

all'accesso, ovvero dal contingentamento delle autorizzazioni rilasciate in numero chiuso su base comunale. Al 31 dicembre 2009, il procedimento è in corso.

LOGISTICA INTERNAZIONALE

Nel novembre 2009, l'Autorità ha avviato un procedimento istruttorio ai sensi dell'articolo 81 del Trattato CE nei confronti delle società Agility Logistics Srl, Albini & Pitigliani Spa, Brigl Spa, Cargo Nord Srl, DHL Global Forwarding (Italy) Spa, Ferrari Spa, Francesco Parisi Casa di Spedizioni Spa, Gefco Italia Spa, Geodis Zust Ambrosetti Spa, I-DIKA - Spa, Italmondo - Trasporti Internazionali Spa, Italsempione - Spedizioni Internazionali Spa, ITK Zardini Srl, ITX Cargo Srl, Rhenus Logistics Spa, Saimavandero Spa, Schenker Italiana Spa, S.I.T.T.A.M. - Spedizioni Internazionali Trasporti Terrestri Aerei Marittimi Srl, Transervice Europa Srl, Villanova Spa e dell'Associazione Fedespedit - Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali al fine di accertare l'esistenza di un'eventuale intesa restrittiva della concorrenza nel mercato della spedizione internazionale di merci su strada da e per l'Italia. L'istruttoria è stata avviata a seguito del ricevimento di alcune segnalazioni dalle quali è emerso che le suddette imprese, in occasione delle riunioni nell'ambito dell'associazione Fedespedit avrebbero scambiato informazioni inerenti all'incidenza dell'incremento dei costi al fine di concordare entità e modalità di aumento dei prezzi applicati alla clientela. In esito alle citate riunioni, la stessa Fedespedit avrebbe inviato circolari alle imprese ed alle associazioni aderenti e avrebbe effettuato dei comunicati stampa volti ad agevolare le imprese nell'applicare alla clientela gli incrementi di prezzo precedentemente concordati in ambito associativo.

Nel provvedimento di avvio, l'Autorità ha considerato che dalle informazioni disponibili può desumersi l'esistenza, quanto meno a partire dalla fine del 2002 e fino al mese di settembre 2007, di un reciproco scambio di informazioni sensibili e di un coordinamento delle strategie commerciali tra le società citate. Il coordinamento delle rispettive condotte commerciali si sarebbe realizzato attraverso numerosi e regolari incontri tra le suddette imprese, anche con il contributo organizzativo dell'associazione di categoria Fedespedit, durante i quali queste avrebbero reciprocamente scambiato dati ed informazioni relative all'incidenza dell'incremento dei costi (soprattutto l'incidenza di voci di costo quali il carburante, i pedaggi stradali ed i costi amministrativi) al fine

di concordare la realizzazione di aumenti del prezzo dei servizi resi alla clientela, nonché le relative modalità ed entità.

La stessa associazione di categoria avrebbe partecipato attivamente a tale coordinamento, anche inviando circolari alle imprese associate e diffondendo comunicati stampa e annunci su quotidiani a tiratura nazionale al fine di agevolare l'attuazione degli aumenti, ingenerando nei clienti un'aspettativa in tal senso, nonché di informare tutte le imprese del settore delle decisioni assunte in ambito associativo.

L'Autorità ha ritenuto che tali condotte rivelerebbero l'esistenza di un'alterazione delle dinamiche competitive fra le maggiori imprese attive nel mercato della spedizione internazionale di merci via terra da e per l'Italia e potrebbero essere il risultato di un'intesa orizzontale volta ad evitare un corretto confronto concorrenziale tra operatori. Al 31 dicembre 2009, l'istruttoria è in corso.

Separazioni societarie

TRAMBUS/ATTIVITÀ AUTOBUS DI LINEA GT

Nel marzo 2009, l'Autorità ha concluso un procedimento istruttorio nei confronti della società Trambus Spa ai sensi dell'articolo 8, comma 2-*sexies* della legge n. 287/90, per inottemperanza agli obblighi di cui al comma 2-*bis* e 2-*ter* del medesimo articolo. Trambus è una società controllata dal Comune di Roma che gestisce il trasporto pubblico locale auto-tranviario nel Comune e coordina l'affidamento, il monitoraggio e il controllo dei servizi di trasporto scolastico e di trasporto disabili. Trambus risulta, dunque, un'impresa che direttamente esercita servizi di interesse economico generale ai sensi dell'articolo 8, comma 2 della legge n. 287/90 ed è tenuta, ai sensi dell'articolo 8, comma 2-*bis* della legge, ad operare mediante società separate in mercati diversi da quelli in cui è titolare dell'esclusiva, nonché a darne preventiva comunicazione all'Autorità, ai sensi del comma 2-*ter* della medesima disposizione di legge.

Nel corso del procedimento, l'Autorità ha accertato che nel settembre 2003 è stata costituita Trambus Open Spa, attiva nei servizi di linea con autobus gran turismo a Roma, mentre prima del 2003, tale servizio era stato svolto direttamente da Trambus. Nell'esercizio di tale attività, Trambus Open ha operato in mercati diversi da quelli di

esclusiva di Trambus, senza che si fosse proceduto alla comunicazione preventiva della società costituita, così come previsto dalla legge.

