

I743 - TARIFFE TRAGHETTI DA/PER LA SARDEGNA

Provvedimento n. 24405

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO NELLA SUA ADUNANZA dell'11 giugno 2013;

[...]

CONSIDERATO quanto segue:

### **Il procedimento istruttorio**

In data 11 maggio 2011, a seguito delle numerose segnalazioni pervenute a partire da gennaio 2011, l'Autorità ha avviato, ai sensi dell'articolo 101 del TFUE e dell'articolo 14 della legge n. 287/90, un procedimento istruttorio nei confronti della società Moby S.p.a. e della sua co-controllante (assieme ad L19 S.p.a.) Onorato Partecipazioni S.r.l., della società Grandi Navi Veloci S.p.a. e delle sue controllanti Marininvest S.r.l. e Investitori Associati SGR S.p.a., della società SNAV S.p.a. (anch'essa controllata da Marininvest S.p.a.), della società Forship S.p.a. e della sua controllante Lota Maritime S.A., al fine di verificare la sussistenza di eventuali comportamenti restrittivi della concorrenza consistenti in un coordinamento finalizzato ad un aumento dei prezzi dei biglietti per i collegamenti marittimi da/per la Sardegna nella stagione estiva 2011.

[...]

### **Le Parti**

Moby S.p.a. (di seguito, Moby) [...] è a capo di un gruppo attivo principalmente in Italia nel settore del trasporto marittimo di linea di passeggeri, con o senza veicoli, e di merci (c.d. navi ro-pax), sulle rotte di collegamento della Sardegna e dell'arcipelago toscano. [...]

Onorato Partecipazioni S.r.l. (di seguito, Onorato Partecipazioni) è una società di partecipazioni che controlla, tra le altre, la società di navigazione Moby.

Clessidra SGR S.p.a. (di seguito, Clessidra), [...] è attiva nel settore dei servizi finanziari e, in particolare, nell'istituzione e gestione di fondi di private equity, tra i quali figura L19 S.p.a. (di seguito L19).

Grandi Navi Veloci S.p.a. (di seguito, GNV) [...] opera nel settore dei trasporti marittimi di linea di passeggeri e di veicoli gommati, tramite navi traghetto tutto-merci (c.d. ro-ro) o miste merci/passeggeri (c.d. ro-pax), su numerose rotte nel bacino del Mediterraneo, nonché nel settore dell'organizzazione e gestione di viaggi da crociera. [...]

Marinvest S.r.l. (di seguito, Marininvest) è la società holding di un gruppo di imprese attive nel settore del trasporto marittimo. In particolare, Marininvest controlla le società MSC Crociere S.p.a. e SNAV S.p.a..

[...]

SNAV S.p.a. (di seguito, SNAV), controllata interamente da Marininvest, opera nel trasporto marittimo quasi esclusivamente di passeggeri su varie rotte all'interno del Mediterraneo[...].

Forship S.p.a. (di seguito, Forship), [...] presta servizi di trasporto di persone e mezzi nel Mediterraneo con i marchi "Corsica Ferries" e "Sardinia Ferries", in particolare da/per la Sardegna. Forship gestisce inoltre, presso l'area portuale di Savona-Vado Ligure, un terminal dedicato al traffico passeggeri e merci per traghetti ro-ro. [...]

Lota Maritime S.A. (di seguito, Lota Maritime) è la holding di nazionalità francese che controlla Forship.

### **I mercati rilevanti**

[...]

Nel caso di specie, il coordinamento tra concorrenti oggetto di segnalazione ha interessato l'attività di trasporto marittimo di linea di passeggeri tramite traghetti, con o senza veicoli gommati al seguito, su una serie di tratte da/per la Sardegna.

Al riguardo l'Autorità, in numerosi precedenti, ha osservato che il servizio di trasporto marittimo di linea di

passaggeri, con o senza veicoli, e di merci, che fa la spola tra due porti a cadenze frequenti e regolari, presenta caratteristiche specifiche quali la regolarità del servizio, gli orari e le tariffe prefissate, che consentono di individuare un mercato del prodotto distinto rispetto alle altre modalità di trasporto marittimo di merci (quali quello esercitato con navi porta-container o con navi che trasportano vagoni ferroviari). Quanto alla dimensione geografica dei mercati, questa è data dalla singola tratta servita o da fasci di rotte tra porti considerati sostituibili dal punto di vista della domanda.

