

SELECTA/POSTE ITALIANE

Nel marzo 2012 l'Autorità ha concluso un procedimento istruttorio avviato ai sensi dell'articolo 102 del TFUE nei confronti della società Poste Italiane Spa, accettando gli impegni da questa presentati ai sensi dell'articolo 14-ter della legge 287/90 e chiudendo l'istruttoria senza accertare l'infrazione.

Il procedimento era stato avviato a seguito di varie segnalazioni presentate dalla società Selecta Spa, attiva nell'attività di gestione dati, stampa e imbustamento di comunicazioni rivolte dalla clientela *business* a grandi masse di destinatari, con le quali si lamentavano una serie di condotte di tipo escludente attraverso cui Poste Italiane avrebbe ostacolato, a vantaggio della propria controllata Postel Spa, l'attività di operatori indipendenti, tra cui la stessa Selecta, attivi nel settore dei servizi di intermediazione tra i clienti-mittenti e il fornitore del servizio di posta massiva. Le presunte condotte abusive sarebbero consistite, in particolare, nell'adozione di specifiche modalità di regolazione e/o di esecuzione del rapporto contrattuale in essere tra Poste Italiane e Selecta – in particolare rispetto ai tempi di pagamento e alle esposizioni debitorie – per la fornitura del servizio di recapito, idonee a recare vantaggio alla controllata Postel. Tale servizio di recapito avviene tipicamente per mezzo del servizio c.d. di "posta massiva", che è stato prestato, sino al 31 dicembre 2010, in regime di esclusiva da parte di Poste Italiane Spa.

In sede di avvio, l'Autorità aveva considerato che una condotta abusiva di tipo escludente avrebbe potuto essere ravvisata nel repentino cambiamento di strategia dell'operatore postale in relazione ai rapporti in essere con Selecta per l'erogazione dei servizi di recapito a valle dell'attività di posta massiva, tanto con riguardo alle modalità di rientro dal debito, quanto con riguardo ai tempi di pagamento.

Sotto il primo profilo, Poste Italiane, mentre avrebbe consentito nel tempo la creazione di una esposizione debitoria di Selecta pari a 65 milioni di euro nel 2008 e a 72,3 milioni di euro nel 2009, avrebbe richiesto, a partire da settembre 2010, un piano di rientro, pena la mancata erogazione del servizio e/o l'erogazione dietro pagamento contestuale. Ciò, secondo Selecta, a fronte di una politica di riduzione del debito di circa 21 milioni di euro nel periodo compreso tra gennaio 2010 e gennaio 2011. Al riguardo, l'Autorità ha considerato che la mancata accettazione di piani di rientro presentati da Selecta poteva configurarsi quale condotta abusiva posta in essere da un operatore dominante che, proprio in una fase di liberalizzazione dei mercati, utilizza la leva della esposizione debitoria dei clienti nel mercato a valle del recapito per escludere, ostacolandone l'operatività, il concorrente nel mercato a monte della intermediazione dei servizi di posta massiva.

Con riguardo al secondo profilo, l'Autorità ha prestato rilievo alla circostanza che Poste Italiane avrebbe richiesto a partire dal dicembre 2010 il pagamento contestuale dei servizi, evento questo che, analogamente al rientro dal debito, sembrava costituire un mutamento repentino di approccio rispetto alla situazione pregressa nella quale il pagamento poteva avvenire, in base alle condizioni contrattuali, nel termine di 75 giorni, spesso di fatto dilazionato. Anche tale condotta poteva avere carattere escludente, non essendo

finanziariamente sostenibile, per un operatore come Selecta, una simile tempistica di pagamento. In tale contesto, è emersa inoltre la circostanza che Postel, primo operatore nel mercato dei servizi di intermediazione ove operava Selecta, non sarebbe stato sottoposto agli stessi cambiamenti nelle modalità di pagamento e di rientro dai debiti con Poste Italiane.

Al fine di superare le criticità concorrenziali emerse in sede di avvio, Poste Italiane ha presentato impegni ai sensi dell'articolo 14-ter della legge n. 287/90, consistenti nel: *i)* ridurre il termine per il pagamento dei corrispettivi dovuti per affrancature, di cui all'art. 4.3 delle Condizioni tecniche attuative del servizio di posta massiva; *ii)* applicare, nei rapporti con i concorrenti di Postel, le condizioni previste dall' "accordo all'intermediazione del servizio di Posta Massiva" concernenti i meccanismi di tutela contrattuale attivabili in caso di ritardo nei pagamenti, secondo modalità altrettanto favorevoli di quelle previste nei rapporti con Postel; *iii)* al fine di determinare il tasso da applicare all'affidamento al conto corrente intersocietario concesso a Postel, Poste Italiane avrebbe inviato una richiesta formale di quotazione indicativa a due primari istituti bancari. Le modalità di acquisizione e aggiornamento delle condizioni applicate all'affidamento sarebbero state inserite nel contratto di conto corrente intersocietario concluso da Poste Italiane e Postel. Poste Italiane avrebbe messo a disposizione dell'Autorità e, su sua richiesta, le avrebbe comunicato le quotazioni ricevute dagli istituti bancari contattati e la documentazione attestante i tassi applicati all'affidamento su conto corrente intersocietario concesso a Postel.

A seguito del market test, Poste Italiane ha presentato delle modifiche accessorie agli impegni. In particolare, il primo impegno è stato integrato prevedendo la sua applicabilità anche ai contratti in corso e introducendo la possibilità, in base a determinate condizioni legate al rating del cliente/mittente, di ridurre il costo dell'allungamento dei termini di pagamento, riducendo il costo della garanzia integrativa che ciascun intermediario è tenuto a consegnare a Poste.

Rispetto al secondo impegno, Poste ha reso più flessibili, per gli intermediari, le possibilità di accesso alla posta massiva e ha previsto una tipologia contrattuale che, affiancandosi a quella standard, avrebbe consentito che l'obbligo di pagamento dei debiti di affrancatura si incardinasse direttamente in capo ai clienti mittenti senza gravare sugli intermediari. Ciò si sarebbe tradotto in una maggiore libertà per quegli intermediari che, avendo clienti in grado di inviare almeno 1.500.000 lettere all'anno, non avrebbero dovuto più far fronte all'applicazione degli importi per i debiti di affrancatura né sarebbero stati costretti a chiedere ai propri clienti la garanzia intermediario-cliente che copre il rischio di mancato pagamento dei debiti di affrancatura del cliente nei confronti di Poste.

L'Autorità ha ritenuto che gli impegni presentati da Poste Italiane, come modificati, fossero idonei a rimuovere i profili anticoncorrenziali evidenziati in avvio. Gli stessi, infatti, da un lato avrebbero ridotto il rischio di discriminazione tra Postel e gli altri intermediari, dall'altro avrebbero reso più efficienti i rapporti tra Poste e gli intermediari stessi nell'ambito della fornitura del servizio di posta massiva. Alla luce di ciò, l'Autorità ha accettato i suddetti impegni ai sensi dell'articolo 14-ter, comma 1, della legge n. 287/90, rendendoli obbligatori nei confronti di Poste Italiane e ha chiuso il procedimento senza accertare l'infrazione.

AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI GESTIONE INTEGRATA DEI RIFIUTI SOLIDI URBANI NEL COMUNE DI MESSINA

Nel marzo 2012 l'Autorità ha concluso un'istruttoria ai sensi dell'articolo 102 del TFUE nei confronti della società Messinambiente Spa, accertando un abuso di posizione dominante nel mercato del servizio di gestione integrata dei rifiuti nel Comune di Messina. Il procedimento istruttorio era stato avviato a seguito di una segnalazione presentata dalla società d'ambito territoriale ATO ME 3, in cui si rilevava che Messinambiente, titolare del servizio di gestione integrata dei rifiuti solidi urbani, aveva fornito le informazioni necessarie per l'indizione della gara volta a selezionare il nuovo gestore, con notevole ritardo rispetto alla formulazione della richiesta, ed in forma incompleta e difficilmente fruibile, ostacolando di fatto il corretto svolgimento della gara.

L'Autorità ha ritenuto che il mercato rilevante sul quale valutare la presunta condotta abusiva fosse quello del servizio di gestione integrata dei rifiuti solidi urbani e assimilati. Tale mercato ha dimensione geografica locale, coincidente con l'area di attribuzione di ciascun affidamento ed in relazione al quale viene svolta la gara. In tale mercato, Messinambiente deteneva una posizione di monopolio legale, in quanto unico gestore del servizio nel territorio del Comune di Messina in forza di un affidamento diretto ed esclusivo che sarebbe scaduto nel dicembre 2010. Tale posizione di unico affidatario, che peraltro perdurava dal 1999, consentiva a Messinambiente di detenere tutte le informazioni relative ai dipendenti addetti al servizio oggetto del bando di gara, che il soggetto aggiudicatario avrebbe dovuto assumere, necessarie allo svolgimento di una procedura per l'affidamento del servizio.

Nel corso del procedimento l'Autorità ha accertato l'esistenza di una strategia volontariamente dilatoria ed ostativa delle procedure di gara indette da ATO ME 3 da parte di Messinambiente, qualificabile come un abuso di natura escludente, in quanto idonea ad ostacolare lo svolgimento corretto di procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento del servizio di igiene urbana, nonché ad alterarne le dinamiche competitive, pregiudicando la partecipazione degli altri concorrenti.

Più specificamente, l'Autorità ha accertato che nella prima gara, bandita nel novembre 2010, Messinambiente si era dapprima rifiutata di trasmettere le informazioni richieste, e successivamente, a seguito di numerose e reiterate richieste, quando ormai la procedura di gara risultava avviata, le aveva trasmesse in forma incompleta e difficilmente fruibile. Tale comportamento era stato idoneo a produrre un effetto escludente sul mercato dell'affidamento del servizio di igiene urbana nel territorio del Comune di Messina, nella misura in cui esso aveva impedito l'efficace espletamento della procedura di gara.

Tale comportamento ostruzionistico era stato reiterato, seppure sotto forma diversa, in occasione della seconda gara, bandita nel maggio 2011. Infatti, pur trasmettendo in più momenti, con modalità apparentemente corrette, l'elenco del personale adibito al servizio oggetto dell'appalto, Messinambiente aveva trascurato di informare ATO ME 3 dell'esistenza di un nutrito contenzioso giuslavoristico e dell'obbligo, che su di essa incombeva, di provvedere al reintegro di alcuni lavoratori illegittimamente licenziati.

L'Autorità ha ritenuto che la possibilità di dover assumere ulteriori dipendenti, o quantomeno di essere esposti ad un contenzioso giuslavoristico di dimensioni non trascurabili, era senz'altro uno degli elementi che i soggetti intenzionati a partecipare alla gara avrebbero dovuto conoscere al fine di decidere se, ed in che termini, formulare la propria offerta. Rientrava, pertanto, tra gli obblighi imposti dalla posizione di "speciale responsabilità" dell'impresa cessante quello di collaborare in buona fede con la stazione appaltante al fine di rendere edotta la stessa, nonché i futuri concorrenti, dei non trascurabili rischi in cui l'impresa subentrante poteva incorrere in fase di avvicendamento.

L'Autorità ha ritenuto che la condotta posta in essere da Messinambiente, protrattasi per circa 9 mesi, integrasse una fattispecie grave di abuso di posizione dominante, in quanto idonea a causare un pregiudizio significativo alle dinamiche competitive del mercato interessato.

In ragione della gravità e della durata dell'infrazione, l'Autorità ha irrogato alla società una sanzione pecuniaria pari a 52.000 euro.

TELECOM ITALIA – GARE AFFIDAMENTO SERVIZI TELEFONIA FISSA E CONNETTIVITÀ IP

Nel giugno 2012 l'Autorità ha concluso un procedimento istruttorio avviato ai sensi dell'articolo 102 del TFUE nei confronti della società Telecom Italia Spa, accettando gli impegni da questa presentati ai sensi dell'articolo 14-ter, comma 1, della legge 287/90 e chiudendo l'istruttoria senza accertare l'infrazione. Il procedimento era stato avviato a seguito di una segnalazione della società di Fastweb Spa, con la quale si lamentavano presunti comportamenti anticoncorrenziali posti in essere da Telecom Italia al fine di ostacolare tale società nella formulazione di offerte competitive nelle procedure di gara bandite nel marzo 2010 per l'affidamento dei servizi di telefonia fissa e connettività IP in favore delle amministrazioni pubbliche ("gara Consip") e di Enel Spa ("gara Enel").

Nel provvedimento di avvio l'Autorità aveva delineato un'ipotesi di abuso di posizione dominante, consistente nella mancata fornitura da parte di Telecom Italia, operatore dominante nella fornitura di servizi di accesso all'ingrosso alla rete di telefonia fissa, di una serie di informazioni tecnico-economiche e di servizi ritenuti necessari per la predisposizione, da parte degli operatori concorrenti di offerte competitive alla clientela non residenziale. A titolo esemplificativo, tali informazioni riguardavano: la configurazione, anche prospettica, della rete alla quale gli operatori alternativi devono interconnettersi per fornire i propri servizi al dettaglio; le eventuali limitazioni tecniche alla fornitura di servizi di accesso all'ingrosso; condizioni e modalità di fornitura di servizi all'ingrosso necessari per la predisposizione di offerte ai clienti finali. Inoltre, laddove Telecom Italia, in virtù della propria integrazione verticale, avesse reso tali input informativi disponibili per le proprie divisioni commerciali, avrebbe potuto conferire loro un indebito vantaggio competitivo rispetto ai concorrenti nella formulazione di offerte tecniche ed economiche.

