot oggetto di cessione o di scambio avverrà a partire dalle programmazioni proposte dai concorrenti di Moby e Toremar. […]

Moby si impegna a mettere a disposizione gli slot necessari a creare le condizioni di entrata sopra descritte per una durata di 5 anni, a partire dal 2012".

"*Al fine di evitare una eccessiva penalizzazione*", Moby ritiene anche che essa "*non dovrebbe essere esclusa dall'assegnazione degli slot che residuino dopo la prima fase di allocazione degli slot ai concorrenti*", secondo le procedura previste dall'Autorità Portuale di Piombino.

Moby ha chiarito che gli eventuali scambi "*non concorrono al raggiungimento del limite massimo di 5 slot che Moby si impegna a cedere*".

VII.4: Misure alle quali si condiziona l'autorizzazione della concentrazione

113. La creazione in capo a Moby di una posizione dominante, in grado di ridurre in maniera sostanziale e durevole la concorrenza a seguito della concentrazione in esame, è strettamente connessa al fatto che le procedure di assegnazione degli *slot* implementate dall'APP hanno dato a Moby e a Toremar il controllo di circa l'80% degli *slot* in partenza da Piombino, lasciando a disposizione degli entranti un numero di *slot* di qualità (ossia, di collocazione temporale) tale da consentire l'entrata di un solo operatore, alla più piccola dimensione minima efficiente possibile.