Nel caso di specie, i mercati rilevanti sono stati individuati in relazione alla sovrapposizione tra i diversi operatori interessati sulle rotte da/per la Sardegna e al grado di sostituibilità tra i porti di origine e destinazione. In tale ottica, i porti sardi di Olbia e Golfo Aranci possono essere considerati sostituibili dal lato della domanda, così come anche i porti liguri di Genova e Vado Ligure.

Di conseguenza sono stati individuati i seguenti mercati rilevanti: Civitavecchia-Olbia/Golfo Aranci, Genova-Olbia, Livorno-Olbia/Golfo Aranci e Genova/Vado Ligure-Porto Torres.

## Le risultanze istruttorie

### Premessa

Il presente procedimento ha ad oggetto una concertazione volta a definire, per la stagione estiva (giugno-settembre) dell'anno 2011, gli incrementi dei prezzi per l'attività di trasporto marittimo di linea di passeggeri tramite traghetti, con o senza veicoli gommati al seguito, sulle rotte sopracitate.

Al fine di verificare la sussistenza degli indizi idonei a provare l'eventuale concertazione è stata analizzata l'evoluzione del contesto di mercato nelle suddette rotte nel triennio 2009-2011.

### Il contesto di mercato tra il 2009 e il 2011

#### La presenza degli operatori sulle diverse rotte

Nelle rotte interessate l'offerta dei servizi di trasporto marittimo di linea di passeggeri tramite traghetti è concentrata tra pochi operatori[...].

[...]

#### L'andamento del traffico passeggeri in Sardegna

Nella Tabella 3 e nella Figura 1 sono riportati i dati relativi agli arrivi in Sardegna nelle stagioni estive 2009-2011, distinti per mezzo di trasporto (aereo o traghetto), resi disponibili dalla Regione Sardegna.

Dall'analisi di tali dati di traffico emerge una lieve contrazione del numero di arrivi complessivi nella stagione estiva 2010 (-3%) e una riduzione più accentuata nel 2011 (-8%). Tuttavia la contrazione degli arrivi nella stagione estiva rispetto agli arrivi registrati nella stagione precedente risulta interamente attribuibile al trasporto marittimo, con una diminuzione dei passeggeri pari al 23% circa, a fronte di un incremento significativo del traffico via aereo, aumentato del 13% circa. Si noti che nel 2010 il numero di arrivi via aereo era invece diminuito.

**Tabella 3 - Numero arrivi Sardegna stagioni estive 2009-2011 (dati in milioni)**

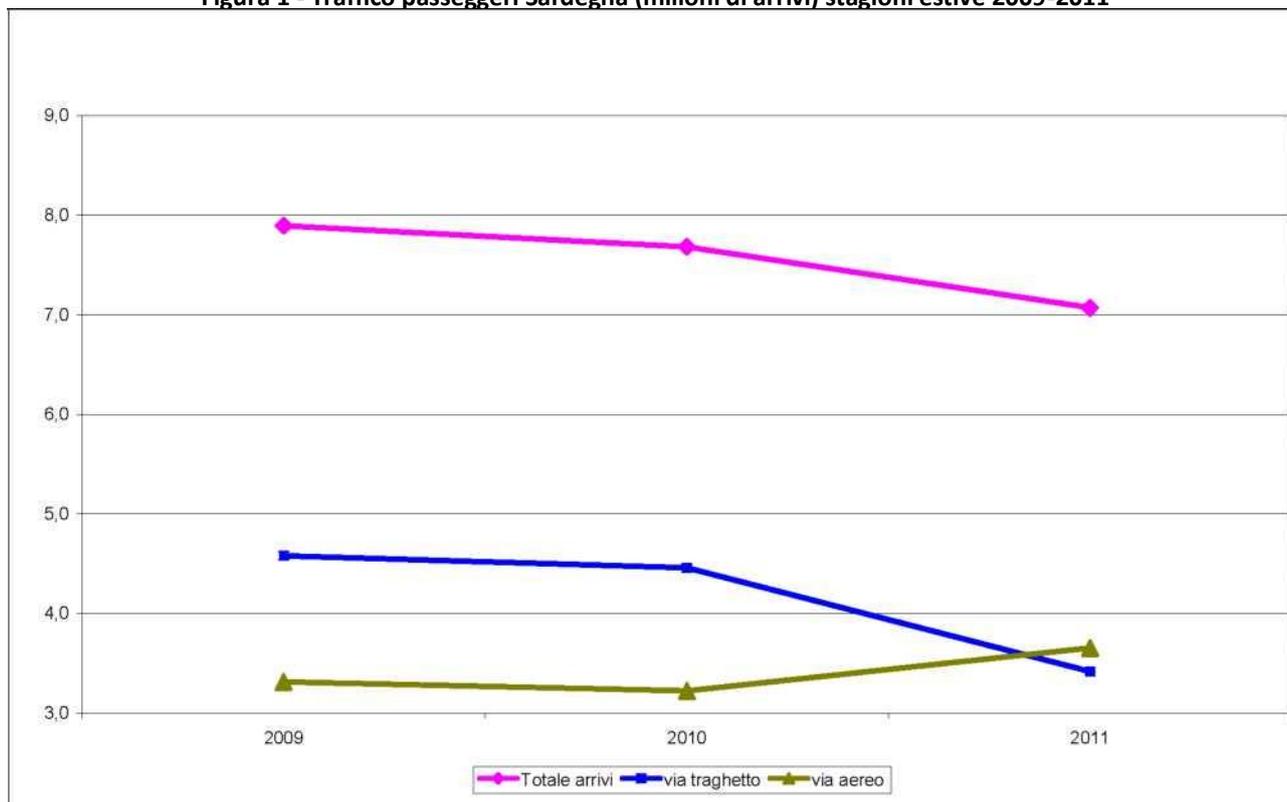
	2009	2010	2011	2010 vs 2009	2011 vs 2010
Totale arrivi	7,9	7,7	7,1	-3%	-8%
di cui Via traghetto	4,6	4,5	3,4	-3%	-23%
di cui Via aereo	3,3	3,2	3,7	-3%	13%