Nel determinare l'ammontare della sanzione prevista dall'articolo 8, comma 2-*sexies* della legge n. 287/90, l'Autorità ha tenuto conto dell'assenza di dolo e del fatto che l'omissione della comunicazione preventiva di cui all'articolo 8, comma 2-*ter*, della legge n. 287/90 era stata conseguenza diretta della violazione del comma 2-*bis* di tale articolo, per il periodo intercorrente dalla data di entrata in vigore della legge 5 marzo 2001, n. 57 (introduttiva dei commi 2-*bis* e 2-*ter* all'articolo 8) - alla costituzione di Trambus Open; si è inoltre considerato che la violazione dell'articolo 8, comma 2-*ter*, si era protratta nel periodo successivo. Sulla base di tali elementi, l'Autorità ha comminato a Trambus una sanzione amministrativa pari a quindici mila euro.

TRAMBUS ENGINEERING - TRAMBUS ELECTRIC

Nel giugno 2009, l'Autorità ha concluso un procedimento istruttorio nei confronti della stessa società Trambus SpA ai sensi dell'articolo 8, comma 2-*sexies* della legge n. 287/90, per inottemperanza agli obblighi di cui al comma 2-*bis* e 2-*ter* del medesimo articolo. L'istruttoria ha avuto origine da due richieste di informazioni inviate dall'Autorità nel luglio e dicembre 2008, in merito alle costituzioni di società avvenute in precedenza e all'attività da queste svolta.

Nel corso del procedimento, l'Autorità ha accertato che nel settembre 2003 è stata costituita Trambus Engineering Srl, avente un oggetto sociale specifico e diverso da quello di Trambus Spa, e relativo alla progettazione, produzione e vendita di sistemi e strumentazione elettromeccanica di bordo per veicoli, e più in generale, allo sviluppo di sistemi software di gestione e progettazioni e consulenze applicate alle produzioni di cui sopra. L'Autorità ha altresì accertato che nel dicembre 2004 è stata costituita Trambus Electric Srl, il cui oggetto sociale contempla attività di ricerca, sviluppo e applicazione di sistemi di trasporto a minimo impatto ambientale, ed eventualmente attività di noleggio di veicoli elettrici per trasporto di persone e/o merci.

Nello svolgimento di tali attività, Trambus Engineering e Trambus Electric hanno operato in mercati diversi da quelli di esclusiva di Trambus, senza che si fosse proceduto alla comunicazione preventiva delle società costituite prevista dalla legge.

Nel determinare l'ammontare della sanzione prevista dall'articolo 8, comma 2-sexies della legge n. 287/90, l'Autorità ha tenuto conto dell'assenza di dolo e della limitata attività svolta da Trambus Engineering e Trambus Electric. Sulla base di tali elementi, l'Autorità ha comminato a Trambus una sanzione amministrativa pari a dieci mila euro.

Segnalazioni

DISCIPLINA DELL'ATTIVITÀ DI NOLEGGIO CON CONDUCENTE (DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE IN LEGGE, CON MODIFICAZIONI, DEL DECRETO-LEGGE 30 DICEMBRE 2008, N. 2)

Nel febbraio 2009, l'Autorità ha trasmesso una segnalazione al Parlamento e al Governo ai sensi dell'articolo 22 della legge n. 287/90, formulando le proprie valutazioni in merito alle norme, relative all'attività di noleggio con conducente, contenute nel disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge n. 207/08 recante *“Proroga di termini previsti da disposizioni legislative e disposizioni finanziarie urgenti”*. Tali norme modificavano, in particolare, la legge n. 21/92 *“Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea”*, imponendo criteri più stringenti per la concessione delle autorizzazioni allo svolgimento di attività di noleggio con conducente e nuovi obblighi per gli operatori che già svolgevano tale attività, in particolare nei confronti dei titolari di licenze per l'attività di noleggio con conducente, rilasciate da Comuni diversi da quello in cui si esegue la prestazione.

L'Autorità ha considerato che le modifiche in questione obbligavano i conducenti a disporre di sedi e rimesse site nel Comune che ha rilasciato l'autorizzazione, a stazionare e sostare solo all'interno delle predette rimesse, a tornare alla rimessa per l'offerta di ogni nuova prestazione, ad attestare orario e percorso di ciascuna prestazione attraverso la compilazione di un foglio di servizio, prevedendo rilevanti sanzioni, fino alla cancellazione dal ruolo, per il mancato rispetto della nuova disciplina. Ulteriori limiti provenivano dalle nuove competenze attribuite alle amministrazioni comunali, le quali potevano richiedere, a quanti svolgessero tale attività con licenza rilasciata da altri Comuni, un'autorizzazione preventiva per l'accesso al territorio comunale o a determinate aree dello stesso per ogni singola prestazione, e addirittura il pagamento di un pedaggio.