Tale riduzione della concorrenza potrebbe essere evitata attraverso la creazione delle condizioni che permettano l'entrata o lo sviluppo di uno o più concorrenti in grado di disciplinare l'esercizio del potere di mercato da parte della nuova entità.
Tali condizioni consistono *(i)* nel rilascio – da parte della nuova entità – di un numero di *slot* sufficiente a permettere che uno o più operatori – oltre alla nuova entità – operino sul mercato ad una dimensione almeno pari alla dimensione minima efficiente e *(ii)* nella disponibilità di Moby a procedere ad eventuali "scambi" di *slot* tra Moby e i concorrenti, in modo da garantire la fattibilità tecnico-economica e la profittabilità dei programmi di attività dei concorrenti, ma anche quella del programma di Moby basato sugli *slot* residui.
Le condizioni graverebbero su Moby, essendo gli *slot* assegnati a Toremar vincolati agli obblighi di servizio pubblico. Toremar potrà comunque contribuire alla definizione di programmi fattibili di attività dei concorrenti attraverso la disponibilità a scambiare approdi che maggiormente si adattino alle specifiche del naviglio dei concorrenti stessi.
114. Gli impegni di Moby possono favorire al più la presenza di un unico concorrente alla dimensione minima efficiente sulla Piombino - Portoferraio, coerentemente con l'opinione espressa da Moby, secondo cui il mercato non potrebbe sopportare più di un operatore oltre Moby stessa e Toremar.
L'Autorità ritiene tuttavia che debbano essere create le condizioni perché il numero ottimale di operatori attivi sulla Piombino – Portoferraio sia determinato dal mercato stesso e non predeterminato dagli impegni offerti da Moby.
In questo senso, gli impegni di Moby appaiono insufficienti ad eliminare le preoccupazioni concorrenziali dell'Autorità.
115. L'Autorità ritiene necessario che venga creato un *pool* di almeno 14 *slot* destinati alle partenze da Piombino per Portoferraio nella stagione estiva, adeguatamente distribuiti nell'arco della giornata e corrispondenti ad accosti tecnicamente adatti alle navi dei concorrenti, disponibile per i nuovi entranti ed il piccolo concorrente attualmente attivo sulle rotte per l'Elba - Blu Navy.
Tale *pool* potrà essere creato aggiungendo agli *slot* attualmente disponibili (i 5 originariamente assegnati a Blu Navy e i 3 assegnati a Forship) fino a 6 *slot* ceduti da Moby.
116. Inoltre, Moby dovrebbe "scambiare" - ove tecnicamente possibile e senza pregiudicare la fattibilità tecnica e la validità economico-commerciale dei propri programmi sugli *slot* residui – i propri *slot* con quelli relativi ad orari contigui a disposizione di *qualunque* concorrente effettivo o potenziale[44], ma da questi non utilizzabili per motivi tecnici. A tali scambi potranno concorrere anche gli *slot* disponibili sulla linea per Cavo, ove necessario.
Tali scambi non dovrebbero essere numericamente limitati, trovando un limite solo nella fattibilità tecnico – economica e nella validità commerciale dei programmi di Moby sugli *slot* residui
117. L'ampliamento del numero massimo di *slot* che Moby dovrà rilasciare appare necessitato dal fatto che alcuni degli *slot* attualmente disponibili per i concorrenti sono di bassa qualità – ossia collocati in fasce orarie poco appetibili[45] oppure non facilmente utilizzabili in quanto troppo vicini.
Infatti, il solo scambio potrebbe non essere sufficiente a compensare la scarsa qualità degli *slot* disponibili per la concorrenza, con il risultato che verrebbe meno la possibilità di costruire – ove vi siano concorrenti interessati a farlo – più programmi di esercizio tecnicamente ed economicamente fattibili.
118. Moby, tuttavia, non sarà tenuta a cedere *slot*, qualora, a seguito della cessione, giungesse a detenere sulla Piombino – Portoferraio una quota residua di *slot* inferiore a quella di un concorrente.
119. I concorrenti interessati ad operare sulla Piombino – Portoferraio dovrebbero in ogni caso utilizzare in via prioritaria gli *slot* messi a disposizione dall'APP, ricorrendo a quelli ceduti o scambiati da Moby solo a fronte dell'insufficienza e/o dell'inadeguatezza dei primi.
Tuttavia, spetta ai concorrenti il diritto di indicare gli *slot* che Moby dovrebbe cedere o quelli con i quali vorrebbero scambiare i propri.
120. Alla creazione di tale *pool* Moby dovrebbe contribuire esclusivamente attraverso *slot* ora impiegati sulla Piombino – Portoferraio, in quanto è su questo mercato che la cessione di *slot* deve creare le condizioni per lo sviluppo della concorrenza. Una riduzione degli *slot* attualmente dedicati al servizio per Cavo, peraltro, vanificherebbe gli effetti positivi creati dall'apertura del servizio via traghetto su tale rotta, con gravi effetti sul benessere dei consumatori.
121. L'ampiezza del pool è stata determinata con riferimento alla stagione estiva, caratterizzata dalla domanda più elevata.
I concorrenti che vorranno operare anche nelle altre stagioni potranno farlo effettuando un minor numero di corse, utilizzando meno *slot* e quindi scegliendo prioritariamente quelli messi a disposizione dall'APP.
122. Sul piano operativo, al fine di coordinare l'implementazione di queste misure con le procedure di assegnazione degli *slot* sulla Piombino – Portoferraio attualmente previste dalla regolamentazione dell'APP, ad esito della verifica dell'utilizzazione di almeno l'80% degli *slot* ad essa attualmente assegnati, Moby dovrebbe fornire all'APP una dichiarazione di conferma di tali *slot*, condizionata alle cessioni e agli scambi cui sarà tenuta a seguito dell'applicazione delle misure stesse.

---

[44] *[Gli scambi non dovrebbero essere quindi limitati alla costruzione dell'offerta di un unico concorrente, al contrario di quanto prospettato da Moby]*

[45] *[Tra gli slot attualmente disponibili per i concorrenti, infatti, 2 (5.00-5.30 e 23.00-00.00) sono di qualità piuttosto bassa, soprattutto quello notturno. Ciò significa che solo uno di essi potrebbe essere efficacemente utilizzato da un nuovo entrante per operare alla dimensione minima – quello di prima mattina per il traffico merci da Piombino.]*

Dopo la pubblicazione, da parte dell'APP, dei prospetti degli *slot* disponibili, i concorrenti potranno chiedere a Moby la cessione o lo scambio di *slot* coerenti con quelli di cui intendono chiedere l'assegnazione all'APP.

