



*Autorità Garante
della Concorrenza e del Mercato*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 29 marzo 2022;

SENTITO il Relatore Professore Michele Ainis;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287, e successive modifiche;

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

VISTA la propria delibera del 28 luglio 2020 n. 28313, con la quale è stata avviata, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, un'istruttoria nei confronti di Caronte & Tourist S.p.A. per accertare l'esistenza di possibili violazioni dell'articolo 3, comma 1, lett. a) della legge n. 287/90;

VISTA la propria delibera del 25 novembre 2021 n. 29913, con la quale è stato disposto il cambio di responsabile del procedimento e altresì la proroga al 31 marzo 2022 del termine di conclusione del procedimento, in ragione della complessità della fattispecie e al fine di consentire a Caronte & Tourist S.p.A. il più ampio esercizio del diritto di difesa;

VISTE le memorie presentate dalla società Caronte & Tourist S.p.A. in data 2 febbraio 2022;

SENTITI in audizione finale, in data 7 febbraio 2022, i rappresentanti della società Caronte & Tourist S.p.A. che ne avevano fatto richiesta;

VISTI gli atti del procedimento e la documentazione acquisita nel corso dell'istruttoria;

CONSIDERATO quanto segue:

I. IL PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO

I.1 *Le Parti*

I.1.1 *La Parte denunciata*

1. Caronte & Tourist S.p.A. (di seguito, anche, ‘C&T’ o la ‘Parte’) è la storica società privata di trasporto marittimo attiva sullo Stretto di Messina, nata dalla fusione tra 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/mezzi privati) e passeggeri (con e senza auto al seguito) sulle rotte Villa San Giovanni/Messina-Rada San Francesco (nel seguito, anche, ‘VSG-MRSF’) e Villa San Giovanni/Messina-Tremestieri (nel seguito, anche, ‘VSG-MTR’). La società è altresì attiva, direttamente o per il tramite di controllate, sulla rotta bidirezionale che collega Messina a Salerno e sui collegamenti tra la Sicilia e le c.d. isole minori 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 2020 il fatturato consolidato del gruppo C&T è stato di circa [100-511]* milioni di euro.

I.1.2 *Gli intervenienti*

2. Il Comitato Regionale per la Sicilia e il Comitato di Messina sono organi periferici dell’Unione Nazionale Consumatori¹, nonché organismi locali di associazione per la promozione sociale², iscritti al Registro Nazionale delle Associazioni di Promozione Sociale.

I.2 *L’attività istruttoria*

3. A seguito della denuncia di un consumatore pervenuta nel marzo 2018, in cui si segnalava l’applicazione di tariffe particolarmente elevate per i servizi di traghettamento passeggeri tra Villa San Giovanni e Messina, asseritamente

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

¹ Associazione iscritta nell’elenco delle Associazioni dei consumatori e degli utenti rappresentative a livello nazionale di cui all’art. 5 della Legge 30 Luglio 1998 n° 281 (oggi art. 137 D. Lgs 06.09.2005 n° 206).

² Cfr. Legge n. 383/2000.

causate dal monopolio di fatto della società C&T nei trasporti marittimi sullo Stretto di Messina (di seguito anche “Stretto”), l’Autorità ha provveduto a svolgere una serie di accertamenti preliminari, al fine di acquisire elementi in merito alle condizioni di offerta dei servizi di trasporto marittimo sullo Stretto. Nello specifico, si è provveduto all’invio di richieste di informazioni all’Autorità del Sistema Portuale dello Stretto e alla consultazione dei bilanci societari di C&T degli ultimi anni; inoltre sono state analizzate rotte comparabili servite da altri vettori.

4. In data 28 luglio 2020, a seguito dell’acquisizione delle informazioni richieste e della complessiva elaborazione delle stesse, l’Autorità ha avviato la presente istruttoria al fine di accertare la sussistenza di eventuali violazioni dell’articolo 3, comma 1, lett. a) della legge n. 287/90 e, in particolare, il presunto abuso della posizione dominante detenuta da C&T attraverso l’applicazione di prezzi e condizioni contrattuali ingiustificatamente gravose, anche attraverso l’applicazione di condizioni discriminatorie nei confronti dei consumatori finali.

5. Nello specifico, la condotta contestata in sede di avvio del procedimento concerne la politica di *pricing* applicata da C&T ai servizi di traghettamento passeggeri con mezzi gommati al seguito lungo la rotta VSG-MRSF, dove la società gode di una posizione di monopolio di fatto. In virtù della posizione dominante detenuta sul tale rotta e, più in generale, sullo Stretto di Messina, C&T imporrebbe ai consumatori prezzi di acquisto dei titoli di viaggio ingiustificatamente alti, anche con effetti discriminatori per coloro che viaggiano da soli con autovettura al seguito rispetto a nuclei di più passeggeri che transitano sullo Stretto con la medesima autovettura.

6. In data 4 agosto 2020, in sede di notifica dell’avvio della presente istruttoria nei confronti di C&T è stata altresì notificata alla medesima società, con la collaborazione della Guardia di Finanza – Nucleo Speciale Antitrust, una richiesta di informazioni volta ad acquisire elementi conoscitivi necessari allo svolgimento del procedimento.

7. In data 2 settembre 2020³ sono state ammesse a partecipare al procedimento le associazioni UNC Comitato Comunale Messina e UNC Comitato Regionale Sicilia a fronte delle relative istanze pervenute, rispettivamente, in data 27 e 28 agosto 2020⁴.

8. Nel corso del procedimento C&T ha presentato istanza di essere audita e la relativa istanza è stata accolta⁵. Nello specifico, C&T è stata sentita in

³ Cfr. docc. n. 17, 18, 19 e relativi allegati.