I comportamenti in questione, tenuto conto della posizione dominante detenuta da Telecom nei mercati dell'accesso all'ingrosso alle infrastrutture di rete in postazione fissa e

dell'accesso a banda larga all'ingrosso, erano apparsi idonei ad avere un effetto escludente nei mercati a valle dell'accesso alla rete telefonica fissa alla clientela non residenziale, dell'accesso a banda larga, nonché dei servizi di telefonia vocale ai clienti non residenziali. Gli stessi comportamenti assumevano particolare rilevanza concorrenziale nell'ambito di procedure di gara per la fornitura di servizi di telefonia e connettività IP a grandi clienti. Tali gare, oltre ad avere una particolare rilevanza in termini di valore complessivo, hanno un significativo valore strategico per gli operatori. L'aggiudicazione di forniture così consistenti e di lunga durata, infatti, consente ad un operatore alternativo di utilizzare gli investimenti infrastrutturali effettuati per la fornitura ai grandi clienti per espandere geograficamente la propria capacità concorrenziale, nonché per raggiungere in tempi accelerati una soglia di clienti sufficiente a generare economie di scala necessarie per poter competere efficacemente con l'operatore *incumbent*.

In risposta alle criticità di natura concorrenziale rilevate dall'Autorità, Telecom Italia ha presentato impegni ai sensi dell'art. 14-ter, comma 1, della legge 287/90, successivamente integrati a seguito del market test. Tali impegni hanno riguardato: *i*) il rilascio da parte di Telecom di studi di fattibilità relativi a soluzioni tecnico/impiantistiche non standard connesse alla fornitura di servizi di accesso alla rete che gli operatori potrebbero trovarsi a dover realizzare per soddisfare specifiche richieste da parte di grandi clienti, nonché la realizzazione degli stessi in tempi certi, con modalità non discriminatorie per gli OLO rispetto alle proprie divisioni commerciali e con indicazione di una stima dei costi; *ii*) la messa a disposizione, in occasione di procedure di gara di rilevante entità, e ove Telecom Italia fosse stata, in tutto o in parte, fornitrice di servizi di accesso all'ingrosso, di informazioni relative alla configurazione dei servizi di accesso forniti alla stazione appaltante; *iii*) l'offerta per tutti i servizi di accesso regolamentati di un servizio integrato di *assurance*, che consenta di effettuare in un unico intervento le attività di riparazione dei guasti occorsi sia sulla porzione di rete e sugli apparati di competenza di Telecom sia sulla parte di competenza degli operativi alternativi; *iv*) la preventiva comunicazione dell'elenco delle imprese terze, suddivise per area territoriale, di cui Telecom potrebbe avvalersi in caso di esternalizzazione del servizio di *assurance*. In questo modo, si sarebbe fornita un'alternativa al System Unico di *Assurance* di Telecom, rafforzando la possibilità per l'OLO di organizzare altre modalità di assistenza, ad esempio avvalendosi delle stesse imprese utilizzate da Telecom a livello locale; *v*) l'introduzione di un nuovo livello di servizio per l'assistenza tecnica espressamente dedicato alle procedure di gara, caratterizzato da tempistiche di ripristino identiche per tutti i servizi di accesso all'ingrosso, di cui gli OLO possono fruire in alternativa o in combinazione con quanto previsto nell'impegno *iii*; *vi*) la fornitura di informazioni sugli interventi programmati di desaturazione delle centrali chiuse alla commercializzazione di nuove linee ADSL in tecnologia ATM, con l'indicazione delle risorse oggetto di intervento e delle tempistiche previste per la riapertura del servizio.

L'Autorità ha ritenuto che i suddetti impegni – destinati a valere fintantoché Telecom avesse detenuto una posizione dominante nei mercati dell'accesso all'ingrosso – risultavano idonei ad arricchire il set di informazioni e servizi di cui gli OLO avrebbero potuto disporre per poter formulare le proprie offerte nell'ambito di gare bandite da grandi clienti pubblici e

privati e a fornire alcune nuove garanzie in materia di parità di trattamento interno-esterno. In considerazione di ciò, l'Autorità, ritenendo gli impegni idonei nel loro complesso a far venir meno le preoccupazioni concorrenziali individuate al momento dell'avvio del procedimento, li ha resi obbligatori ai sensi dell'art. 14-ter della legge n. 287/90 nei confronti di Telecom Italia ed ha concluso il procedimento senza accertare l'infrazione.

ESSELUNGA/COOP ESTENSE

Nel giugno 2012 l'Autorità ha concluso un procedimento istruttorio ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 287/90 nei confronti di Coop Estense Società Co.rl, accertando un abuso di posizione dominante nel mercato dei supermercati e degli ipermercati della provincia di Modena. Il procedimento era stato avviato a seguito di una segnalazione di Esselunga, inviata in risposta a una specifica richiesta di informazioni dell'Autorità, relativa a presunti comportamenti anticoncorrenziali messi in atto da Coop Estense,

L'Autorità ha ritenuto che i mercati del prodotto rilevanti fossero quello dei supermercati e quello degli ipermercati. Dal punto di vista geografico, tali mercati hanno dimensione locale, in considerazione dei comportamenti di acquisto dei consumatori e dell'importanza da questi attribuita alla prossimità dei punti vendita. Nel caso di specie, tale dimensione coincideva con la Provincia di Modena. Caratteristiche peculiari di tali mercati sono la presenza di significative barriere amministrative all'ingresso e la scarsa disponibilità di aree destinabili ad usi commerciali.

L'Autorità ha verificato che nei mercati rilevanti Coop Estense - società aderente al consorzio Coop Italia e operante con l'insegna "Ipercoop" per quanto attiene agli ipermercati e con l'insegna "Coop" per i supermercati - deteneva una posizione dominante. In particolare, è risultato che Coop Estense disponeva nella Provincia di Modena di elevate quote di mercato, sia in termini assoluti che in rapporto a quelle dei concorrenti. Il suo potere di mercato discendeva, inoltre, anche dal forte radicamento nel territorio provinciale, dalla forza del marchio Coop e dalla sua reputazione. Infine, esistevano nel settore rilevanti barriere amministrative all'ingresso, costituite dalla situazione di scarsità di aree destinabili ad attività commerciali, dai tempi lunghi, spesso pluriennali, per il rilascio delle relative autorizzazioni, dai vincoli connessi alle aperture per accorpamento di licenze esistenti, che facilitavano l'espansione degli operatori già attivi nel mercato. Costituivano, infine, barriere di tipo strategico le condotte dell'operatore *incumbent* e la sua capacità di porre in essere comportamenti volti ad ostacolare l'ingresso o l'espansione della concorrenza al fine di salvaguardare la propria posizione di mercato.

L'Autorità ha accertato che Coop Estense aveva messo in atto un'unica strategia escludente articolata, continuata nel tempo e consistente in comportamenti volti ad ostacolare, o quantomeno fortemente ritardare, l'ingresso sul mercato o l'espansione del concorrente Esselunga. In particolare, l'operatore *incumbent* si era frapposto, in maniera sistematica, ai tentativi esperiti dal concorrente di avviare nuovi punti vendita, in aree potenzialmente idonee ad accogliere insediamenti commerciali e già nella sua disponibilità, nei Comuni di Modena e

Vignola, anche intervenendo strumentalmente negli iter amministrativi in corso avviati da Esselunga per ottenere le necessarie autorizzazioni. Più specificamente, la condotta abusiva aveva avuto inizio a Modena nel 2001 quando Coop Estense, a seguito dell'acquisizione di una porzione minoritaria del comparto ex Consorzio (area situata nel centro di Modena), era venuta a disporre di un potere di intervento sulle decisioni d'uso e di edificabilità dell'intero comparto.