123. Tali misure appaiono idonee a rimuovere le preoccupazioni concorrenziali dell'Autorità.

Sul piano strutturale, le misure porterebbero ad una riduzione massima della quota di *slot* assegnati a Moby e Toremar dall'80% circa al 66% circa. La quota della sola Moby passerebbe dal 39% al 24% circa.

Così configurati, i rimedi permetterebbero di creare un pool di *slot*, adeguatamente distribuiti nell'arco della giornata e corrispondenti ad accosti tecnicamente adatti alle navi degli operatori diversi da Moby e Toremar, sufficiente a permettere uno sviluppo della concorrenza attraverso molteplici modalità, a vantaggio dei consumatori[46].

A tale proposito, si rileva che la presenza di concorrenti operanti nella sola stagione estiva non potrebbe in alcun modo essere etichettato come "*free riding*", dato che è la stessa stagionalità della domanda a limitare la sostenibilità economica delle attività di più operatori nella stagione invernale, in assenza di sussidi pubblici.

Nel concreto, all'assegnazione degli *slot* potrebbero certamente concorrere sia Blu Navy – che ha dichiarato di voler continuare ad essere attivo sulla rotta Piombino – Portoferraio, a condizione di raggiungere almeno la dimensione minima efficiente – sia Forship, che ha già tentato senza di successo di entrare su tale rotta nelle stagioni 2010 e 2011. Inoltre, anche Toscana di Navigazione ha dichiarato il suo interesse.

124. Infine, nelle more dell'introduzione di una nuova regolamentazione, a Moby dovrebbe essere vietata la partecipazione al primo round delle aggiudicazioni organizzate dall'APP per gli *slot* residui e/o nuovi nel caso in cui il numero di *slot* sia non superiore a 5. Nel caso di lotti più ampi, Moby dovrebbe poter partecipare solo all'assegnazione di quelli che eccedono il numero di 5.

Ciò permetterebbe ai concorrenti di utilizzare prioritariamente gli *slot* messi a disposizione dall'APP per allestire programmi di servizio tecnicamente fattibili ed economicamente sostenibili e, in ultima analisi, limiterebbe le cessioni di *slot* da parte di Moby, sostituendo alle cessioni un maggior numero di scambi.

125. Sulla base della regolamentazione esistente, gli *slot* ceduti da Moby ad un concorrente o con questi scambiati in una certa stagione entrano nella disponibilità del concorrente, che nella stagione successiva li potrà riconfermare se sufficientemente utilizzati. Perciò, le misure potranno creare fin dalla prossima stagione uno o più validi concorrenti, stabilmente operanti sulla rotta Piombino – Portoferraio.

Appare pertanto appropriato prevedere che Moby sia tenuta alla cessione e allo scambio di *slot* per un periodo limitato di tempo, pari a cinque anni.

126. Le misure saranno operative sin dalla stagione 2011 in corso, nei limiti in cui ciò sia tecnicamente fattibile e, soprattutto, purché ciò non comporti difficoltà per i consumatori, causate dalla corrispondente riorganizzazione delle offerte che l'immediata operatività delle misure necessariamente comporterà.

In ogni caso, le misure saranno operanti a partire dalla stagione 2012. Ciò significa che le misure svolgeranno i loro effetti sul processo di assegnazione degli *slot* per tale stagione, che avverrà presumibilmente nell'ultimo trimestre 2011.

127. Nel caso l'APP mettesse a disposizione degli operatori nuovi *slot* di qualità adeguata, tali *slot* non dovrebbero essere destinati esclusivamente a ridurre il peso delle condizioni imposte a Moby-Toremar. Se così fosse, infatti, Moby-Toremar vedrebbe aumentare la quota di *slot* in suo possesso e quindi la sua capacità di comportarsi indipendentemente dai concorrenti.