Fonte: Elaborazioni su dati forniti dalla Regione Sardegna

Come si vede nella Figura 1, nella stagione estiva 2011 si è avuta un'inversione rispetto alle stagioni precedenti del peso relativo dei due mezzi trasporto. In particolare, mentre nel 2009-2010 il numero di persone arrivate via traghetto (4,5 milioni di passeggeri) prevaleva su quelle giunte via aereo (3,2 milioni circa), nel 2011 i passeggeri arrivati via aereo (3,7 milioni) hanno superato quelli che hanno utilizzato il

traghetto (3,4 milioni).

**Figura 1 - Traffico passeggeri Sardegna (milioni di arrivi) stagioni estive 2009-2011**



[...]

### ***L'andamento dei ricavi totali***

A fronte di una consistente riduzione del numero di passeggeri trasportati, i ricavi da traffico complessivamente realizzati dagli operatori sui mercati interessati presentano un andamento diametralmente opposto (Tabella 5), essendo cresciuti sia nella stagione estiva 2010 (rispetto a quella 2009) sia, in misura nettamente maggiore, in quella 2011.

**Tabella 5 - Ricavi (al netto di imposte e oneri portuali) sui mercati interessati nelle stagioni estive 2009-2011 (migliaia di euro)**

Rotta	2009	2010	2010 vs 2009	2011	2011 vs 2010 (%)
Civitavecchia-Olbia/Golfo	44.599	47.451	+6%	51.713	+9%
Genova/Vado Ligure-Porto	33.107	33.812	+2%	38.770	+15%
Livorno-Olbia/Golfo	42.627	45.339	+6%	60.687	+34%
Genova-Olbia	40.387	41.267	+2%	43.096	+4%

Fonte: Elaborazioni su dati dalle società attive sulle rotte indicate

In particolare, già nel 2010 i ricavi complessivi erano cresciuti di circa 2,8 milioni di euro (+6% circa) su

ciascuna sulle rotte Civitavecchia-Olbia e Livorno-Olbia, di 700.000 euro sulla Genova-Porto Torres (+2% circa) e di circa 900.000 euro sulla Genova-Olbia (+2% circa).

Significativamente più consistente è stato l'incremento dei ricavi complessivi nella stagione estiva 2011: pari a circa 4,3 milioni di euro sulla Civitavecchia-Olbia/Golfo Aranci (+9%, a fronte di un -23% di passeggeri trasportati), a circa 5 milioni di euro sulla Genova/Vado Ligure-Porto Torres (+15% circa, a fronte di un -19% di passeggeri), a ben 15,3 milioni di euro sulla Livorno-Olbia/Golfo Aranci (+34%, a fronte di un -23% di passeggeri) e a 1,8 milioni di euro sulla Genova-Olbia (+4%, a fronte di un -30% di passeggeri).

[...]

### **La struttura dei mercati**

[...]

