



Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 28 luglio 2020;

SENTITO il Relatore Dottoressa Gabriella Muscolo;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO il D.P.R. 30 aprile 1998, n. 217;

VISTA la documentazione in atti;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LA PARTE

1. Caronte & Tourist S.p.A. (di seguito anche "C&T") è la storica società privata di trasporto marittimo nello Stretto di Messina, nata dalla fusione delle società Caronte S.r.l. e Tourist Ferry Boat S.p.A..

C&T presta il servizio di traghettamento bidirezionale di linea di mezzi gommati (automezzi commerciali e autovetture) e passeggeri (con e senza auto al seguito) sulle rotte Messina-Rada S. Francesco)/Villa San Giovanni e Messina-Tremestieri/Villa San Giovanni. La società è altresì attiva, direttamente o per il tramite di società controllate, sulla rotta bidirezionale che collega Messina a Salerno e sui collegamenti tra la Sicilia e le isole siciliane (Ustica, Eolie ed Egadi).

La società detiene partecipazioni, anche di controllo, in diverse società attive nel settore del trasporto marittimo, inclusi i comparti logistica e operazioni portuali, cantieristica navale, agenzie marittime, gestione di *terminal*.

Nel 2018 il fatturato del gruppo C&T è stato di circa 92,7 milioni di euro.

II. L'ATTIVITA' PREISTRUTTORIA

2. A seguito della ricezione di una denuncia, nel marzo 2018, in cui si segnalava l'applicazione di tariffe particolarmente elevate per i servizi di traghettamento tra Villa San Giovanni e Messina, asseritamente causate dal monopolio di fatto della società Caronte & Tourist nei trasporti marittimi sullo Stretto di Messina (di seguito anche "Stretto"), l'Autorità ha provveduto a svolgere una serie di accertamenti, anche inviando richieste di informazioni alle Autorità portuali interessate, al fine di acquisire elementi in merito alle condizioni di domanda e di offerta dei servizi di trasporto marittimo nello Stretto.

3. Dalle informazioni acquisite emerge che le presunte condotte abusive di C&T concernono la politica di *pricing* applicata nei servizi di traghettamento di passeggeri con mezzi gommati al seguito, lungo la rotta Messina-Rada San Francesco/Villa San Giovanni, sulla quale la società gode di una posizione di monopolio di fatto.

In ragione delle condizioni di concorrenza che caratterizzano la rotta sopra menzionata – dove appare alquanto marginale sia la pressione competitiva esercitata da operatori attivi sulle rotte limitrofe (solo parzialmente sostituibili per i consumatori che necessitano di attraversare lo Stretto di Messina) sia quella potenzialmente esercitabile da eventuali nuovi operatori che richiedessero l'autorizzazione all'approdo all'Autorità Portuale – C&T sembrerebbe imporre prezzi di acquisto dei titoli di viaggio e/o condizioni contrattuali ingiustificatamente gravose. In particolare, da un lato, i prezzi praticati appaiono ingiustificatamente alti rispetto ai prezzi applicati su altre rotte, anche analoghe per distanza e durata, dall'altro, essi risultano penalizzare particolarmente i consumatori che viaggiano da soli con autovettura al seguito rispetto all'ipotesi di più soggetti che effettuano la traversata con una medesima autovettura.

III. IL SETTORE INTERESSATO E IL CONTESTO NORMATIVO E REGOLAMENTARE

4. Con riferimento al sistema portuale dello Stretto di Messina si evidenzia che a servizio dello Stretto di Messina vi sono tre punti di imbarco a Messina e 2 sul versante calabro. A Messina si trovano: *i*) la Rada San Francesco-Messina Nord (di seguito anche "RSF"), gestita da C&T; *ii*) il Porto di Messina, e, in particolare, la Stazione Marittima, in concessione a Rete

Ferroviana Italiana S.p.A. (RFI), e il Molo Rizzo e la Banchina Peloro siti nella zona commerciale; *iii*) il porto di Tremestieri-Messina Sud, dedicato al traffico merci¹.