L'Autorità ha ritenuto che tali vincoli andavano ad esclusivo detrimento dei titolari di licenze rilasciate da Comuni diversi, e non apparivano funzionali né proporzionali alle eventuali esigenze dei Comuni di monitorare i flussi di veicoli nelle aree a traffico limitato. Se applicate, tali norme avrebbero prodotto compartimentazioni territoriali idonee a limitare sensibilmente il numero di operatori presenti su un dato Comune, con l'effetto di ridurre l'offerta di servizi di trasporto pubblico non di linea, a danno degli utenti.

COMUNE DI ROVIGO - GESTIONE SERVIZIO DI RADIO TAXI

Nel febbraio 2009, l'Autorità ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 22 della legge n. 287/90, una segnalazione al Sindaco del Comune di Rovigo svolgendo alcune considerazioni in merito alla richiesta di parere precedentemente avanzata da tale amministrazione sull'organizzazione di un servizio di "radio-taxi" nell'ambito del territorio comunale.

Il servizio di "radio-taxi", di per sé ausiliario al servizio di trasporto taxi, consiste nella ricezione e nello smistamento delle chiamate telefoniche di richiesta di una corsa taxi e risponde ad esigenze di efficienza ed efficacia dell'offerta di tale servizio di trasporto. Esso infatti assicura una modalità di raccolta della domanda aggiuntiva e alternativa rispetto a quella espressa dall'utenza presso le stazioni di servizio taxi, tramite richiesta diretta di un taxi in transito in luoghi pubblici, nonché mediante chiamata telefonica presso stazioni e/o colonnine adibite alla ricezione di telefonate per la raccolta di richieste formulate dall'utenza.

Il servizio di "radio-taxi" può essere esercitato eventualmente ricorrendo a forme associative nelle tipologie previste dall'ordinamento, e, attesa la stretta connessione esistente tra il servizio di raccolta e smistamento delle chiamate e il servizio di trasporto, appare necessario che la forma associativa adottata per il servizio di "radio-taxi" consenta la possibilità di accesso al servizio a tutti i titolari di licenza di taxi, prescindendo dall'adesione o meno ad una associazione o cooperativa.

Nel caso del Comune di Rovigo, l'Autorità ha rilevato che l'organizzazione del servizio di "radio-taxi" offerto appariva coerente con i principi della concorrenza, nonché idonea ad assicurare la qualità del servizio offerto a vantaggio dell'utenza; si auspicava tuttavia, che fosse garantito l'accesso al servizio al maggior numero di operatori possibile, circoscrivendo le cause di esclusione a casi assolutamente eccezionali, comunque basati su parametri di carattere strettamente oggettivo.

OSSERVAZIONI IN MATERIA DI AFFIDAMENTI DIRETTI PER LA FORNITURA DEI SERVIZI DI TRASPORTO SANITARIO NELLA REGIONE TOSCANA

Nel marzo 2009, l'Autorità ha inteso formulare, ai sensi dell'articolo 22 della legge n. 287/90, alcune osservazioni in merito al riordino dell'organizzazione del sistema di trasporto sanitario regionale della Regione Toscana, la quale era in procinto di adottare una specifica legge al fine di individuare le associazioni di volontariato e la Croce Rossa Italiana (CRI) quali soggetti espressamente deputati allo svolgimento delle attività relative al soccorso-trasporto sanitario nell'ambito dell'emergenza-urgenza territoriale a livello regionale.

In proposito, l'Autorità ha ribadito il consolidato principio secondo cui l'affidamento mediante gara di un servizio pubblico, quale il servizio di trasporto sanitario, costituisce la modalità più appropriata per individuare il gestore del servizio, in coerenza coi principi della concorrenza; ciò anche allorquando si ritenga necessario affidare, sulla base di circostanziate motivazioni, la gestione di un servizio pubblico ad un unico soggetto.

A conferma di ciò, l'Autorità ha inteso richiamare i contenuti della sentenza 29 novembre 2007, relativa alla causa C-119/06 della Corte di Giustizia delle Comunità Europee, in tema di affidamento del servizio di trasporto sanitario ad associazioni di volontariato in assenza di gara. Secondo tale sentenza, le associazioni di volontariato, ancorché non perseguano fini di lucro e siano ispirate da principi solidaristici, e sebbene le prestazioni fornite dai collaboratori siano per lo più a titolo gratuito, devono ritenersi imprese ai sensi del diritto antitrust. Tali associazioni, infatti, possono esercitare un'attività economica in concorrenza con altri operatori; ne consegue che, pur potendo offrire servizi a prezzi più contenuti rispetto a quelli offerti da altri concorrenti, esse sono tenute alle procedure selettive di aggiudicazione.

L'Autorità ha ribadito, dunque, che anche le associazioni di volontariato, nonché la CRI, che forniscono servizi di trasporto di urgenza, pur se soggette a regimi speciali e ancorché ispirate ai principi solidaristici, sono imprese ai sensi del diritto antitrust e devono soggiacere alle regole della concorrenza poiché soltanto un confronto competitivo può consentire la piena realizzazione del gioco della concorrenza, consentendo di scegliere il soggetto in grado di fornire il servizio alle migliori condizioni.