In sintesi, l'osservazione delle quote di mercato evidenzia come le parti del procedimento detengano in tutti e quattro i mercati considerati quote rilevanti, coprendo, anche, nel caso della Livorno-Olbia, l'intero mercato. Anche a voler considerare la stagione estiva 2011, nella quale le quote di mercato delle parti sono state erose sia dall'ingresso di Saremar che da un recupero di Tirrenia, le parti detenevano, infatti, complessivamente quote (in volume) comprese tra il [45-50%] della Genova-Porto Torres e l'[85-90%] della Genova-Olbia

### **Le tariffe per il trasporto passeggeri**

Dalle evidenze agli atti risulta che la definizione delle politiche commerciali per la stagione estiva (che va da giugno a settembre) ha luogo alla fine dell'anno precedente (ottobre-novembre) al fine di consentire l'avvio delle prenotazioni fin dall'inizio dell'anno.

Moby, GNV e Forship definiscono la propria politica commerciale per la stagione successiva in genere negli ultimi mesi dell'anno.

In particolare risulta che Forship, dovendo soddisfare le esigenze della propria clientela, di provenienza soprattutto internazionale, si trova ad aprire le prenotazioni fin da settembre-ottobre, per poi rivedere successivamente le proprie scelte tariffarie in funzione delle politiche di prezzo praticate dai concorrenti. A questo proposito, Moby, unico concorrente di Forship sulla rotta Livorno-Olbia, ha fatto presente la capacità di tempestivo adeguamento dei prezzi di Forship a quelli da essa stessa praticati.

Moby, GNV e Forship adottano, almeno a partire dal 2002, per la definizione dei prezzi metodologie di gestione dei ricavi (c.d. *revenue management*, RMS), diffuse in altre attività del settore turistico (ad esempio, alberghi), dei trasporti (ad esempio, trasporto aereo) e dello spettacolo.

L'altra parte del procedimento, SNAV, risulta aver adottato una struttura tariffaria più semplice basata sull'individuazione di alcuni livelli di tariffe (Happy Price, A, B, C) per ciascuna componente di servizio (ad esempio, cabina e auto al seguito) e sulla distinzione residenti/non residenti e adulti/bambini.

Il sistema del *revenue management* non sembra invece essere stato adottato nel periodo di riferimento da Tirrenia, l'operatore storico del mercato del trasporto marittimo, essendo tale operatore soggetto ad una serie di obblighi di servizio pubblico (OSP) che ne condizionavano le modalità di esercizio (frequenza delle corse e caratteristiche del naviglio impiegato), nonché le politiche tariffarie.

In linea generale, una volta definiti i livelli tariffari alla fine della stagione precedente, le metodologie di *revenue management* definiscono, in tempo reale, i prezzi da praticare ai consumatori al fine di massimizzare una variabile obiettivo - tipicamente, i ricavi complessivi e/o il livello di riempimento della nave - sulla base dell'osservazione di altre variabili - tra le quali di norma, per il trasporto marittimo, figurano il numero di passeggeri già prenotati, la data e l'orario scelti per la partenza e la data in cui si effettua la prenotazione. Un'importante implicazione dell'adozione diffusa di sistemi di *revenue management* è che i prezzi pagati dai consumatori sono estremamente variabili.

### **Evidenze sull'andamento delle tariffe nel periodo 2006-2011**

Per quanto concerne l'andamento delle tariffe praticate dagli operatori nel periodo precedente la stagione

2011, alcuni documenti agli atti del fascicolo evidenziano come le tariffe siano mediamente diminuite dal 2006 al 2009. [...] Nello specifico, le elaborazioni realizzate internamente da GNV evidenziano un calo dei prezzi praticati dalla società tra il 2006 e il 2009 sulle rotte Genova-Porto Torres e Genova-Olbia, comprese tra il 27% e il 33%.

Allo stesso modo, un documento reperito presso la sede di Moby, relativo alle variazioni delle tariffe nel periodo 2007-2011, pone in evidenza come la società abbia ridotto significativamente la tariffa denominata "Best Offer" sia nel 2008 che nel 2009.

Il 2010 si configura come un anno intermedio, nel quale GNV aumenta le proprie tariffe in misura compresa tra l'8% e il 12%, mentre Moby lascia invariata la tariffa più conveniente, *Best Offer*.

Nel 2011, invece, la politica tariffaria di GNV e Moby, come emerge dai documenti ispettivi, risulta caratterizzata da incrementi tariffari particolarmente significativi che rappresentano una rottura rispetto alle stagioni precedenti.

Nello specifico, nel caso di GNV, un documento contenente l'Overview del *Business Plan* individua in "60%-90%" il *range* degli aumenti praticati sulle rotte sarde evidenziando altresì previsioni di una contrazione dei volumi nell'ordine del 20%.