5. Sul versante calabro, vi sono: *i*) il Porto di Reggio Calabria, al cui interno si trovano la Stazione Marittima, gestita in concessione da RFI e ora usata per i mezzi veloci, e la banchina Margottini (Meridiano); *ii*) il Porto di Villa S. Giovanni (VSG), che ospita otto scivoli, di cui quattro in concessione a C&T, tre in concessione a RFI per le navi ferroviarie e la c.d. “invasatura 0” dedicata al trasporto gommato.

6. Le rotte operate nello Stretto di Messina hanno lunghezza variabile a seconda del porto di partenza e di destinazione sul versante siciliano e su quello calabro: la rotta Messina-Rada San Francesco/Villa San Giovanni (MRSF-VSG) ha una lunghezza pari a 3,7 miglia marine per 20 minuti di percorrenza; la rotta Messina-Porto/Villa San Giovanni (MP-VSG) ha lunghezza pari a 4,1 miglia per 30 minuti; la rotta Messina-Tremestieri/Villa San Giovanni (MTR-VSG) ha una lunghezza pari a 8,1 miglia per 45 minuti; la rotta Messina-Porto/Reggio Calabria (MP-RC) ha una lunghezza di circa 7,2 miglia per 25 minuti di percorrenza con navi veloci, infine, la rotta Messina-Tremestieri/Reggio Calabria (MTR-RC) ha una lunghezza pari a 6,5 miglia marine per un tempo di percorrenza pari a circa 40 minuti.

7. Sulla base delle informazioni acquisite dall’Autorità non risultano, per quanto concerne gli approdi siciliani, barriere significative di carattere amministrativo per l’accesso agli spazi portuali, posto che viene generalmente privilegiato l’uso libero e, laddove le infrastrutture sono assentite in concessione, sono di norma previste clausole che consentono l’accesso a terzi.

8. Al fine di meglio chiarire i termini della questione sottoposta all’attenzione dell’Autorità è stato necessario acquisire informazioni dall’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, la quale ha provveduto a fornire le informazioni richieste, da ultimo, in data 26 novembre 2019².

9. L’Autorità Portuale di Messina (ora denominata Autorità di Sistema Portuale dello Stretto – AdSPS) ha precisato che nell’ambito del sistema portuale di Messina (inclusivo di tutti gli approdi) vi sono numerose banchine non date in concessione a singoli operatori e, pertanto, utilizzabili, su richiesta, da qualsiasi vettore in possesso dei requisiti tecnici e legali: l’approdo alle

¹ Gli altri approdi del porto di Messina sono utilizzati per il traffico crocieristico, le imbarcazioni da diporto, i collegamenti con le isole Eolie e i cantieri navali; le navi Cartour (C&T) che trasportano mezzi commerciali, dirette a Salerno, utilizzano il Molo Norimberga, posto leggermente più a Sud della Rada S. Francesco.

² Tali informazioni concernono le rotte che collegano la Regione Calabria alla Regione Sicilia e l’indicazione degli operatori attivi su tali tratte. Inoltre è stata svolta una ricognizione sulle tariffe praticate per i collegamenti marittimi in esame, come di seguito meglio esplicitato.

banchine è concesso dall’Autorità Marittima previo nulla osta dell’Autorità Portuale, volto unicamente a verificare che sia garantita la sicurezza portuale. Soltanto parte delle banchine è assentita in concessione ad operatori portuali o a vettori marittimi a fronte di espletamento di procedura a evidenza pubblica, nonché dell’impegno del concessionario a operare anche per conto terzi in modo da rendere accessibile l’infrastruttura anche ad operatori concorrenti³.

10. Differente appare la situazione sul versante calabro dello Stretto e, in particolare, nel porto di Villa San Giovanni in cui tutte le banchine risultano assentite in concessione a C&T e a RFI; a quest’ultima per le sole navi destinate al traghettamento treni. Pertanto, su tale porto non sembrano esservi spazi per l’ingresso di nuovi operatori.