Al fine di favorire lo sviluppo anche dei concorrenti di Moby in seguito all'aumento della disponibilità di *slot*, dovrebbe quindi prevedersi che i nuovi *slot* possano sostituire quelli ceduti da Moby solo nella misura in cui la nuova entità Moby-Toremar mantenga una quota non superiore ai due terzi del totale degli *slot*.

La proporzionalità delle misure

128. Il rilascio di 6 *slot* appare una misura proporzionata da imporre a Moby per assicurare uno sviluppo della concorrenza nei mercati relativi al trasporto da e per l'Elba.

Infatti, non esistono misure alternative che possano ottenere il medesimo effetto sulla concorrenza. Ad esempio, l'introduzione di severe regole volte a separare effettivamente ed efficacemente *governance*, decisioni e attività di Moby e di Toremar non ridurrebbe le possibilità di esercizio del potere di mercato in assenza del rafforzamento della concorrenza effettiva e di spazi per i concorrenti potenziali e potrebbe comportare inefficienze operative e duplicazioni.

D'altro canto, Moby, anche nel caso dovesse cedere 6 *slot*, resterà con un numero di *slot* a disposizione (10) non inferiore alla dimensione minima efficiente di un operatore che utilizzi due navi e sia attivo tutto l'anno. In ogni caso, gli *slot* che rimarrebbero a disposizione di Moby non sarebbero mai in numero inferiore a quello del suo maggior concorrente. Rispetto alla nuova entità Moby/Toremar, che avrebbe avuto a disposizione fino a 33 *slot*, le misure comporterebbero la riduzione della disponibilità di *slot* nella misura del 20% circa.

L'operatività delle misure nella stagione in corso è vincolata alla fattibilità non solo di tutte le procedure connesse, ma anche, e soprattutto, alle difficoltà che l'imprevista riduzione dell'offerta di Moby potrebbe causare ai consumatori.

---

46 *[A titolo di esempio, il pool così costruito permetterebbe (i) l'entrata con dimensioni superiori a quella minima efficiente di un nuovo concorrente, oppure (ii) la crescita oltre la dimensione minima efficiente di Blu Navy, oppure (iii) il mantenimento di due concorrenti operanti alla dimensione minima efficiente – uno dei quali attraverso una nave veloce in grado di trasportare da Piombino a Portoferraio sia auto che passeggeri in metà del tempo richiesto dai traghetti tradizionali attualmente utilizzati su tale rotta, oppure (iv) l'entrata di due concorrenti operanti con traghetti tradizionali, uno solo nel periodo estivo e un altro su tutto l'anno.]*

Infine, sulla base della corrente regolamentazione dell'assegnazione degli *slot* presso il porto di Piombino, gli *slot* eventualmente non assegnati a concorrenti rientrerebbero nella disponibilità di Moby per quella stagione, salvo il suo obbligo a rimetterli a disposizione nella stagione successiva.

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

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

CONSIDERATO che le misure ritenute idonee a evitare la costituzione di una posizione dominante, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza, sui mercati relativi ai servizi di trasporto marittimo di linea di passeggeri, con o senza veicoli, e di merci sulla rotta Piombino – Portoferraio, sono quelle illustrate nei paragrafi 115-127 del presente provvedimento;

RITENUTO, pertanto, che alla luce delle misure sopra individuate, l'operazione non conduce, ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 287/90, alla costituzione o al rafforzamento di una posizione dominante tale da ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza;

RITENUTO che l'operazione di concentrazione comunicata è autorizzata subordinatamente alla piena ed effettiva esecuzione di tutte le misure prescritte nel presente provvedimento;