Analogamente, il citato documento di Moby del febbraio 2011 mostra che la tariffa *Best Offer* praticata nel 2011 era stata aumentata da un minimo del 125% fino ad un massimo del 177% rispetto al 2010.

### ***L'andamento dei ricavi medi unitari***

In ragione dell'elevato livello di differenziazione dei prodotti, non è ravvisabile sul mercato un unico livello di prezzo per ciascun operatore. Al fine di individuare l'andamento dei prezzi, occorre pertanto utilizzare un indicatore che dia conto della politica tariffaria effettivamente praticata. Tale indicatore è comunemente individuato nel ricavo medio unitario per passeggero, che costituisce una *proxy* del prezzo medio unitario praticato dalle imprese.

Da [i dati disponibili] emerge che nella stagione estiva 2010 rispetto a quella 2008 vi sono stati incrementi contenuti dei prezzi: dal 3% sulla Livorno-Olbia fino all'8% sulla Civitavecchia-Olbia. Nella stagione estiva 2011, invece, i prezzi sono aumentati in misura nettamente superiore: del 42% sulle rotte Civitavecchia-Olbia (passando in media da 35 a 49 euro) e Genova-Olbia (passando da 57 a 81 euro), del 50% sulla Genova-Olbia (passando da 65 a 98 euro) e del 75% sulla Livorno-Olbia (passando da 33 a 57 euro).

Il descritto andamento trova pressoché uniforme riscontro nelle dinamiche dei prezzi praticati (ricavi medi registrati) da ciascuno degli operatori presenti sulle rotte interessate e, in particolare, da Moby e GNV/SNAV.

[...]

In conclusione, l'analisi relativa alla politica tariffaria praticata dai singoli operatori sulle rotte interessate, conferma l'eccezionalità dei rialzi nella stagione estiva 2011 rispetto a quella precedente, con un repentino cambiamento della politica tariffaria rispetto al periodo precedente. In particolare, gli incrementi di prezzo praticati dalle società Moby, GNV, SNAV e Forship, risultano generalmente superiori al 65% (con punte dell'[80-85%]), salvo il caso di GNV sulla Genova-Olbia nel quale l'aumento si è fermato al [40-45%].

Per quanto riguarda, in particolare, GNV, vale rilevare che, sulla rotta Civitavecchia-Palermo, l'incremento dei ricavi medi unitari è stato assai più contenuto (+[5-10%]) nel 2011, e allo stesso tempo si è avuta una più limitata contrazione del traffico passeggeri (-[1-5%]). Inoltre, i dati mostrano che gli aumenti praticati da Tirrenia sono stati ben più contenuti di quelli dei concorrenti Moby, GNV e Forship.

[...]

### **L'andamento dei costi**

#### ***L'incidenza della spesa per carburante sui costi totali***

Nel periodo considerato il prezzo del carburante ha registrato importanti variazioni, che si sono riflesse sull'andamento dei costi sopportati dai diversi operatori. Ai fini della valutazione dell'impatto delle

variazioni del prezzo del carburante sui costi sostenuti dagli operatori occorre guardare all'incidenza della spesa per tale *input* produttivo sul totale dei costi.