La circostanza che il Piano di urbanizzazione dell'area dovesse essere condiviso tra i proprietari aveva, di fatto, conferito alla parte un rilevante "potere di veto", ossia il potere di contestare ed opporsi all'insediamento di un nuovo punto vendita sulla porzione maggioritaria del comparto già nella disponibilità di Esselunga. L'Autorità ha accertato che Coop Estense aveva esercitato tale "potere di veto" nel marzo 2001, impugnando per vie legali il Piano di sviluppo edile originario autorizzato a fine 2000 dall'amministrazione competente.

La strategia escludente posta in essere era poi continuata tra il 2004 e il 2008 attraverso condotte dilatorie volte a non raggiungere alcun tipo di accordo sul Piano, tra cui la proposta, solo apparentemente collaborativa della parte, di scambio di aree, che tuttavia era poi risultata pretestuosa e strumentale in quanto né economicamente né tecnicamente attuabile. Da ultimo, nel 2009, Coop Estense aveva presentato un nuovo Piano di sviluppo edile, frutto di scelte autonome e non concordate e, come tale, non autorizzabile, con la conseguenza di bloccare ancora una volta il processo di autorizzazione del Piano di sviluppo dell'area. A conclusione del procedimento, immutata la destinazione commerciale del comparto, era rimasta in capo a Coop Estense la possibilità di "bloccare", negando il proprio consenso e quindi il raggiungimento di una posizione comune, qualunque sviluppo della zona che potesse rappresentare una minaccia per la sua posizione di mercato.

Infine, l'Autorità ha accertato che nell'ambito della medesima strategia escludente si inseriva anche la condotta posta in essere da Coop Estense nella vicenda riguardante il Comune di Vignola. Nel 2005, a ridosso della seduta in cui il Comune di Vignola avrebbe dovuto autorizzare una variante al Piano Regolatore Generale che avrebbe consentito l'edificabilità di un'area di tale Comune e la realizzazione da parte di Esselunga di un punto vendita, anche di grandi dimensioni, Coop Estense aveva inviato al Comune una lettera con la quale manifestava il proprio interesse a trovare una soluzione analoga, per trasferire ed ampliare il proprio grande punto vendita già attivo nel Comune e la disponibilità a sostenere finanziariamente l'opera pubblica. Tale esplicita manifestazione di interesse aveva avuto quale esito quello di far sospendere e rinviare ogni decisione in merito al progetto di Esselunga, al fine di consentire la valutazione di proposte urbanistiche alternative in un quadro più complesso di regolamentazione urbana e commerciale. Tale condotta aveva di fatto reso impossibile il concretizzarsi del progetto di sviluppo di Esselunga, che si sarebbe posto in diretta concorrenza con il punto vendita di Coop, con la conseguenza di limitare strutturalmente il dispiegarsi della concorrenza. L'area, infatti, era stata poi acquisita dalla stessa Coop Estense e non era stata più urbanizzata.

A conclusione del procedimento, l'Autorità ha ritenuto che Coop Estense avesse posto in essere una violazione dell'articolo 3 della legge n. 287/90, consistente in un'unica strategia

escludente tesa ad ostacolare o quantomeno fortemente ritardare l'uso a fini commerciali di aree già nella disponibilità di un concorrente, anche intervenendo in procedure amministrative in fase avanzata per il rilascio delle relative autorizzazioni. L'Autorità ha ritenuto che la condotta accertata costituisse una violazione grave della normativa a tutela della concorrenza, poiché, ostacolando l'ingresso di un concorrente efficiente, capace di esercitare una efficace pressione competitiva, aveva prodotto concreti effetti restrittivi sui mercati rilevanti, causando un danno ai consumatori in termini di maggiori prezzi e/o di minore scelta.

In ragione della gravità e della durata del comportamento abusivo, l'Autorità ha comminato alla società Coop Estense Co.rl una sanzione amministrativa pecuniaria pari a 4.664.896 euro.

ARENAWAYS – OSTACOLI ALL'ACCESSO NEL MERCATO DEI SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO

Nel luglio 2012 l'Autorità ha concluso un'istruttoria ai sensi dell'articolo 102 del TFUE nei confronti della società Ferrovie dello Stato Spa (FS) e delle sue controllate, Rete Ferroviaria Italiana Spa (RFI) e Trenitalia Spa, accertando un abuso di posizione dominante nel mercato del trasporto ferroviario passeggeri. Il procedimento era stato avviato a seguito delle segnalazioni pervenute da due associazioni di consumatori, Altroconsumo e Codacons, e dalla società Arenaways Spa, impresa ferroviaria nuova entrante nel mercato nazionale del trasporto ferroviario passeggeri, che nell'aprile 2008 aveva richiesto a RFI, gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, le tracce per effettuare un servizio circolare sulla tratta Torino-Milano, con una serie di fermate intermedie. Secondo quanto denunciato da Arenaways, tale richiesta non aveva avuto esito ed era stata reiterata nell'aprile 2009. Tuttavia la società aveva ottenuto le tracce solo a novembre 2010, peraltro per la tratta Torino-Milano senza fermate intermedie. Ciò in conseguenza della decisione assunta nel frattempo dall'URSF il 9 novembre 2010, ai sensi dell'articolo 59 della legge n. 99/2009.

L'Autorità ha ritenuto che i mercati rilevanti sui quali valutare le condotte fossero quello a monte dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria e quello a valle del trasporto ferroviario passeggeri. Nel primo mercato, avente dimensione nazionale, RFI, controllata al 100% da FS, è in posizione dominante in quanto gestore della rete in regime di concessione legale. Nel mercato del trasporto ferroviario passeggeri, che ricomprende i servizi di trasporto regionale o locale e i servizi a media-lunga percorrenza, la società Trenitalia, anch'essa controllata da FS, opera in posizione di sostanziale monopolio.