11. Dalle informazioni acquisite è stato confermato che le imprese di navigazione che offrono servizi di collegamento tra Calabria e Sicilia sono: C&T, Meridiano Lines, Blufferies e Blujet, le ultime due partecipate da RFI. Le rotte operate da queste società sono: (i) MP-VSG; (ii) MRSF-VSG; (iii) MTR-VSG; (iv) MTR-RC; (v) MP-RC.

12. Per quanto riguarda le concessioni al momento vigenti esse riguardano: la Stazione Marittima di Messina (concessione a favore di RFI fino al 31 dicembre 2022); l’approdo di Tremestieri (a favore di Comet S.r.l. fino al 14 dicembre 2021); il molo Norimberga all’interno del Porto di Messina (a favore di Norimberga Servizi S.p.A., fino al 10 giugno 2024); l’approdo Rada San Francesco (a favore di C&T fino al 17 settembre 2020).

13. La rotta principale in termini di movimentazione di passeggeri e veicoli proveniente dal continente verso la Sicilia è la MRSF-VSG, utilizzata dalla netta maggioranza degli automobilisti che devono attraversare lo Stretto in virtù del suo collegamento diretto (e particolarmente agevole) con la A2 Salerno-Reggio Calabria, senza necessità di attraversare il centro urbano. La rotta MP-VSG è prevalentemente utilizzata per il passaggio dei mezzi navali di RFI che trasportano i treni lungo lo Stretto. La rotta MP-RC è una rotta urbana servita da mezzi veloci (aliscafo) dedicati ai pendolari tra le due città. Le rotte MTR-RC e MTR-VSG sono prevalentemente utilizzate dai mezzi pesanti. Vale evidenziare che le rotte con partenza e/o approdo dal porto di Tremestieri rispondono all’esigenza di liberare il centro urbano di Messina dal traffico di TIR; tuttavia i lavori per la sistemazione del porto, a fronte dei frequenti insabbiamenti, sono ancora in corso, per cui parte del traffico merci ancora è veicolato attraverso gli approdi di Rada San Francesco e di Messina Porto.

³ Così l’Autorità del Sistema Portuale dello Stretto nella sua comunicazione del 26 novembre 2019.

14. Sulle cinque rotte citate è possibile individuare tre distinte tipologie di servizio: i servizi svolti da navi traghetto che caricano sia mezzi commerciali leggeri che passeggeri con auto al seguito; i servizi merci svolti da navi che caricano solo mezzi pesanti con motrice che effettuano trasporto merci; i servizi veloci via aliscafo dedicati a soli passeggeri.

15. I servizi trasporto passeggeri con auto al seguito e mezzi commerciali leggeri - che in prima approssimazione possono essere assimilati ai servizi Ro/Pax, nonostante le peculiarità della tipologia di navi che svolgono questa attività sullo Stretto, trattandosi di *ferryboat* sul cui ponte stazionano i veicoli - sono svolti in misura largamente prevalente sulla rotta MRSF-VSG; su questa rotta opera la società C&T in condizioni di monopolio di fatto.

16. Anche volendo ipotizzare che, per questa tipologia di servizi, la rotta MTR-VSG sia in qualche misura in concorrenza con la rotta MRSF-VSG, quello che emerge è che la percentuale di passeggeri trasportata da C&T è di gran lunga maggiore di quella trasportata da Blufferries. Un approfondimento specifico su questo aspetto sarà comunque svolto in fase istruttoria.

17. Quanto ai servizi di linea di trasporto merci, riconducibili all'attività delle navi Ro/Ro, le rotte interessate sono MP-VSG, MTR-VSG e MTR-RC. Si tratta di rotte tra di loro sostanzialmente sostituibili, sulle quali sono attivi tre operatori: C&T, Blufferries e Meridiano Lines. C&T è il primo operatore (con una quota stimabile in circa il 50% in numero di mezzi trasportati), segue Blufferries con una quota non troppo distante, mentre Meridiano Lines detiene una quota più limitata.

18. Al riguardo si deve tuttavia osservare che le rotte interessate dal traffico Ro/Ro lungo lo Stretto possono subire, in relazione all'origine/destinazione delle merci trasportate, la concorrenza delle rotte che collegano i porti della Sicilia con altri porti italiani; tra queste rotte C&T opera solo sulla Salerno/Messina. Anche su questo aspetto uno specifico approfondimento verrà svolto nel corso dell'istruttoria.