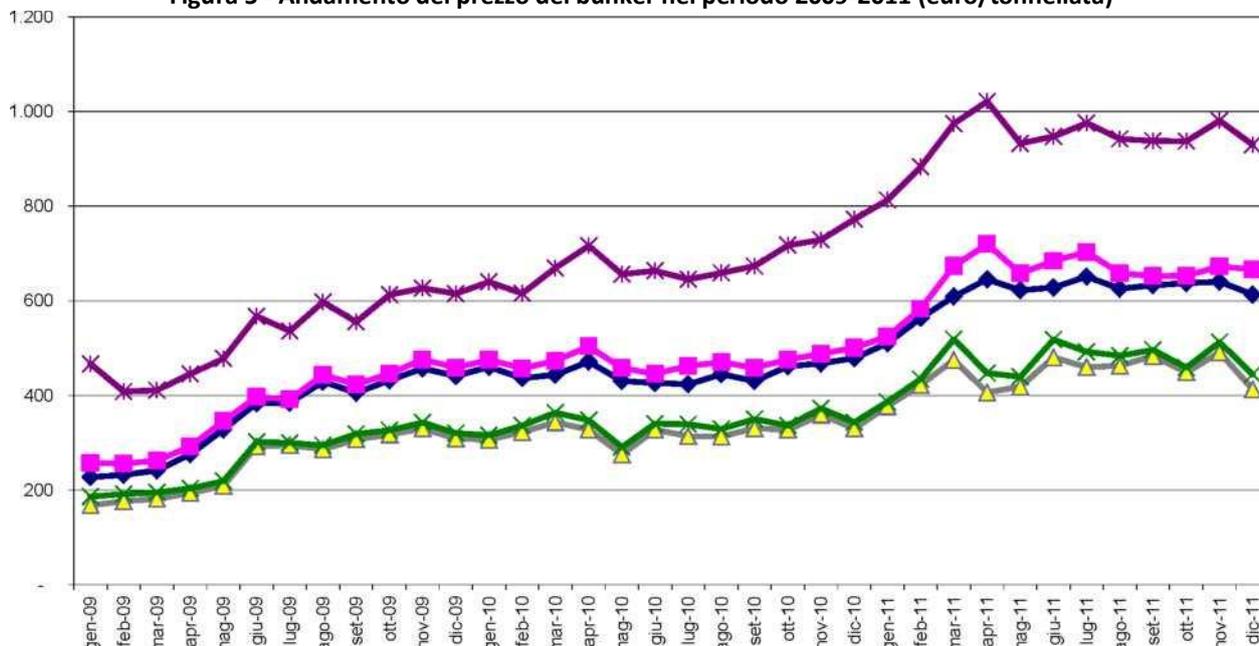
I dati forniti dalle parti, relativi ai rispettivi costi sostenuti negli anni 2008-2011 [...] evidenziano variazioni sia in incremento che in diminuzione della spesa totale per il carburante, voce sulla quale incidono non solo il costo del prodotto, ma anche il livello di attività sulle singole rotte e i costi specifici delle navi utilizzate. Quanto all'incidenza della spesa per carburanti sui costi totali, emerge invece che, in generale, essa ha subito una flessione nel biennio 2009-2010 tornando nel 2011 ai livelli iniziali del 2008; [...]

In conclusione, l'incidenza della spesa per carburante sul costo totale è restata generalmente al di sotto del 45%, [...]. In generale, GNV presenta un'incidenza della voce carburante significativamente più bassa di Moby, con valori compresi tra 20%-35% a fronte del 30%-45% di Moby.

### **Il prezzo del bunker**

Nel periodo 2009-2011 i valori di riferimento dei principali tipi di carburante utilizzati nel trasporto marittimo (denominati in generale *bunker*) hanno seguito un *trend* chiaramente crescente (si veda Figura 5), nella quale sono riportate le medie aritmetiche mensili delle quotazioni Platt's). In particolare, la crescita appare marcata nel periodo gennaio-giugno 2009 e luglio 2010-marzo 2011.

**Figura 5 - Andamento del prezzo del bunker nel periodo 2009-2011 (euro/tonnellata)**



IFO 380 ATZ \*fc|IFO 380 BTZ | IFO 180 ATZ \*\*|IFO 180 BTZ \*fcGASOIL 0,1

In considerazione del fatto che il carburante è solo uno dei fattori della produzione e - come visto sopra - pesa in generale meno del 50% del totale dei costi, ferme restando la struttura dei costi e il margine realizzato, anche laddove l'impresa traslasse interamente l'aumento del costo del carburante, l'incremento del prezzo finale sarebbe sempre inferiore all'aumento del costo di tale fattore produttivo.

Questo implica che, anche laddove le società interessate avessero traslato sui prezzi del 2011 per intero gli incrementi del costo del *bunker*, che per quell'anno erano nell'ordine del 40%, i prezzi ai consumatori sarebbero dovuti aumentare in misura inferiore a tale valore.

Ciò considerato, gli incrementi dei prezzi mediamente praticati dalle società Moby, GNV, SNAV e Forship, come visto generalmente al di sopra del 65%, risultano sicuramente superiori al livello necessario a recuperare per intero l'incremento della spesa per carburante subito dalle medesime società nella stagione 2011.

[...]

## **I contatti tra le parti**

### ***I contatti in occasione della privatizzazione di Tirrenia***

Nella seconda metà del 2010 si è verificato un evento di indubbio rilievo nel settore dei servizi di trasporto marittimo nazionale: è iniziata la procedura di privatizzazione del ramo d'azienda di navigazione della società pubblica Tirrenia.

Gli operatori Moby, GNV e SNAV - questi ultimi attraverso la società Marinvest - hanno partecipato, unitamente a Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.a., alla procedura di vendita, in qualità di soci dell'impresa comune Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. (CIN). [...]