LEGGE FINANZIARIA REGIONALE LAZIO – SERVIZIO DI TRASPORTO LOCALE SU STRADA

Nell'aprile 2009, l'Autorità ha espresso, ai sensi dell'articolo 21 della legge n. 287/90, le proprie osservazioni in merito al contenuto dei commi 4 e 5 dell'articolo 38 della L.R. Lazio 20.12.2008 recante “ Legge Finanziaria Regionale per l'esercizio 2009”. In particolare, il primo dei due commi prevede che la Giunta regionale determini, ai fini dell'affidamento dei servizi TPL su strada, un unico bacino a livello regionale così da poter conseguire economie di scala, maggiore efficienza nella gestione del servizio, copertura degli obblighi di servizio pubblico. Il successivo comma 5 individua nella società Cotral Gestione Spa il soggetto affidatario del servizio.

L'Autorità ha ritenuto tali norme distorsive della concorrenza per due ordini di ragioni. Innanzitutto, la decisione di procedere all'individuazione di un lotto unico non è apparsa neutra rispetto alle dinamiche competitive poiché essa poteva avere rilevanti implicazioni concorrenziali sulla struttura del mercato interessato da un eventuale bando di gara. Inoltre, la scelta dell'Amministrazione regionale di procedere all'affidamento diretto nei confronti della società citata, senza valutare il ricorso ad una procedura ad evidenza pubblica, è risultata in contrasto l'articolo 23-*bis* della L n. 133/08 e con la normativa comunitaria in tema di affidamento di servizi pubblici.

L'Autorità ha auspicato, pertanto, che la Regione Lazio tenesse in considerazione tali osservazioni al fine di tutelare la concorrenza nel trasporto pubblico locale.

COMUNE DI ENDINE GAIANO (BG) – REGOLAMENTO COMUNALE PER IL SERVIZIO DI AUTONOLEGGIO DA RIMESSA CON CONDUCENTE A MEZZO AUTOVETTURA

Nel giugno 2009, l'Autorità ha trasmesso al Comune di Endine Gaiano, ai sensi dell'articolo 21 della legge n. 287/90, alcune osservazioni in merito a quanto previsto dall'articolo 9 del “*Regolamento Comunale per il servizio di autonoleggio da rimessa con conducente a mezzo autovettura*” emanato dallo stesso Comune.

In particolare, richiamando il proprio recente orientamento assunto con riferimento al servizio di noleggio con conducente²⁵, l'Autorità ha rilevato che il richiesto obbligo di residenza per le persone fisiche e/o il possesso della sede principale o secondaria per le persone giuridiche nell'ambito di tale Comune o in un

²⁵Cfr. segnalazione AS501 “Disciplina dell'attività di noleggio con conducente (disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207)”, 19 febbraio 2009, in Boll. 7/2009.

altro Comune della Provincia di Bergamo costituiva un criterio eccessivamente gravoso per l'effettivo svolgimento dell'attività di autonoleggio, atteso che tale obbligo restringeva ingiustificatamente la concorrenza tra gli operatori e non era finalizzato a garantire l'efficienza e la qualità del servizio stesso.

GESTIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NELLA PROVINCIA DI NOVARA

Nel giugno 2009, l'Autorità ha trasmesso le proprie considerazioni, ai sensi dell'articolo 21 della legge n. 287/90, in relazione al bando di gara per l'affidamento della gestione dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma e acqua che la Provincia di Novara avrebbe dovuto pubblicare entro l'anno.

In proposito, l'Autorità ha auspicato che l'Amministrazione provinciale provvedesse a realizzare, in modo tempestivo, le condizioni di affidamento e rinnovo del servizio idonee ad evitare ingiustificate restrizioni della concorrenza. Più specificamente, l'Autorità ha auspicato che il bando di gara non contenesse disposizioni idonee a causare ingiustificati vantaggi all'operatore *incumbent*, quali il rinnovo automatico delle concessioni, l'eccessiva discrezionalità amministrativa nella scelta dei concessionari e il mancato rispetto dei principi comunitari della parità di trattamento, non discriminazione, trasparenza e proporzionalità. Inoltre, al fine di minimizzare le restrizioni concorrenziali derivanti dall'esigenza di garantire il diritto alla mobilità dei residenti, l'Autorità ha ricordato la necessaria separazione tra compiti di servizio pubblico e attività da svolgere in concorrenza.

TARIFFE ZTL PER I BUS TURISTICI NEL COMUNE DI PISA

Nell'ottobre 2009, l'Autorità ha trasmesso una segnalazione al Presidente della Giunta del Comune di Pisa, ai sensi dell'articolo 21 della legge n. 287/90 in merito alla delibera della giunta comunale n. 148/08, con particolare riferimento alle tariffe ZTL per i bus turistici.

Pur condividendo la finalità del provvedimento volto a disciplinare l'ingresso e la circolazione dei bus turistici, in ragione della situazione di congestione del traffico all'interno del Comune, e a contenere i livelli di inquinamento ambientale, l'Autorità ha ritenuto che alcune previsioni ivi contenute potessero limitare ingiustificatamente la concorrenza nel settore del noleggio da rimessa. In particolare, la ridotta tariffazione dell'abbonamento a 200 soste per i vettori toscani, rispetto a quella applicabile agli

altri operatori, appariva costituire un elemento di discriminazione ingiustificato e sproporzionato. Pur riconoscendo, dunque, la piena discrezionalità dell'Amministrazione nel determinare l'ammontare delle tariffe, l'Autorità ha auspicato che ciò avvenisse nel rispetto dei principi a tutela della concorrenza.