19. Quanto infine ai mezzi veloci, le rotte interessate sono la MP-VSG e la MP-RC; in entrambi i casi è la società Blujet del gruppo FS a offrire il servizio. Ma, mentre sulla rotta MP-VSG Blujet opera sulla base di un'interpretazione estensiva dell'ambito di operatività della concessione attribuita dallo Stato a RFI, che considera la traversata dello Stretto da Villa San Giovanni come una prosecuzione della rete ferroviaria nazionale in gestione appunto a RFI, nel caso della rotta MP-RC, Blujet opera in regime provvisorio. Al riguardo, in data 26 maggio 2020, sul sito del MIT è apparsa la notizia dell'avvio della procedura di consultazione pubblica propedeutica all'affidamento competitivo

di questo servizio tramite gara⁴.

20. Lo stato delle rotte operate lungo lo Stretto può essere esemplificato dalla tabella che segue, realizzata anche sulla base delle informazioni rese dall'Autorità del Sistema Portuale dello Stretto nel novembre 2019.

Tab.1 - Rotte ed operatori in partenza/arrivo da Messina (tutti gli approdi)

Porto e vettore	Rotta	Frequenza	tipologia servizio
Messina Stazione Marittima (RFI/Blufferies)	MP-VSG	Giornaliera con 15 corse nelle 24h	Ro/Ro
Messina Stazione Marittima (Blujet)	MP-VSG	Giornaliera 9 corse da h 6 a h 21	Nave veloce Pax
Messina Stazione Marittima (Blujet)	MP-RC	Giornaliera 16 corse h 6-20.20	Nave veloce Pax
Messina Stazione Marittima Liberty Lines	MP-RC		
Messina Rada San Francesco (C&T)	MRSF-VSG	Giornaliere ogni 40 minuti circa	Ro/Pax
Tremestieri (Meridiano Lines)	MTR-RC	Giornaliere ogni 2 h. circa	Ro/Ro
Tremestieri (Blufferies)	MTR-VSG	Giornaliere ogni 30 minuti circa	Ro/Ro
Tremestieri (C&T)			Ro/Pax
			Ro/Ro

21. Per quanto concerne gli aspetti legati ai prezzi praticati, dalle evidenze acquisite dall'Autorità sulla base di informazioni pubbliche emerge quanto segue.

22. Quanto ai mezzi veloci, la traversata in aliscafo sulla MP-RC costa 3,5 euro solo andata e 6,5 euro A/R; trattandosi di una linea essenzialmente di pendolari, è presente una vasta gamma di abbonamenti (ordinario mensile, agevolato mensile, per forze dell'ordine ecc.); i prezzi per la traversata MP-VSG con aliscafo sono 2,5 euro solo andata, 4,5 euro A/R; il costo degli abbonamenti su questa tratta è circa 10/20 euro più basso di quello sulla tratta MP-RC.

23. Con precipuo riferimento ai servizi Ro/Pax, C&T lungo la rotta MRSF-VSG offre un biglietto auto con un massimo di 5 persone al seguito a 37 euro solo andata e a 74 euro per A/R, non distinguendo dal punto di vista tariffario se il servizio di A/R sia effettuato nella medesima giornata o entro un

⁴<http://www.mit.gov.it/index.php/comunicazione/news/stretto-di-messina-trasporto-marittimo-traffico-marittimo/avvi-so-alle>

determinato numero di giorni dall'utilizzo del biglietto di andata⁵. Sulle medesime navi per il solo trasporto passeggeri senza auto al seguito Caronte & Tourist offre un biglietto di sola andata a 2,5 euro e un biglietto A/R a 5 euro.

24. Sulla base dell'analisi dei prezzi praticati da altri operatori per rotte analoghe rispetto a quella MRSF-VSG, in termini di tempi di percorrenza e di distanza in miglia marine, risulta come i prezzi applicati da C&T, in particolare nell'ipotesi di un unico passeggero che viaggia con un autoveicolo al seguito, siano di gran lunga più elevati di quelli praticati da altri operatori.