Deve notarsi che la partecipazione alla procedura di privatizzazione ha coinciso con il periodo nel quale le parti del procedimento stavano definendo le politiche commerciali per la stagione 2011.

In particolare, Moby, GNV e SNAV (queste ultime attraverso la controllante comune Marinvest), per il tramite dell'impresa comune CIN, si sono trovate a formulare congiuntamente un'offerta per l'acquisto di Tirrenia.

[...]

La documentazione reperita in sede ispettiva dà [...] conto di una serie di contatti tra le parti, nel periodo che va dal novembre 2010 fino alla primavera 2011, relativi alla costituzione della *joint venture* CIN, con particolare riferimento alle politiche commerciali dei concorrenti.

In un documento del 19 novembre 2010 reperito presso GNV, si stila l'elenco dei punti da trattare in una riunione "con gli altri soci della cordata". Tra tali punti figura la "definizione delle linee strategiche su cui dovrà essere impostata la joint venture ed il *business plan* della *newco* con particolare riferimento alle rotte in concorrenza e/o fuori convenzione"; tale argomento è qualificato come uno dei "presupposti di tutto il resto, immaginando che siano i più complessi".

[...]

## **Valutazioni**

### ***Premessa***

L'istruttoria è stata avviata al fine di verificare la sussistenza di comportamenti restrittivi della concorrenza adottati dalle società Moby S.p.a., Onorato Partecipazioni S.r.l., SNAV S.p.a., Grandi Navi Veloci S.p.a., Marinvest S.r.l., Investitori Associati SGR S.p.a., Forship S.p.a. e Lota Maritime S.A., consistenti in condotte volte ad alterare le dinamiche competitive nei mercati dei servizi di trasporto passeggeri sulle rotte da/per la Sardegna, e in particolare ad aumentare i prezzi nella stagione estiva (giugno-settembre) 2011.

[...]

### ***L'intesa restrittiva della concorrenza e i soggetti coinvolti***

Ad esito dell'istruttoria svolta è stato possibile accertare che le società Moby, GNV e SNAV (quest'ultima solo fino al maggio 2011) hanno posto in essere un'intesa unica e complessa in violazione dell'articolo 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea.

Tale intesa si è concretizzata in comportamenti paralleli consistenti in aumenti generalizzati e significativi dei prezzi per la stagione estiva 2011, supportati da qualificati contatti tra le parti rinvenibili in occasione della procedura di privatizzazione di Tirrenia, [...].

### ***Il parallelismo di condotte***

[...] nel caso di specie, in primo luogo è stato accertato un parallelismo di condotte, nella stagione estiva 2011, da parte di Moby, GNV e SNAV, le quali hanno tutte applicato incrementi significativi dei prezzi, generalmente superiori al 65%. Si consideri che, come risulta dalla documentazione agli atti, sulle medesime rotte, negli anni precedenti, si osservano comportamenti sostanzialmente competitivi delle imprese (periodo 2006-2009) e comunque coerenti con strategie commerciali autonome (2010). A fronte di

tale situazione, il 2011 è invece caratterizzato da un assoluto cambiamento di tendenza che vede le imprese, nessuna esclusa, incrementare significativamente i prezzi.

L'analisi dei ricavi medi unitari, che in presenza di prezzi fortemente differenziati, come nel caso in esame, rappresentano una *proxy* delle tariffe effettivamente praticate, ha evidenziato incrementi che arrivano fino al [70-75%] per Moby e all'[80-85%] per GNV sulla rotta Genova-Olbia. [...]

Moby e GNV affermano che sul mercato non sarebbe ravvisabile un parallelismo di comportamenti dal momento che i prezzi sono assolutamente diversi tra loro e gli aumenti praticati dalle varie imprese sono disomogenei. [...]

Nel complesso, le evidenze istruttorie mostrano un chiaro parallelismo che vede le imprese coinvolte agire al rialzo sui prezzi, senza temere le reciproche reazioni, laddove, in un normale contesto competitivo e in un'ottica di massimizzazione dei profitti individuali, ciascun operatore avrebbe dovuto razionalmente adottare strategie tariffarie volte a sottrarre clienti alla concorrenza.

### ***L'assenza di spiegazioni alternative***

La fattispecie contestata costituisce appunto una pratica concordata in cui le imprese hanno tenuto condotte parallele consapevoli che non possono essere qualificate come autonomi comportamenti d'impresa, dal momento che le risultanze istruttorie hanno evidenziato l'assenza di spiegazioni economiche alternative. Sotto questo profilo, nel corso del procedimento sono state analizzate le possibili cause economiche a cui ricondurre gli anomali aumenti dei prezzi e [...] né la trasparenza del mercato, né l'incremento del costo del carburante, [...] sono risultati elementi idonei a giustificare la contestuale impennata dei prezzi dei traghetti per la Sardegna nella stagione estiva 2011.