TRASPORTI FERROVIARI

Abusi

NTV/RFI- ACCESSO AL NODO DI NAPOLI

Nell'ottobre 2009, l'Autorità ha concluso un procedimento istruttorio ai sensi dell'articolo 82 del Trattato CE nei confronti della società Ferrovie dello Stato Spa e RFI Rete Ferroviaria Italiana Spa, rendendo obbligatori gli impegni presentati ai sensi dell'articolo 14-ter, comma 1, della legge n. 287/90 e chiudendo l'istruttoria nei confronti delle due società senza accertare l'infrazione. L'istruttoria era stata avviata nell'ottobre 2008 sulla base della segnalazione della società Nuovi Trasporti Ferroviari (NTV), la quale lamentava l'atteggiamento dilatorio di RFI a fronte della richiesta, dell'aprile 2008, di NTV di accesso ed utilizzo del centro di manutenzione e delle infrastrutture tecniche costituenti l'Impianto Dinamico Polifunzionale del Nodo di Napoli (IDP), nonché a quella di accesso agli spazi nei fabbricati viaggiatori, richiesta inviata in data 26 giugno 2008 alla stessa società RFI.

Nel provvedimento di avvio, l'Autorità aveva considerato che, stante la posizione di dominanza del gruppo FS (tramite le controllate RFI e Trenitalia) nei mercati nazionali dell'accesso alle infrastrutture ferroviarie necessarie allo svolgimento dei servizi di trasporto e del trasporto ferroviario di passeggeri (con particolare riferimento al trasporto ad alta velocità), il rinvio opposto da FS alle richieste di NTV appariva ingiustificato e poteva ostacolare l'ingresso di un nuovo concorrente in un mercato appena liberalizzato, favorendo così la controllata Trenitalia.

Con riguardo al profilo dell'accesso agli spazi nei fabbricati viaggiatori, gli elementi acquisiti nel corso dell'istruttoria hanno evidenziato che RFI aveva in effetti dato un seguito alla richiesta di NTV, assicurando l'accesso agli spazi fabbricati viaggiatori a condizioni non discriminatorie; già a partire dal 3 ottobre 2008 erano state condotte trattative negoziali, che avevano portato ad un sostanziale accordo per le

superfici richieste nella quasi totalità delle grandi stazioni interessate dalla linea ad Alta Velocità, e a uno stadio avanzato di definizione anche per gli accordi per le superfici richieste nelle stazioni minori. In ogni caso, RFI ha affermato che garantirà a NTV il rispetto del principio di parità di trattamento con Trenitalia e con qualsiasi altra Impresa Ferroviaria, relativamente all'accesso agli spazi che presentino caratteristiche simili. L'Autorità ha quindi ritenuto, per il profilo in oggetto e in base alle evidenze allo stato disponibili, l'insussistenza delle condizioni per accertare che le società FS e RFI avessero posto in essere un abuso di posizione dominante ai sensi dell'articolo 82 del Trattato CE.

Con riguardo invece alle condotte del gruppo FS in relazione alla richiesta di NTV di accesso ed utilizzo del centro di manutenzione e delle infrastrutture tecniche costituenti l'Impianto Dinamico Polifunzionale del Nodo di Napoli (IDP), RFI ha presentato nel marzo 2009 impegni ai sensi dell'articolo 14-ter, comma 1, della legge 287/90, volti a favorire l'accesso di NTV e delle imprese ferroviarie che ne facciano richiesta alle infrastrutture ferroviarie e, segnatamente, alle aree per la manutenzione del materiale rotabile, relativamente alle quali in sede di avvio di istruttoria si prospettava un effetto escludente della condotta del gruppo FS.

Gli impegni proposti sono consistiti, in particolare, nella messa a disposizione di NTV dell'area denominata "Fascio Traccia Alto", che era costituita da un terreno su cui non insiste alcun tipo di attrezzatura e infrastruttura e per la cui definizione del canone di locazione RFI si è basata sulla perizia tecnica di un soggetto terzo. La RFI si è altresì impegnata ad attenersi, con riferimento ad analoghe situazioni e rapporti a metodiche e criteri analoghi a quelli delineati, anche avvalendosi del supporto di un perito esterno, così da assicurare, in presenza di situazioni consimili, un'effettiva e sostanziale parità di trattamento a tutti i soggetti interessati; infine, in data 31 luglio 2009 RFI ha presentato modifiche accessorie ai suddetti impegni, obbligandosi, con riguardo alle condizioni economiche della messa a disposizione dell'area, ad attenersi a criteri obiettivi e orientati ai costi, vale adire fondati su metodiche correntemente applicate per determinare i canoni locativi nel settore, anche alla luce dei valori di mercato riconducibili ai cespiti immobiliari di cui trattatasi.