25. Sono state individuate in particolare due rotte che approssimano le caratteristiche della tratta MRSF-VSG, ossia le tratte che in Sardegna collegano Carloforte (Isola di San Pietro) con Calasetta (Sant'Antioco) o Porto Vesme, entrambe servite dalla società Delcomar con numerose partenze giornaliere. Al riguardo, rileva osservare che, a fronte delle 3,7 miglia (20 minuti di viaggio) della tratta MRSF-VSG, la Calasetta-Carloforte ha una lunghezza pressoché analoga (4 miglia – 30 minuti di viaggio) mentre, la rotta Porto Vesme-Carloforte, benché assimilabile, risulta leggermente superiore (5,2 – 40 minuti di navigazione)⁶. Anche i traghetti utilizzati per il trasporto promiscuo di passeggeri e mezzi leggeri risultano simili, con navi di stazza pari a circa 1.300 tonnellate circa. E' stata inoltre considerata la tratta MTR-VSG operata da Blueferries, che tuttavia presenta una maggiore lunghezza (8,1 miglia marine) e un maggior tempo di percorrenza (45 minuti).

26. La Tabella 2 riportata di seguito illustra, oltre alle caratteristiche testé descritte, i prezzi applicati dalle compagnie che servono le rotte, prendendo in considerazione due ipotesi di viaggio - 1 passeggero con un'auto, 5 passeggeri con un'auto -, e analizzano le condizioni economiche sia del viaggio di sola andata che di un viaggio completo andata e ritorno (A/R).

⁵Dati acquisiti dal sito www.carontetourist.it.

⁶ Rileva in proposito evidenziare come Delcomar operi in virtù di convenzione stipulata con la Regione Sardegna ad esito di procedura pubblica bandita nel 2015, che indicava i prezzi massimi applicabili alle singole rotte. Cfr. Allegato 1 al Decreto n. 8 dell'11 Novembre 2015 ALLEGATO TECNICO Servizi di trasporto pubblico marittimo in continuità territoriale fra le isole minori di San Pietro e de La Maddalena e la Sardegna.

Tabella 2 –prezzi e caratteristiche delle rotte

SARDEGNA	Caratteristiche			Solo Andata (euro)		A/R (euro)	
	Minuti	Miglia Nautiche	Nave (lunghezza X stazza)	1 pass +auto	5 pass + auto	1 pass +auto	5 pass + auto
<i>Delcomar</i>							
Calasetta-Carloforte	30	4	73,4X1312,99	15,3	33,3	30	63,6
Porto Vesme-Carloforte	40	5,2	73,4X1312,99	18,6	38,2	36,6	73,4
SICILIA	Minuti	Miglia Nautiche	Nave (lunghezza X stazza)	1 pass +auto	5 pass + auto	1 pass +auto	5 pass + auto
<i>Caronte & Tourist</i>							
VSG-MRSF	20	3,7	Nave VSG 94.18X1396	37	37	74	74
<i>Blu Ferries</i>							
VSG-Tremestieri	50	8,1	Nave Trinacria 97X non noto.	31,35	31,35	61	61