Nel corso del procedimento, l'Autorità ha accertato l'esistenza di una complessa ed unitaria strategia adottata dal gruppo FS, realizzata attraverso le società controllate RFI e Trenitalia, al fine di ostacolare e, in ultima analisi, impedire l'ingresso di Arenaways nel mercato del trasporto ferroviario passeggeri. Più specificamente, l'Autorità ha accertato che, a fronte di una regolare richiesta di accesso alla rete da parte di Arenaways, presentata nell'aprile 2008, per un percorso articolato ad anello tra le città di Torino e Milano, con una serie di fermate intermedie, RFI aveva adottato una serie di comportamenti ingiustificatamente dilatori, che avevano ritardato significativamente l'accesso all'infrastruttura essenziale. Il gestore aveva

infatti avviato, in modo pretestuoso e su richiesta esplicita di Trenitalia, una “procedura di consultazione”, non prevista dalla normativa vigente, con vari soggetti istituzionali. Tale consultazione era stata effettuata prima con le Regioni coinvolte, Piemonte e Lombardia, poi con la Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario del Ministero dei Trasporti (MIT-DGTF) e l’Ufficio di regolazione dei servizi ferroviari, sollevando di volta in volta questioni relative: *i*) alla natura dei servizi di Arenaways; *ii*) al sistema tariffario del nuovo entrante; *iii*) all’esigenza di subordinare l’assegnazione delle tracce alla verifica dell’impatto sull’equilibrio economico dei Contratti di Servizio di Trenitalia con le regioni coinvolte. Tale “procedura”, non necessaria, aveva nei fatti ritardato di oltre diciotto mesi l’assegnazione delle tracce, nonostante le Regioni coinvolte avessero chiaramente evidenziato l’assenza di motivi ostativi nel procedere all’assegnazione e nonostante le ripetute sollecitazioni del MIT e dell’URSF in tal senso. Tali comportamenti sono peraltro risultati opposti a quelli riscontrati nei casi in cui le tracce sono state richieste a RFI dall’impresa ferroviaria *incumbent*, Trenitalia, sullo stesso percorso.

L’Autorità ha altresì accertato che un ruolo essenziale nell’ambito della complessa strategia escludente era stato svolto anche da Trenitalia. In particolare, l’Ufficio di regolazione dei servizi ferroviari, su richiesta di RFI, aveva avviato un procedimento istruttorio ai sensi dell’articolo 59, comma 2, della legge n. 99/2009, per analizzare se i servizi che Arenaways intendeva offrire avrebbero potuto compromettere l’equilibrio dei contratti di servizio. Nell’ambito di tale procedimento, Trenitalia aveva fornito al suddetto Ufficio una rappresentazione dei fatti oggettivamente fuorviante e di fatto idonea ad indurre in errore il regolatore, organizzando le informazioni in modo tale da alterare l’analisi di compromissione dell’equilibrio dei suddetti contratti ed orientare la decisione finale a proprio favore .

In conseguenza di tale condotta, l’Ufficio di regolazione dei servizi ferroviari aveva concluso il procedimento con la decisione di negare ad Arenaways la possibilità di effettuare fermate intermedie tra Torino e Milano, riducendo così per l’utenza l’attrattività dei servizi del nuovo entrante che, di conseguenza, era stato costretto ad uscire dal mercato. I medesimi comportamenti ostruzionistici erano stati adottati da Trenitalia anche nell’ambito del successivo procedimento di riesame, avviato a marzo 2011 e concluso a settembre 2011, con la conferma della decisione precedente.

Infine, l’Autorità ha accertato che, nell’ambito della strategia escludente di Trenitalia, si inseriva anche la condotta consistente nell’utilizzo strumentale, con finalità escludente, dei propri treni commerciali e, in un secondo momento, anche di quelli programmati nei contratti di servizio. In particolare, Trenitalia, sin dal 2008, dal momento cioè in cui aveva avuto notizia della richiesta di tracce da parte di Arenaways, aveva richiesto a RFI e in più occasioni ottenuto tracce volte a variare sensibilmente, spesso potenziando, la propria offerta commerciale, e ciò proprio sulle medesime tratte interessate dai servizi di Arenaways, in orari e con percorsi analoghi o in parte sovrapposti a quelli chiesti da tale operatore.

L’Autorità ha ritenuto che l’insieme delle condotte poste in essere da FS, attraverso le sue controllate RFI e Trenitalia, a partire dal 2008 fino al settembre 2011, integrava una fattispecie di abuso di posizione dominante, che aveva avuto il grave effetto di escludere Arenaways dal mercato del trasporto ferroviario passeggeri. Più specificamente, i

comportamenti accertati costituivano un'unica e complessa strategia escludente risultata idonea a ritardare e poi impedire l'ingresso di Arenaways nel mercato del trasporto ferroviario passeggeri e, inoltre, a creare i presupposti per ostacolare - attraverso un uso strumentale delle procedure amministrative - ogni futuro tentativo di apertura del mercato. Tale strategia escludente aveva prodotto evidenti danni ai consumatori, rappresentati dal venire meno dell'unica alternativa possibile ai treni di Trenitalia, costituita da una presenza commerciale credibile, in grado di offrire un servizio innovativo su rotte caratterizzate da elevati flussi di traffico.

Ai fini della quantificazione della sanzione, l'Autorità, fermo restando la gravità dell'abuso accertato, ha prestato rilievo al contesto assolutamente peculiare nel quale era stata posta in essere l'unitaria strategia escludente di FS, con particolare riferimento al fatto che la decisione presa dall'Ufficio di regolazione dei servizi ferroviari in merito alla compromissione dei servizi di Arenaways sul contratto di servizio di Trenitalia era stata la prima decisione adottata in vigore dell'art. 59 della legge n. 99/2009. Alla luce di ciò è stata irrogata una sanzione minima alle parti, limitata a 100 mila euro con riferimento alla condotta posta in essere da FS per il tramite della propria controllata RFI, e a 200 mila euro con riferimento alla condotta posta in essere da FS per il tramite della propria controllata Trenitalia.

MERCATO ITALIANO DELL'APPROVVIGIONAMENTO ALL'INGROSSO DEL GAS NATURALE

Nel settembre 2012 l'Autorità ha concluso un procedimento istruttorio avviato ai sensi dell'articolo 102 del TFUE nei confronti della società ENI Spa accettando gli impegni presentati ai sensi dell'articolo 14-ter, comma 1, della legge n. 287/90 e chiudendo l'istruttoria senza accertare l'infrazione. Il procedimento aveva tratto origine da una segnalazione del Consorzio di clienti industriali Gas Intensive società consortile a r.l. (GI), rappresentativo di oltre trecento imprese italiane grandi consumatrici di gas naturale, relativa ad alcune condotte di Eni messe in atto a partire dalla primavera del 2011 in relazione alla cessione di capacità di trasporto secondaria su alcuni gasdotti internazionali. In particolare, GI lamentava che, a partire da aprile 2011, per la prima volta dopo anni in cui aveva effettuato regolarmente aste di capacità di trasporto estiva, Eni non avrebbe più organizzato tali aste sui gasdotti Transitgas e TAG. Analogamente Eni non avrebbe più svolto alcuna asta di capacità secondaria annuale sui due gasdotti per l'intero anno termico 2011-2012, nel medesimo periodo in cui, negli anni precedenti, tali aste si effettuavano regolarmente (tra maggio e inizio luglio).