L'Autorità ha ritenuto che, nel loro complesso, gli impegni proposti, inclusivi delle modifiche accessorie presentate in data 31 luglio 2009, fossero suscettibili di soddisfare le esigenze di NTV emerse nel procedimento e adeguati a rimuovere in

maniera completa e definitiva le preoccupazioni concorrenziali identificate dall'Autorità nel provvedimento di avvio dell'istruttoria. Ciò considerando, in primo luogo, che l'Area messa a disposizione di NTV era stata riconosciuta idonea sotto il profilo tecnico-funzionale da parte della stessa NTV; che i paventati impedimenti urbanistici alla realizzazione dell'impianto di manutenzione dell'Area erano risultati infondati secondo le indicazioni in tal senso fornite nel corso del procedimento dal Comune di Napoli; che le condizioni economiche per la messa a disposizione dell'Area erano state determinate in base a criteri obiettivi e orientati ai costi; infine, che RFI si era impegnata ad assicurare, in presenza di situazioni consimili, un'effettiva e sostanziale parità di trattamento a tutti i soggetti interessati ad accedere ad una infrastruttura di manutenzione.

In conclusione, considerando il rapporto di controllo esistente tra RFI ed FS e il fatto che, in sede di avvio del procedimento, era stato ipotizzato che i presunti comportamenti distorsivi della concorrenza denunciati da NTV fossero stati posti in essere da FS per il tramite della propria controllata RFI, l'Autorità ha ritenuto che gli impegni presentati da RFI fossero idonei a rimuovere le criticità concorrenziali evidenziate. Sulla base di ciò, l'Autorità ha deliberato di renderli obbligatori ai sensi dell'articolo 14-ter, comma 1, della legge n. 287/90 e di chiudere il procedimento anche nei confronti di FS senza accertare l'infrazione.

Segnalazioni

ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO NEL SETTORE DEL TRASPORTO FERROVIARIO

Nel maggio 2009, l'Autorità ha trasmesso, ai sensi degli articoli 21 e 22 della legge n. 287/90, una segnalazione al Parlamento, al Governo, al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Presidente della 8^a Commissione permanente del Senato, al Presidente della IX Commissione permanente della Camera, ai Presidenti delle Giunte Regionali, ai Presidenti dei Consigli Regionali, al Presidente della Giunta Provinciale di Trento, al Presidente del Consiglio Provinciale di Trento, al Presidente della Giunta Provinciale di Bolzano, al Presidente del Consiglio Provinciale di Bolzano in merito alle ricadute sulla produzione e sull'offerta dei servizi ferroviari riconducibili alla perdurante assenza di chiarezza in tema di definizione degli oneri di servizio pubblico nel settore.

L'Autorità ha, in particolare, riscontrato come la parziale e opaca distinzione tra il perimetro dei cosiddetti servizi “di mercato” e di quelli “del servizio universale contribuito” e l'affidamento di questi ultimi al di fuori di procedure ad evidenza pubblica, potevano suscitare importanti implicazioni in merito (i) alla determinazione del livello dei sussidi, (ii) alle condizioni concorrenziali di offerta del servizio ferroviario merci e passeggeri e (iii) agli incentivi a segmentare la domanda per il principale operatore di trasporto ferroviario, (iv) agli standard qualitativi del servizio di trasporto ferroviario.

In primo luogo, l'Autorità ha sottolineato che la circostanza per cui venivano riconosciuti dei corrispettivi laddove non era chiaramente definito il confine fra l'ambito di mercato e quello del servizio universale non garantiva il fatto che Trenitalia (affidataria dei servizi ferroviari passeggeri e merci) non utilizzasse parte dei sussidi per l'offerta di servizi resi in concorrenza. In secondo luogo, l'Autorità ha evidenziato che l'opacità fra gli ambiti non regolamentati e quelli regolamentati e, all'interno di questi, fra quelli di competenza regionale e quelli di competenza statale, la cui responsabilità regolatoria grava su soggetti diversi e non sempre coordinati, creava un sistema di incentivi distorti, in base ai quali il soggetto affidatario del servizio poteva trasferire parte della domanda dal settore regolamentato a quello in concorrenza, forzandola all'acquisto di servizi a prezzo libero laddove essi avrebbero dovuto essere forniti universalmente. Ulteriore conseguenza poteva essere individuata nel venir meno dell'incentivo a garantire la qualità del servizio universale, finendo per peggiorarne le condizioni di offerta, così da determinare una migrazione della domanda verso i servizi maggiormente redditizi e più cari. Infine, per quanto riguarda il servizio merci, l'Autorità si è interrogata sull'opportunità di continuare a sussidiare tale settore, dal momento che esso risulta aperto alla concorrenza effettiva.

Alla luce del contesto descritto, l'Autorità ha osservato come le più recenti modifiche apportate al quadro normativo dei servizi ferroviari potevano comportare importanti ricadute dal punto di vista concorrenziale sulla produzione e sull'offerta dei servizi. In particolare, in materia di trasporto ferroviario regionale, l'Autorità ha osservato che l'articolo 61 del d.d.l. n. 1195 consentiva l'affidamento diretto dei servizi ferroviari regionali, senza precludere al vincitore della gara la possibilità di concorrere in altre regioni; in tal modo si sfavorivano, attraverso probabili fenomeni

trascinamento dei sussidi, corretti confronti competitivi tra imprese, necessari anche per un auspicabile contenimento delle risorse pubbliche impiegate.