Fonte: elaborazioni AGCM su dati pubblici delle compagnie di navigazione

27. L'analisi dei dati mostra che le tariffe più onerose per i viaggi con auto al seguito sono quelle applicate sulla tratta MRSF-VSG da C&T, pari a 37 euro nel caso di sola andata e 74 euro per il viaggio completo A/R. I prezzi applicati da altre compagnie su tratte analoghe - o addirittura di distanza maggiore - risultano infatti sempre inferiori, ad esclusione del viaggio solo andata (5 passeggeri più auto) sulla Porto Vesme-Carloforte. Nello specifico, considerando un viaggio di sola andata di 1 passeggero con auto, dove C&T applica un prezzo di 37 euro, la tariffa è di 15,3 euro per la tratta Calasetta-Carloforte (-59% rispetto a C&T), di 18,6 euro (-50%) per la Porto Vesme-Carloforte, di 31,35 euro (-15%) per la VSG-MTR⁷. La differenza di prezzo a favore C&T rispetto alle altre rotte risulta sempre marcata - anche se via via decrescente al crescere dei passeggeri associati all'autovettura - ad esclusione del solo viaggio di andata per 5 passeggeri con auto al seguito sulla Porto Vesme-Carloforte, dove il prezzo praticato da Delcomar è più alto di circa un euro di quello di C&T. Vale tuttavia osservare che la percentuale di passeggeri che viaggiano con auto occupando l'intero abitacolo (5 persone) è generalmente bassa. Per le altre due rotte considerate, le tariffe per un viaggio di sola andata di 5 passeggeri con auto sono pari a 31,35 euro sulla VSG-MTR (-15% rispetto a C&T) e 33,3 euro sulla Calasetta-Carloforte (-10% rispetto a C&T). Considerando il viaggio A/R con 5 passeggeri con auto, il prezzo praticato da C&T (74 euro) torna ad essere sempre il più alto.

⁷ Tale tratta tuttavia deve tenere conto della consistente differenza di lunghezza in termini di miglia marine, essendo più che doppia rispetto alla tratta MRSF-VSG.

28. Il livello particolarmente elevato dei prezzi praticati da C&T emerge in modo ancora più evidente dalla lettura della Tabella 3, ove sono rapportati alle miglia nautiche navigate (prezzo pagato per singolo miglio). In particolare, la distanza tra le tariffe praticate da C&T e quelle degli altri operatori si acuisce, con tariffe degli altri operatori più basse sempre di oltre 60 punti percentuali (incluso Blufferries sulla VSG-MTR) nell'ipotesi di un passeggero con auto. Anche considerando 5 passeggeri con auto, il prezzo per miglio navigato è sempre più alto per C&T, sia considerando solo andata che andata e ritorno. In particolare, i prezzi A/R mostrano, a fronte dei 20 euro per miglio navigato di C&T, un valore di 7,53 euro per Blufferries (-62% rispetto a C&T), 14,12 euro (-29%) per la Porto Vesme-Carloforte e 15,90 euro (-20%) per la Calasetta-Carloforte.

Tabella 3 - prezzi per miglia nautiche navigate (Prezzo/Miglia nautiche)

	Solo Andata (euro)		A/R (euro)	
	1 pass +auto	5 pass + auto	1 pass +auto	5 pass + auto
<i>Delcomar</i>				
Calasetta-Carloforte	3,83	8,33	7,50	15,90
Porto Vesme-Carloforte	3,58	7,35	7,04	14,12
<i>Caronte & Tourist</i>				
VSG-MRSF	10	10	20	20
<i>Blu Ferries</i>				
VSG-Tremestieri	3,87	3,87	7,53	7,53

Fonte: elaborazioni AGCM su dati pubblici delle compagnie di navigazione

29. Il livello delle tariffe applicate da C&T per le attività di traghettamento sullo stretto di Messina appare riflettersi sulla redditività aziendale misurata dagli indici di bilancio e, in particolare, l'EBITDA (*Earnings Before Interests Taxes Depreciation and Amortization*) che fornisce un'indicazione della capacità dell'azienda di generare reddito basandosi esclusivamente sulla gestione operativa. Consultando l'ultimo bilancio d'esercizio disponibile (2018), emerge che per le attività di traghettamento sullo stretto di Messina, l'EBITDA di C&T risultava pari a 38,3 milioni di euro, ossia circa il 31% dei

ricavi totali dello Stretto⁸, registrando un incremento rispetto all'anno precedente pari al 17,6%.

30. Una comparazione di tali risultati di bilancio con quelli registrati da un'altra compagnia appartenente allo stesso gruppo aziendale, ossia la Caronte & Tourist Isole Minori S.p.A. (C&T Isole Minori), operante nel traghettamento in servizio pubblico su tratte differenti e, in particolare, quelle che collegano le isole Eolie, l'Isola di Ustica, le isole Egadi, l'Isola di Pantelleria, le isole Pelagie e La Maddalena in Sardegna fornisce un valore dell'EBITDA sui ricavi totali pari a circa 8,6%⁹.