[...]

### ***La trasparenza dei prezzi***

L'istruttoria ha evidenziato che il mercato del trasporto marittimo via traghetto è da tempo caratterizzato da un elevato livello di trasparenza derivante dall'utilizzo da parte dei principali operatori di sistemi di gestione dei ricavi e definizione delle tariffe (paragrafi 50 e ss.) che presuppongono un monitoraggio reciproco dei prezzi. In particolare, il *Revenue Management System* esiste almeno a far data dal 2002. Tuttavia, la trasparenza indotta da tali sistemi non aveva precluso, nel periodo precedente alla stagione estiva 2011, l'attuarsi di un confronto competitivo che aveva prodotto una discesa delle tariffe almeno fino al 2009.

[...]

### ***L'incremento del costo del carburante***

Al fine di verificare le possibili cause dell'aumento delle tariffe nel 2011, sono state condotte delle analisi sull'andamento del costo del carburante a partire dal 2009. In particolare, le quotazioni del *bunker* sono aumentate nel 2008 fino al 29% rispetto all'anno precedente; nel 2011, tale valore è cresciuto fino al 39%; tuttavia, le tariffe sono aumentate in modo più che proporzionale, ossia fino al 65% nell'anno considerato. Ciò risulta tanto più rilevante laddove si consideri che la spesa per carburante, che è una - ma non la sola - delle voci di costo delle imprese, non supera mai per Moby e GNV il [40-45%] dei costi produttivi totali.

[...]

### ***I contatti qualificati***

[...]

Nel caso di specie, sono emersi anche alcuni elementi di contatto tra le Parti. L'intesa contestata si è infatti realizzata in concomitanza con la procedura di privatizzazione di Tirrenia, alla quale Moby, GNV e SNAV (queste ultime tramite la controllante Marinvest) hanno partecipato per il tramite della società comune CIN. Sotto il profilo temporale, la gara alla quale ha partecipato CIN è stata avviata proprio nel settembre 2010, ovvero nel periodo in cui sono state definite le politiche tariffarie per stagione 2011.

[...] vale osservare che i singoli contatti rappresentano solo un indizio del fatto che, nell'ambito dell'impresa

comune CIN, Moby e GNV/SNAV hanno discusso di politiche tariffarie per le stagioni successive, ivi compresa quella 2011. In questo senso essi, anche se riferiti a periodi successivi a quello dell'apertura delle prenotazioni, danno conto della tipologia di contatti intrattenuti in sede CIN e nel complesso confermano che tale impresa comune è stata l'occasione per numerosi contatti tra le Parti.

[...]

### **Conclusioni**

L'intesa in esame consiste in un'alterazione delle dinamiche competitive nel mercato del trasporto passeggeri sulle rotte Civitavecchia-Olbia, Genova-Olbia e Genova-Porto Torres con riferimento alla stagione estiva 2011, in violazione dell'articolo 101 del TFUE. In particolare, il significativo aumento dei prezzi dei biglietti risulta essere il frutto di un'intesa, nella forma di una pratica concordata che non trova giustificazioni alternative se non la concertazione.

Tutto ciò premesso e considerato;

### **DELIBERA**

che le società Moby S.p.A., SNAV S.p.A., Grandi Navi Veloci S.p.A. e Marininvest S.r.l. hanno posto in essere un'intesa finalizzata all'aumento dei prezzi per i servizi di trasporto passeggeri nella stagione estiva 2011 sulle rotte Civitavecchia-Olbia, Genova-Olbia e Genova-Porto Torres;

che le Moby S.p.A., SNAV S.p.A., Grandi Navi Veloci S.p.A. e Marininvest S.r.l. si astengano in futuro dal porre in essere comportamenti analoghi a quelli oggetto dell'infrazione accertata;

che, in ragione della gravità e durata delle infrazioni di cui al punto a) alle società Moby S.p.A., SNAV S.p.A., Grandi Navi Veloci S.p.A. e Marininvest S.r.l. vengano applicate sanzioni amministrative pecuniarie rispettivamente pari a:

per Moby 5.462.310 euro;

per GNV 2.370.795 euro;

per SNAV 231.765 euro;

per Marininvest 42.575 euro.