Sulla base di ciò l'Autorità aveva deliberato l'avvio di un procedimento per presunto abuso di posizione dominante nel mercato del trasporto internazionale di gas. Le preoccupazioni concorrenziali dell'Autorità nascevano in particolare dalla constatazione che il cambiamento di condotta di Eni, relativamente alle aste di capacità secondaria sui gasdotti TAG e Transitgas, aveva avuto inizio proprio in coincidenza con il nuovo quadro congiunturale del settore in Italia, caratterizzato: (i) dalla presenza di un differenziale positivo

tra i prezzi all'ingrosso del gas naturale italiani ed i prezzi prevalenti sui mercati spot europei (*hub*), superiore ai costi necessari a trasportare quel gas in Italia; (ii) dalla possibilità, anche per gli utilizzatori finali di gas (clienti industriali), di disporre di capacità di stoccaggio fisico, a seguito del decreto legislativo n. 130/10. In tale nuovo contesto diventava particolarmente rilevante, per i clienti industriali, poter disporre, anche per periodi brevi, di capacità di trasporto sui gasdotti che collegavano l'Italia ai mercati *spot*, al fine di approvvigionarsi di gas a un prezzo più conveniente sui mercati più liquidi e vantaggiosi e/o per sfruttare le infrastrutture di stoccaggio a loro allocate attraverso l'importazione di gas nel periodo estivo, da utilizzare poi nel periodo invernale. La condotta di Eni sembrava, pertanto, assumere particolare rilievo nella misura in cui, in seguito a tale condotta, i grandi clienti industriali non erano riusciti ad approvvigionarsi autonomamente di gas dall'estero, proprio quando le condizioni di mercato e il nuovo quadro regolamentare lo rendevano economicamente conveniente.

Nel complesso, quindi, le preoccupazioni concorrenziali dell'Autorità derivavano dal fatto che la mancata indizione delle aste di capacità secondaria per l'estate 2011 e per l'intero anno termico 2011-2012 avesse potuto ostacolare forme di approvvigionamento indipendente di gas tese a sfruttare le condizioni di favore dovute al differenziale tra i prezzi italiani ed i prezzi europei, a scapito dei clienti finali (in particolare industriali).

Al fine di superare le criticità concorrenziali prospettate in sede di avvio, Eni ha presentato impegni ai sensi dell'articolo 14-ter della legge n. 287/90 i quali, modificati a seguito del *market test*, hanno avuto ad oggetto in sintesi: (i) la messa a disposizione dei soggetti terzi interessati, tramite asta su base annuale e stagionale, per un periodo pari a 5 anni (settembre 2012-ottobre 2017) di 5 miliardi di mc/anno di capacità di trasporto fisica e/o virtuale ripartiti tra il gasdotto TAG (40%) e il Transitgas (60%); (ii) per la capacità di trasporto fisica, la cessione ai terzi di capacità secondaria pari a 4 miliardi di mc/anno di cui Eni era titolare (*subletting*) in base ai contratti di trasporto di lungo periodo stipulati con i proprietari delle infrastrutture; (iii) Eni avrebbe messo a disposizione anche un servizio di trasporto virtuale (*swap* logistico), limitatamente ad 1 miliardo di mc/anno di capacità; (iv) i due servizi (*subletting* vs. *swap*) sarebbero stati contemporaneamente offerti da Eni, su base semestrale, annuale e pluriennale; (v) la tipologia d'asta proposta da Eni era quella del prezzo marginale; quanto invece alle basi d'asta, sarebbero state definite in relazione alle tariffe di trasporto praticate dai TSO dei gasdotti interessati agli *shipper* e di un "equo margine", per coprire i costi operativi e commerciali di Eni; (vi) infine, qualora nel corso del quinquennio di durata degli impegni si fossero resi disponibili ulteriori quantitativi di capacità secondaria, Eni si impegnava ad offrire al mercato tali quantitativi, in coincidenza con le procedure di gara di cui sopra, superando in tal modo i 4 miliardi annui fissati negli impegni come impegno minimo per la capacità fisica.

L'Autorità ha considerato che l'impegno a mettere a disposizione per un certo numero di anni una quantità minima di capacità secondaria da parte di Eni fosse in grado di rimuovere le preoccupazioni concorrenziali alla base dell'avvio dell'istruttoria: i grandi clienti industriali avrebbero infatti potuto avvalersi della capacità resa disponibile su base stabile da Eni per

abbattere il proprio costo di approvvigionamento del gas nazionale sino a portarlo a livello di quello dei loro *competitor* europei; gli *shipper* concorrenti di Eni avrebbero potuto invece avvalersi della capacità messa a gara per approvvigionare a costi più contenuti quella tipologia di consumatori medio-grandi privi delle dimensioni e del *know how* necessari per potersi integrare a monte nell'attività di approvvigionamento di gas. Inoltre, l'Autorità ha espresso una valutazione positiva anche in ordine alla scelta relativa al meccanismo di determinazione del prezzo di aggiudicazione delle aste che sarebbe avvenuto attraverso il sistema di prezzo marginale. Si trattava, infatti, di un metodo funzionale a calmierare il livello del prezzo di aggiudicazione pagato dai soggetti a cui sarebbe stata attribuita la capacità di trasporto e a ridurre le extra rendite a favore di Eni.

In considerazione di ciò, l'Autorità ha ritenuto che gli impegni proposti da ENI fossero idonei a rimuovere le criticità concorrenziali emerse in sede di avvio. Per tale ragione, li ha resi obbligatori nei confronti di ENI ai sensi dell'art. 14-*ter* della legge n. 287/90 e ha chiuso l'istruttoria senza accertamento dell'infrazione.

Le concentrazioni

I procedimenti più rilevanti conclusi nell'anno 2012

MONITORAGGIO POST – CONCENTRAZIONE/COMPAGNIA AEREA ITALIANA/ALITALIA – LINEE AEREE ITALIANE – AIR ONE

Nell'aprile 2012 l'Autorità ha concluso un procedimento istruttorio nei confronti della società Alitalia-Compagnia Aerea Italiana (CAI) al fine di valutare l'impatto sul mercato dell'operazione di concentrazione tra i vettori Alitalia e AirOne avvenuta nel dicembre 2008 e, in particolare, accertare su alcuni collegamenti di trasporto aereo – segnatamente rappresentati dalle rotte Roma Fiumicino - Bari, Roma Fiumicino - Brindisi, Roma Fiumicino - Catania, Roma Fiumicino - Genova, Roma Fiumicino - Lamezia Terme, Roma Fiumicino - Palermo, Roma Fiumicino - Pisa, Roma Fiumicino - Torino, Roma Fiumicino - Trieste, Roma Fiumicino - Venezia, Milano Linate - Bari, Milano Linate - Brindisi, Milano Linate - Lamezia Terme, Milano Linate - Napoli, Milano Linate - Palermo, Milano Linate - Roma Fiumicino, Napoli - Torino e Napoli - Venezia – la costituzione di posizioni di monopolio ovvero la costituzione o il rafforzamento di posizioni dominanti, a seguito dell'operazione di concentrazione, nonché la loro eventuale persistenza alla data del procedimento. Come previsto dall'articolo 1, comma 10, del d.l. n. 134/2008, ove l'Autorità avesse riscontrato posizioni di mercato in capo ad Alitalia-CAI suscettibili di limitare o alterare la concorrenza, essa avrebbe dovuto individuare il termine entro il quale tali posizioni sarebbero dovute cessare.