IV. VALUTAZIONI

IV.1 Il mercato interessato

31. I comportamenti asseritamente abusivi di C&T concernono i servizi di traghettamento tramite *ferryboat* sullo Stretto di Messina di passeggeri con mezzi gommati al seguito e di mezzi commerciali leggeri con conducente (Ro/Pax).

32. In ragione della tipologia dei servizi prestati, dei diversi porti di approdo e partenza, della differente durata delle traversate, delle caratteristiche delle navi utilizzate, nonché della frequenza dei collegamenti operati, appare possibile ritenere che tali servizi costituiscano un mercato distinto sia rispetto al servizio di trasporto di soli passeggeri operato con navi veloci sia rispetto al servizio di trasporto marittimo operato da navi Ro/Ro dedite quasi esclusivamente al trasporto merci.

33. Per quanto riguarda il trasporto con navi veloci, appaiono dirimenti le circostanze fattuali per cui tali navi non consentono il trasporto di mezzi gommati a seguito del passeggero e si caratterizzano per un tempo di percorrenza della rotta particolarmente contenuto e per una maggiore frequenza delle corse effettuate nell'arco della giornata.

34. A favore della distinzione tra i servizi Ro/Pax e Ro/Ro, rilevano, oltre alla frequenza (in questo caso minore per i Ro/Ro) e ai tempi di percorrenza (generalmente maggiori per i Ro/Ro) anche la tipologia dei servizi offerti a bordo, elementi di particolare rilievo per la clientela turistica e molto meno

⁸ Nel 2017, l'EBITDA per le attività sullo stretto era pari 32,6 milioni di euro (27,3% dei ricavi totali). Cfr. C&T, Relazione sulla gestione Bilancio 2018, pag. 7.

⁹ L'EBITDA di C&T Isole Minori nel 2017 è stato pari a 7,7 milioni di euro (11% dei ricavi), registrando un decremento nel 2018 pari a circa il 19%. Cfr. C&T, Relazione sulla gestione Bilancio 2018, pag. 8.

rilevanti per la gran parte dell'utenza Ro/Ro. Sulla base degli elementi sopra individuati appare potersi sostenere, quindi, che il mercato merceologico rilevante sia costituito in prima approssimazione dal mercato dei servizi di traghettamento Ro/Pax tramite *ferryboat* (prevalentemente passeggeri con mezzi gommati al seguito e mezzi commerciali leggeri).

35. Dal punto di vista geografico, il mercato appare potersi individuare nella rotta MRSF-VSG, non risultando sostituibile, soprattutto per l'utenza turistica, con l'altra rotta – la MTR-VSG – sulla quale, seppure in via marginale, sono offerti servizi di traghettamento Ro/Pax. Ciò anche in considerazione della circostanza che, sul versante siciliano, il porto di Tremestieri è utilizzato quasi esclusivamente per il traffico merci, nonché risulta situato a una maggiore distanza dal centro cittadino di Messina. La dimensione geografica del mercato sarà comunque approfondita nel corso del procedimento.

IV.2 La posizione dominante di Caronte & Tourist

36. Nel mercato rilevante dei servizi di traghettamento Ro/Pax, C&T detiene una posizione di assoluta dominanza sia che si consideri la dimensione geografica della sola rotta MRSF/VSG, sia che si consideri eventualmente anche la rotta MTR/VSG.

37. Quanto al posizionamento di C&T sulla sola rotta MRSF/VSG, deve registrarsi la situazione di sostanziale monopolio di fatto di Caronte & Tourist che opera un servizio con una partenza ogni 40 minuti.

38. Anche considerando il posizionamento sul mercato dei servizi di traghettamento Ro/Pax su entrambe le rotte, emerge come C&T offra una frequenza di corse molto maggiore rispetto agli altri operatori e trasporti la parte predominante dei passeggeri che attraversano lo stretto con mezzi gommati al seguito. Rileva al riguardo considerare che i servizi Ro/Pax lungo lo Stretto sono svolti in misura largamente prevalente lungo la rotta MRSF/VSG, operata in monopolio da C&T. Pertanto, anche in questa più ampia definizione geografica di mercato, Caronte & Tourist appare di gran lunga il primo operatore di mercato.