Inoltre, l'articolo 25, comma 2, della legge n. 2/09 aveva autorizzato la spesa di 480 milioni di euro per gli anni 2009, 2010 e 2011 al fine della stipula dei nuovi contratti di servizi ferroviari, vincolando tuttavia esplicitamente la destinazione di tali fondi ai nuovi contratti con Trenitalia; infine, l'articolo 7, comma 3-ter, della legge n. 33/09 aveva stabilito che i contratti di servizio relativi al trasporto pubblico ferroviario comunque affidati non possano durare meno di sei anni, con possibilità di rinnovo per altri sei. Con tali disposizioni si era resa certa la possibilità di spesa delle Regioni per i tre anni citati, ma con un perdurante effetto discriminatorio tra imprese ferroviarie e di disincentivo in relazione alle gare che dovevano essere bandite. Inoltre, la possibilità di ricorso all'affidamento diretto unita alla durata sestennale dei contratti avrebbe avuto l'effetto di sottrarre il settore ferroviario alla concorrenza potenzialmente fino al 2021, riducendo gli incentivi all'efficienza del soggetto affidatario e il già debole potere contrattuale delle Regioni in relazione alle condizioni di offerta del servizio.

In considerazione di ciò, l'Autorità ha sottolineato la necessità di un'urgente revisione normativa che limitasse l'effetto restrittivo sulle dinamiche concorrenziali, e ha auspicato che fossero le stesse Regioni a non avvalersi della possibilità di affidare *ex novo* o prorogare il servizio tramite procedura diretta. Con riferimento al trasporto merci, l'Autorità ha infine auspicato una maggiore chiarezza nella definizione degli obblighi a carico del soggetto regolato e un'opportuna trasparenza nell'accesso ai servizi onerati da parte di tutti gli operatori ferroviari.

TRASPORTI MARITTIMI

Intese

COSTA CONTAINER LINES/SINTERMAR-TERMINAL DARSENA TOSCANA

Nel gennaio 2009, l'Autorità ha concluso un procedimento istruttorio ai sensi dell'articolo 81 del Trattato Ce nei confronti delle società Terminal Darsena Toscana Srl (TDT) e Sintemar - Servizi Integrati Terrestri Marittimi, accertando un'intesa restrittiva della concorrenza nel mercato dei servizi portuali di movimentazione di container. L'istruttoria era stata avviata nel dicembre 2007 a seguito di una denuncia da parte di Cala

Container Shipping Spa, già Costa Container Lines Spa (CCL), la quale lamentava che, nel corso delle trattative contrattuali svolte negli ultimi mesi del 2006 per selezionare il proprio fornitore di servizi di terminalizzazione nel Porto di Livorno, i due operatori contattati per la valutazione e il confronto delle offerte, ovvero TDT e Sintermar, avrebbero concordato di interrompere le trattative, ritirando tutte le proprie precedenti offerte, al fine di riportare il prezzo su un livello significativamente più alto.

Dal punto di vista merceologico, l'Autorità ha ritenuto che il mercato rilevante fosse quello dei servizi di movimentazione di *container* offerti nel porto terminale di Livorno. In tale mercato, l'offerta è principalmente rappresentata da TDT e Sintermar, che complessivamente erogano circa il 90% del totale di tali servizi.

Sulla base degli elementi raccolti nel procedimento istruttorio, l'Autorità ha accertato che i due operatori avevano in effetti posto in essere un'intesa restrittiva della concorrenza avente per oggetto il coordinamento dei propri comportamenti nei confronti di CCL. In particolare, l'intesa si era concretizzata a partire dal novembre 2006, allorquando TDT e Sintermar avevano mutato, mediante concertazione, il quadro delle trattative rispetto alla fase precedente, in cui CCL era riuscita ad ottenere quotazioni progressivamente migliori dai due potenziali fornitori dei servizi da essa domandati. Le riduzioni di prezzo verso cui CCL stava spingendo TDT e Sintermar avrebbero avuto ripercussioni anche nei rapporti delle due imprese portuali con le altre compagnie di navigazione che domandavano servizi di movimentazione di *container* nello stesso porto di Livorno.

Per effetto dell'intesa realizzata, CCL aveva corrisposto per i servizi ricevuti prezzi nettamente superiori rispetto a quelli che si andavano delineando nella fase di trattativa anteriore al 15 novembre 2006, e superiori anche ai prezzi del contratto in essere nel 2006 ed in scadenza al 31 gennaio 2007, che costituiva il punto di partenza della trattativa, rispetto al quale CCL era riuscita ad ottenere, prima del 15 novembre, quotazioni progressivamente migliori.

L'Autorità ha pertanto concluso che i due operatori avevano posto in essere un'intesa restrittiva della concorrenza, in violazione dell'articolo 81 del Trattato CE. La fattispecie è stata considerata grave, in quanto rientrante nella categoria delle intese di prezzo, ovvero delle forme più gravi di restrizione della concorrenza, rappresentando altresì la risposta collusiva degli operatori alle azioni di un cliente che

stava riuscendo a far diminuire i prezzi. Tenuto conto della gravità e della durata dell'intesa, l'Autorità ha irrogato a TDT e Sintermar una sanzione amministrativa, rispettivamente, di 960 mila e 288 mila euro.