In ragione delle analogie ovvero delle peculiarità delle singole rotte sulle quali si erano registrati gli effetti della concentrazione del 2008, la valutazione dell'impatto concorrenziale dell'operazione è stata effettuata per distinti gruppi di rotte: a) le rotte da/per Roma (con

l'eccezione della Linate-Fiumicino) e i collegamenti Napoli-Torino e Napoli-Venezia; b) i collegamenti da/per Linate verso il Sud (Napoli, Bari, Brindisi, Lamezia Terme, Palermo); c) la rotta Linate-Fiumicino.

Con riferimento ai primi due gruppi di rotte, sulla base degli elementi acquisiti nel corso dell'istruttoria, l'Autorità ha valutato che la presenza di concorrenti effettivi o potenziali in grado di disciplinare il comportamento di Alitalia-CAI non aveva consentito, nel 2008, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante.

Conseguentemente, non assumeva rilievo, con riguardo a questi fasci di rotte, l'accertamento dell'Autorità, ai sensi dell'articolo 1, comma 10 del d.l. 134/2008, di una posizione dominante ovvero di monopolio. Infatti, in assenza, nel dicembre 2008, della costituzione o del rafforzamento di una posizione dominante e, a maggior ragione, di monopolio, mancavano i presupposti per verificare alla data del procedimento una sua eventuale persistenza.

Diversamente, l'Autorità ha accertato che, a seguito dell'operazione di concentrazione del 2008, il vettore Alitalia-CAI aveva significativamente rafforzato il proprio potere di mercato sulla rotta Milano Linate-Roma, dove aveva acquisito una posizione di monopolio non disciplinata in alcun modo né dalla concorrenza effettiva (sin quando sulla rotta era stata presente anche Meridiana) né da quella potenziale, in ragione dell'impossibilità per altri vettori aerei di entrare sul mercato, stante la scarsità degli *slot* a disposizione sullo scalo milanese, imputabile a ragioni regolamentari/amministrative. Tale situazione di monopolio aveva prodotto un danno ai consumatori sia in termini di aumento del prezzo medio del biglietto sia in termini di un minor numero di voli disponibili ogni giorno.

L'Autorità ha ritenuto che tale situazione, nonostante l'attivazione di servizi di trasporto ferroviario passeggeri ad alta velocità sulla tratta Roma-Milano non risultava, alla data di conclusione del procedimento, modificata in maniera tale da poter configurare una situazione di concorrenza intermodale sulla tratta considerata. La concorrenza costituita dal treno non era ancora infatti idonea a disciplinare sufficientemente i comportamenti di Alitalia-CAI, né in termini di spostamento di una parte sostanziale della domanda dal servizio di trasporto aereo a quello ferroviario, né di effettiva riduzione del ricavo medio per passeggero tale da produrre benefici per il passeggero.

Affinché il rafforzamento del potere di mercato sulla Milano Linate-Roma, determinatosi a seguito della concentrazione, fosse completamente rimosso appariva necessaria la presenza di un effettivo vincolo concorrenziale e tale vincolo non poteva che essere rappresentato dalla presenza di un altro vettore aereo in grado di contendere ad Alitalia-CAI i passeggeri che utilizzano i voli della prima mattinata e della tarda serata.

Sulla base delle evidenze acquisite e delle esperienze verificatesi sul mercato in questione (segnatamente, l'uscita di Meridiana dalla rotta), l'Autorità ha ritenuto che il vettore concorrente, per poter rappresentare un'alternativa credibile all'*incumbent*, avrebbe dovuto poter disporre di un numero di *slot* sufficiente a garantire la dimensione minima efficiente

dell'offerta e un'articolazione delle frequenze idonea a garantire un'offerta adeguata nelle fasce orarie a più alta domanda.

In considerazione del fatto che, ai sensi all'articolo 1, comma 10, del decreto legge 28 agosto 2008, n. 134, l'Autorità era chiamata unicamente ad indicare il termine entro il quale la posizione di monopolio detenuta da Alitalia-CAI avrebbe dovuto essere rimossa, consentendo l'accesso al mercato a nuovi operatori in grado di rappresentare un vincolo concorrenziale al potere di mercato attualmente esercitato da Alitalia-CAI, l'Autorità ha individuato detto termine nel 28 ottobre 2012, data di inizio della stagione IATA "Winter 2012/2013". L'Autorità ha altresì deliberato che Alitalia-CAI la informasse delle misure adottate per ottemperare al provvedimento.

Nell'ottobre 2012 l'Autorità ha preso atto della relazione trasmessa dalla società Nexia International-Audirevi, incaricata come *monitoring trustee*, la quale, ad esito della procedura di valutazione comparativa delle offerte pervenute da cinque vettori, ha individuato la società EasyJet quale assegnataria di sette slot messi a disposizione da Alitalia-CAI sullo scalo di Milano-Linate nelle fasce orarie del mattino e della sera. Ciò avrebbe dovuto consentire ad EasyJet di entrare in competizione con Alitalia-CAI, offrendo un servizio alternativo sulla rotta Roma Fiumicino-Milano Linate già nel corso della stagione IATA "Winter 2012/2013".

COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE/RAMO DI AZIENDA DI TIRRENIA DI NAVIGAZIONE

Nel giugno 2012 l'Autorità ha concluso un procedimento ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 287/90, autorizzando con condizioni l'operazione di concentrazione consistente nell'acquisizione da parte di Compagnia Italiana di Navigazione Srl del ramo di azienda di Tirrenia di Navigazione Spa preposto alla fornitura del servizio di trasporto marittimo di passeggeri e merci tra l'Italia continentale e le isole maggiori e minori. La società Compagnia Italiana di Navigazione (CIN) era stata costituita allo scopo di partecipare alla procedura di evidenza pubblica per la privatizzazione di Tirrenia. Tale società era controllata congiuntamente dal fondo di *private equity* Clessidra e da Moby Spa, 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. L'operazione di acquisizione del ramo di azienda di Tirrenia rappresentava l'esito del processo di privatizzazione di quest'ultima, avviato a partire dall'agosto 2010.

L'Autorità ha ritenuto che la concentrazione riguardasse il settore del trasporto marittimo di linea misto passeggeri/merci, che può essere erogato tramite navi traghetto tutto-merci o miste merci/passeggeri, su specifiche rotte. La dimensione geografica del mercato è data dalla singola tratta servita o da fasci di rotte tra porti considerati sostituibili dal punto di vista della domanda. Nel caso di specie i mercati rilevanti interessati dall'operazione erano rappresentati dalle seguenti rotte: Genova-Porto Torres, Genova-Olbia, Civitavecchia-Olbia, (prevalentemente trasporto passeggeri, con o senza veicoli) e Livorno-Cagliari (prevalentemente trasporto merci).