DELIBERA

di autorizzare l'operazione di concentrazione comunicata, prescrivendo, ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge n. 287/90, a Moby il pieno rispetto delle seguenti condizioni:

a1) rilascio fino a 6 *slot* in partenza da Piombino sulla rotta Piombino – Portoferraio (e dei corrispondenti *slot* nel porto di Portoferraio), a fronte di richieste che pervengano *(i)* prioritariamente, da compagnie che abbiano già fatto richiesta all'Autorità Portuale di Piombino, nella precedente stagione, di *slot* per operare sulla rotta Piombino – Portoferraio, oppure *(ii)* da nuovi concorrenti; tali richieste dovranno essere motivate sulla base dell'impossibilità di costruire un'offerta di corse tecnicamente fattibile ed economicamente e commercialmente valida, pari ad almeno la dimensione minima efficiente, utilizzando i soli *slot* messi a disposizione o assegnati dall'Autorità Portuale di Piombino;

a2) il rilascio di tali *slot* dovrà avvenire nei confronti di compagnie diverse da Moby e da soggetti da essa controllati o ad essa riconducibili;

a3) gli *slot* rilasciati da Moby potranno essere utilizzati con vincolo di destinazione sulla rotta Piombino – Portoferraio e – se utilizzati nella misura prevista dalla vigente regolamentazione dell'Autorità Portuale di Piombino -entreranno a pieno titolo nella dotazione delle compagnie beneficiarie del rilascio;

a4) a seguito del rilascio, nessuna compagnia concorrente della nuova entità Moby-Toremar potrà detenere un numero di *slot* in partenza da Piombino sulla Piombino – Portoferraio superiore al numero residuo di *slot* detenuto dalla sola Moby;

a5) nel caso l'Autorità Portuale di Piombino metta a disposizione delle compagnie che intendano operare sulla Piombino – Portoferraio nuovi *slot*, questi andranno a ridurre gli obblighi di rilascio di Moby, ma solo nella misura in cui la quota di *slot* detenuta congiuntamente da Moby e Toremar non superi i due terzi del totale degli *slot* disponibili per tale rotta;

b1) obbligo di scambiare, con i concorrenti che lo richiedano, *slot* temporalmente adiacenti nella sua disponibilità, al fine di permettere ai concorrenti stessi di creare dei programmi di esercizio sulla rotta Piombino – Portoferraio tecnicamente fattibili e commercialmente ed economicamente validi;

b2) tale scambio non è sottoposto ad alcuna limitazione numerica, purché ciò non comporti l'infattibilità tecnica o un significativo scadimento della validità economica e commerciale dei programmi di Moby sugli *slot* residui;

c1) nel divieto di partecipare al primo round delle aggiudicazioni organizzate dall'APP per gli *slot* residui e/o nuovi, con esclusione dei casi in cui il numero di *slot* sia superiore a 5 e comunque solo per la porzione eccedente tale minimo;

d1) le richieste per il rilascio degli *slot* dovranno essere effettuate a Moby ed inviate per conoscenza all'Autorità;

d2) il rilascio degli *slot* potrà tradursi indifferentemente nella loro cessione in blocco ad un unico soggetto, o nella loro cessione separata a soggetti distinti;

d3) le misure relative al rilascio degli *slot* saranno operative a partire dalla stagione 2011, nei limiti in cui ciò sia tecnicamente possibile e non comporti ingiustificate difficoltà per i consumatori a causa delle necessarie riorganizzazioni delle offerte; in ogni caso, tali misure saranno operative per le corse offerte a partire dal 1° gennaio 2012 fino alla stagione 2016 inclusa;

d4) Moby dovrà far pervenire all'Autorità una relazione in merito al rilascio degli *slot* sopra identificati ogni 12 mesi, in corrispondenza dell'assegnazione definitiva degli *slot* per la stagione successiva da parte dell'Autorità Portuale di Piombino.

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

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

IL SEGRETARIO GENERALE	IL PRESIDENTE
Luigi Fiorentino	*Antonio Catricalà*