39. È dunque possibile individuare una posizione dominante di C&T sul mercato del trasporto dei passeggeri Ro/Pax sullo Stretto di Messina comunque venga definito dal punto di vista geografico.

IV.3 Le condotte e la qualificazione della fattispecie

40. I comportamenti posti in essere da C&T a partire almeno dal 2018 e ancora in corso alla data attuale, appaiono suscettibili di configurare una fattispecie abusiva con finalità di sfruttamento che si è sostanziata in una politica di prezzi e/o condizioni contrattuali eccessivamente onerosi.

41. Da un primo confronto effettuato con i prezzi praticati da altri operatori sembra potersi evidenziare l'applicazione da parte di C&T sulla rotta MRSF/VSG, su cui detiene una posizione di monopolio, di prezzi significativamente superiori rispetto a quelli applicati da altri operatori, in particolare con riferimento ai passeggeri con auto al seguito che viaggiano da soli, rispetto a nuclei di più passeggeri che viaggiano con la medesima autovettura. L'eccessiva onerosità della politica commerciale di C&T, i cui prezzi non sembrano parametrati ai costi sostenuti per l'erogazione del servizio, inoltre, appare *prima facie* confermata degli elevati EBTIDA registrati dalla società nel 2017 e nel 2018.

42. Al riguardo occorre considerare come il confronto con i prezzi praticati su altre rotte evidenzia l'eccessività dei prezzi unitari praticati da C&T per miglio navigato, con valori praticati da C&T fino a quasi tre volte più alte degli altri operatori (con incrementi dal 150% al 180%). La distanza si riduce, pur rimanendo consistente, al crescere del numero dei viaggiatori associati al medesimo veicolo, attestandosi, per un viaggio di andata e ritorno per 5 passeggeri con auto al seguito, su incrementi comunque sempre superiori al 20% per le due rotte sarde considerate, che arrivano fino a circa il 160% per la rotta MTR-VSG operata da Blufferries.

RITENUTO, pertanto, che i comportamenti posti in essere da Caronte & Tourist, a partire almeno dal 2018 e ancora in corso, volti principalmente ad abusare del proprio potere monopolistico, ovvero la propria posizione dominante, attraverso l'imposizione di prezzi e condizioni contrattuali ingiustificatamente gravose, anche attraverso l'applicazione di condizioni discriminatorie nei confronti dei consumatori finali, siano suscettibili di configurare violazioni dell'art. 3, comma 1, lett. a) della legge n. 287/90;

DELIBERA

- a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti di Caronte & Tourist S.p.A., per accertare l'esistenza di possibili violazioni dell'articolo 3 della legge 287/90;
- b) la fissazione del termine di sessanta giorni decorrenti dalla notifica del presente provvedimento per l'esercizio da parte dei legali rappresentanti delle parti del diritto di essere sentiti, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione Agroalimentare, Farmaceutico e Trasporti di questa Autorità almeno 15 giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;
- c) che il responsabile del procedimento è la dott.ssa Claudia Giardina;
- d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione Agroalimentare, Farmaceutico e Trasporti di questa Autorità dai rappresentanti legali delle parti, nonché da persona da essi delegata;
- e) che il procedimento deve concludersi entro il 31 dicembre 2021.

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

Avverso il presente provvedimento può essere presentato ricorso al TAR del Lazio, ai sensi dell'articolo 135, comma 1, lettera b), del Codice del processo amministrativo (Decreto Legislativo 2 luglio 2010, n. 104), entro il termine di sessanta giorni dalla data di notifica del provvedimento stesso, fatti salvi i maggiori termini di cui all'art. 41, comma 5, del Codice del processo amministrativo, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 8, comma 2, del Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n. 1199, entro il termine di centoventi giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso.

IL SEGRETARIO GENERALE
Filippo Arena

p. IL PRESIDENTE f.f.
Gabriella Muscolo
IL COMPONENTE
Michele Ainis