Sulla base degli elementi acquisiti, l'Autorità ha ritenuto che l'operazione avrebbe determinato importanti effetti strutturali sui mercati interessati, consentendo all'entità *post-merger* di raggiungere quote di mercato particolarmente elevate, in media comprese tra il 70% - 80%.

Quanto alla pressione concorrenziale che avrebbe potuto essere esercitata dagli operatori concorrenti presenti sul mercato, l'istruttoria ha evidenziato che questi detenevano sulle rotte interessate posizioni di mercato non confrontabili a quelle di CIN/Moby, e disponevano di una limitata capacità produttiva. Relativamente poi alla pressione competitiva eventualmente esercitabile dalla concorrenza potenziale, l'Autorità ha prestato rilievo al fatto che nel settore del trasporto marittimo, oltre ad esistere elevati costi d'ingresso, erano presenti barriere all'entrata legate alla disponibilità delle infrastrutture portuali. Pertanto, né i concorrenti in quel momento esistenti sul mercato né una mera minaccia d'ingresso o di espansione potevano rappresentare un vincolo rilevante sul comportamento del soggetto risultante dalla concentrazione, in capo al quale si sarebbe determinata una posizione dominante nei mercati interessati tale da ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza nei mercati interessati.

In ragione di ciò, l'Autorità ha autorizzato l'operazione di concentrazione subordinatamente al rispetto di alcune condizioni relative alla riduzione dei prezzi, alla cessazione di rotte e alla cessione di capacità di trasporto.

In particolare, per eliminare le preoccupazioni concorrenziali e permettere agli altri operatori già attivi sul mercato di rafforzare la propria posizione, l'Autorità ha prescritto che Moby dovesse cessare di operare la rotta Livorno-Cagliari a fronte dell'eventuale interesse all'ingresso nel mercato manifestato da altri concorrenti, mentre avrebbe dovuto cessare in ogni caso di operare la rotta Genova-Porto Torres, dove avrebbe continuato ad operare CIN/Tirrenia.

Per permettere poi, soprattutto ai nuovi operatori, di poter accedere al mercato senza dover sostenere gli investimenti e i costi di *start up*, per le stagioni estive 2013 e 2014, Moby e CIN avrebbero dovuto cedere il 10% della rispettiva capacità di trasporto misto di passeggeri e merci su ciascuna delle rotte Civitavecchia-Olbia e Genova-Olbia a un prezzo *retail minus* del 20% sulle relative tariffe medie per pacchetti base (due passeggeri con auto, e due passeggeri con auto e cabina) - al netto di tasse/diritti/oneri e comprensive delle eventuali promozioni relative al periodo di riferimento - applicate nella stagione estiva dell'anno precedente. Tanto la definizione dei criteri in base ai quali si sarebbe proceduto alla selezione degli acquirenti della capacità resa disponibile, quanto la successiva gestione del procedimento per l'allocazione di tale capacità, avrebbero dovute essere gestite da un soggetto terzo. L'individuazione di tale soggetto, che avrebbe dovuto avere caratteristiche di indipendenza dalle parti, necessaria qualificazione per svolgere il suo mandato e non esposizione a conflitti di interesse, sarebbe stata sottoposta ad approvazione dell'Autorità. Inoltre, sarebbe stato compito di tale soggetto informare l'Autorità degli esiti della procedura selettiva per l'allocazione della capacità di trasporto.

L'Autorità ha altresì stabilito che Moby e CIN, con riferimento al periodo 2012 – 2016, non avrebbero dovuto stipulare, o avrebbero dovuto rescindere, con effetto immediato dalla data di autorizzazione della operazione di concentrazione, accordi di *code-sharing* e qualsiasi altra tipologia di accordo finalizzato alla commercializzazione dei titoli di viaggio con operatori concorrenti o con soggetti a questi riconducibili, relativamente alle rotte Civitavecchia-Olbia, Genova-Porto Torres, Genova-Olbia. Tale condizione è stata ritenuta idonea, in un contesto di mercato caratterizzato da un'elevata trasparenza informativa e dall'esistenza di numerosi rapporti tra operatori concorrenti, a ridurre gli incentivi al coordinamento dei comportamenti commerciali tra le imprese che operano sulla medesima rotta.

L'Autorità infine ha previsto misure relative ai livelli tariffari e alle politiche di sconti e riduzioni di prezzo, tali da contrastare almeno parzialmente gli effetti in termini di potenziale aumento dei prezzi derivanti dal maggiore potere di mercato detenuto dall'entità *post-merger*. In particolare, è stato prescritto che CIN e Moby applicassero, già dalla stagione estiva 2012 e per quella 2013, per il servizio di trasporto passeggeri sulle rotte Genova-Olbia, Civitavecchia-Olbia e Genova-Porto Torres, livelli tariffari al netto dei migliori prezzi risultanti dall'applicazione delle politiche promozionali, tali da mantenere invariato il ricavo medio unitario realizzato da Moby nella stagione estiva 2009 su ciascuna delle rotte indicate, fatto salvo un incremento diretto a neutralizzare gli effetti derivanti dalla variazione del prezzo medio del carburante tra il 2009 e il primo trimestre 2012.

Inoltre ai passeggeri che avessero acquistato i biglietti, sulle navi Tirrenia e Moby, per le rotte Civitavecchia – Olbia, Genova – Olbia e Genova – Porto Torres, sarebbero stati riconosciuti, senza alcuna limitazione quantitativa, salvo la disponibilità di posti a bordo, sconti e riduzioni di prezzo, quali: promozione “bambini”, ossia i bambini di età inferiore ai 12 anni accompagnati da almeno 2 adulti avrebbero viaggiato a “tariffa zero”; promozione “auto”, ossia in caso di acquisto di un biglietto A/R, sarebbe stato aggiudicato il 50% di sconto sul prezzo del trasporto dell'auto al seguito dei passeggeri; promozione “cabina quadrupla”, ovvero 10% di sconto sul prezzo della cabina; infine, sconto del 30% rispetto alle tariffe standard applicate ai non residenti e del 10% rispetto alle tariffe promozionali applicate ai non residenti nei confronti delle persone nate o residenti in Sardegna e dei rispettivi coniugi e figli.

UNIPOL GRUPPO FINANZIARIO/UNIPOL ASSICURAZIONI -PREMAFIN FINANZIARIA - FONDIARIA SAI - MILANO ASSICURAZIONI

Nel giugno 2012 l'Autorità ha concluso un procedimento istruttorio ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 287/90, autorizzando, subordinatamente al rispetto di alcune condizioni, l'operazione di concentrazione consistente nell'acquisizione da parte di Unipol Gruppo Finanziario Spa (UGF) del controllo esclusivo di Premafin Finanziaria Spa (Premafin), del controllo esclusivo delle imprese di assicurazione e riassicurazione controllate da Premafin, nonché delle partecipazioni di controllo e delle partecipazioni in tutte le altre società controllate o partecipate da Premafin.

Da un punto di vista merceologico, l'Autorità ha considerato che i mercati rilevanti su cui valutare l'impatto dell'operazione fossero: i mercati produttivi nazionali corrispondenti a