ORGANIZZAZIONE SERVIZI MARITTIMI NEL GOLFO DI NAPOLI

Nell'ottobre 2009, l'Autorità ha concluso un procedimento istruttorio ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 287/90 nei confronti delle società Alilauro Spa, Alilauro Gru.so.n. Spa, Alicost Spa, Servizi Marittimi Liberi Giuffrè & Lauro Srl, Procidamar Srl, Medmar Navi Spa, Medmar International Srl, Linee Lauro Spa, Navigazione Libera del Golfo Spa, Alimar Srl, SNAV Spa, Consorzio Linee Marittime Neapolis, Metrò del Mare Scarl e Consorzio Linee Marittime Partenopee, rendendo obbligatori gli impegni presentati dalle parti ai sensi dell'articolo 14-ter della legge n. 287 e chiudendo l'istruttoria senza accertare l'infrazione.

Il procedimento era stato avviato in relazione a talune iniziative comuni assunte dalle principali compagnie di navigazione operanti nel golfo di Napoli, tra cui l'istituzione del Consorzio Linee Marittime Partenopee. Tali iniziative erano apparse infatti idonee a restringere ulteriormente lo spazio per la concorrenza in un contesto di offerta dei servizi di trasporto marittimo passeggeri nel golfo di Napoli e Salerno già scarsamente competitivo. In particolare, nel corso del tempo l'Autorità aveva ricevuto numerose segnalazioni, in particolare da soggetti rappresentanti degli utenti e degli operatori turistici, nelle quali si lamentavano i disservizi ed il deterioramento delle condizioni economiche e della qualità dell'offerta nel suddetto mercato dei servizi di trasporto marittimo passeggeri. A detta dei segnalanti, le suddette problematiche potevano anche essere conseguenza di un coordinamento tra le principali compagnie di navigazione attive nei due golfi, coordinamento non direttamente dipendente dalla regolazione di settore.

Nel provvedimento di avvio, l'Autorità ha considerato che nell'offerta dei richiamati servizi competevano poche imprese, riconducibili ad un numero estremamente ridotto di gruppi, le quali coprivano la maggior parte delle tratte senza sovrapporsi e al riparo dalla competizione di altri operatori privati. Tali imprese erano sottoposte solo alla concorrenza esercitata dalla compagnia pubblica Caremar, vincolata dagli obblighi di servizio pubblico previsti dalla Convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ma anche

per questo caratterizzata da una struttura di costi meno competitiva di quella degli operatori privati.

L'Autorità ha altresì sottolineato come il presunto coordinamento poteva essere determinato, o comunque favorito, dalle strutture comuni create dalle imprese (tra cui la più risalente nel tempo era il Consorzio Linee Marittime Partenopee, costituito nel 1998 e avente come oggetto sociale quello di razionalizzare le attività delle imprese consorziate e la gestione di una struttura comune per l'emissione di un unico biglietto di passaggio valido per l'imbarco su tutti i mezzi delle imprese destinati alla parte di attività consorziate. Incideva, altresì, il vigente quadro normativo-regolamentare, in merito al quale l'Autorità si era già espressa in una segnalazione del luglio 2009, richiedendone importanti modifiche volte in particolare ad introdurre una chiara definizione degli obblighi di servizio pubblico e a favorire il ricorso alle gare.

Nel giugno 2009, le parti hanno presentato impegni ai sensi dell'articolo 14-ter, comma 1, della legge n. 287/90. In particolare, Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, Medmar, Medmar International, NLG e SNAV si sono impegnate a limitare la portata delle attività svolte nell'ambito delle iniziative comuni al solo miglioramento degli standard di qualità e alla razionalizzazione dei servizi offerti, mentre le imprese aderenti al CLMP si sono impegnate a sciogliere tale consorzio, con la conseguenza che sarebbero venute meno le attività comuni alle società consorziate, incluso il "biglietto unico", con l'unica eccezione delle tratte da e per Capri, per le quali il ricorso a tale strumento appariva necessario per motivi legati all'infrastruttura portuale dell'isola. Successivamente, le società avrebbero comunicato all'Autorità le determinazioni assunte in merito alla gestione futura del "biglietto unico" così delimitato e all'adozione di un "Regolamento del Biglietto Unico", per disciplinarne le condizioni di utilizzo.

Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, Medmar, NLG, SNAV, Consorzio Neapolis, e Metrò del Mare si sono altresì impegnate a predisporre ed adottare una "Carta dei servizi". Infine, Alilauro, Alilauro Gruson, Alicost, Procidamar, Linee Lauro, Medmar, NLG, Alimar, SNAV, Consorzio Neapolis e Metrò del Mare si sono impegnate ad attuare una serie di misure a favore dell'utenza, volte in particolare a facilitare l'informativa agli utenti in caso di funzionamento irregolare o interruzione dei servizi ed a prevedere e pubblicare adeguate modalità di rimborso o recupero del biglietto nei casi di mancata prestazione dei servizi per cause imputabili alla compagnia.