⁴ Cfr. docc. n. 15, 16 e relativi allegati.

⁵ Cfr. docc. n. 25, 26 e relativi allegati.

audizione in data 19 ottobre 2020⁶. Successivamente, in data 13 luglio 2021, si è svolta un'ulteriore audizione su richiesta degli Uffici.

9. C&T ha altresì chiesto ed esercitato in più occasioni il diritto di accesso agli atti del procedimento⁷. In particolare, il diritto di accesso agli atti è stato esercitato nelle seguenti date: 6/10/2020⁸, 10/3/2021⁹, 14/4/2021¹⁰, 9/9/2021¹¹ e 7/12/2021¹².

10. Oltre alla già citata richiesta del 4 agosto 2020¹³, sono state richieste ulteriori informazioni a C&T in data 19/10/2020¹⁴ e 11/5/2021¹⁵ e, in sede di audizione, in data 31/7/2021. Inoltre, sono state inviate ulteriori richieste di informazioni all'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto (5/8/2020¹⁶, 11/6/2021¹⁷ e 15/10/2021¹⁸), alla Regione Sicilia¹⁹ e all'operatore concorrente Blufferries (5/8/2020²⁰ e 25/1/2021²¹).

11. In data 6 novembre 2020²², in occasione della trasmissione di alcune informazioni richieste dagli Uffici Istruttori, C&T ha altresì depositato un proprio studio concernente un'analisi comparativa dei prezzi per i servizi di traghettamento a corto raggio di passeggeri con e senza veicoli al seguito (c.d. studio di *benchmarking*).

12. Nel corso del procedimento sono pervenuti alcuni contributi volontari da parte di persone fisiche, società di spedizioni e associazioni volti a evidenziare alcuni elementi ritenuti critici relativamente ai servizi di attraversamento dello Stretto di Messina attualmente erogati²³.

13. In data 25 novembre 2021, l'Autorità ha deliberato il cambio del responsabile del procedimento e la proroga al 31 marzo 2022 del termine di chiusura dello stesso.

14. In data 25 novembre 2021 l'Autorità ha deliberato la non manifesta infondatezza delle Risultanze Istruttorie che sono state, pertanto, trasmesse

⁶ Cfr. docc. n. 32, 33, 34, 37 e relativi allegati.

⁷ Cfr. docc. n. 12, 14, 25, 26, 45, 55.

⁸ Cfr. doc. n. 31 e relativi allegati.

⁹ Cfr. doc. n. 53 e relativi allegati.

¹⁰ Cfr. doc. n. 56 e relativi allegati.

¹¹ Cfr. doc. n. 70 e relativi allegati.

¹² Cfr. doc. n. 86 e n. 95.

¹³ Cfr. docc. n. 13, 20, 24 e relativi allegati.

¹⁴ Cfr. docc. n. 34, 37, 39 e relativi allegati.

¹⁵ Cfr. doc. n. 55, 60 e relativi allegati.

¹⁶ Cfr. docc. n. 10, 23 e relativi allegati.

¹⁷ Cfr. docc. n. 62, 63 e allegati.

¹⁸ Cfr. doc. n. 72.

¹⁹ Cfr. docc. n. 43, 44, 47 e relativi allegati.

²⁰ Cfr. docc. n. 11, 21, 22, 28 e relativi allegati.

²¹ Cfr. docc. n. 48, 49 e relativi allegati.

²² Cfr. doc. 39 e relativi allegati.

²³ Cfr. docc. n. 29, 35, 36, 54 e relativi allegati.

alle Parti con comunicazione del 3 dicembre 2021²⁴.

15. In data 2 febbraio 2022 sono pervenute le memorie difensive finali della società C&T²⁵.

16. In data 7 febbraio 2022 si è tenuta l'audizione finale, dinanzi al Collegio dell'Autorità, dei rappresentanti della società C&T, che ne aveva fatto richiesta²⁶.

II. LE RISULTANZE ISTRUTTORIE

II.1 I servizi di traghettamento veicoli sullo Stretto di Messina

17. L'attività istruttoria si è sviluppata acquisendo informazioni da C&T, dall'Autorità del Sistema Portuale dello Stretto (nel seguito, anche 'AdSP' o 'Autorità Portuale') e da Blufferies S.r.l. (nel seguito, anche 'Blufferies'), società appartenente al Gruppo Ferrovie dello Stato e attiva sullo Stretto.

18. Le informazioni acquisite saranno di seguito sintetizzate dando conto dei seguenti elementi:

- gli approdi presenti sullo Stretto di Messina;
- le rotte attive sullo Stretto e le loro caratteristiche;
- il posizionamento di mercato sulle diverse rotte, nonché rispetto ai servizi di traghettamento erogati.

II.1.1 Gli approdi sullo Stretto di Messina

19. Lo Stretto di Messina è caratterizzato dalla presenza di due approdi sul versante calabrese e tre su quello siciliano. Sul versante calabrese si trovano gli approdi di Villa San Giovanni (VSG) e Reggio Calabria (RC), mentre sul versante siciliano quelli di Messina Rada San Francesco (MRSF), Messina Porto (MP – al cui interno sono ricompresi la Stazione Marittima e il Molo Norimberga) e Messina Tremestieri (MTR).

20. L'AdSP ha illustrato come negli approdi presenti sullo Stretto operino le seguenti società, secondo lo schema riportato in Tabella 1 (*infra*):

²⁴ Cfr. docc. nn. 82, 83, 84 e relativi allegati.

²⁵ Cfr. docc. nn. 93, 94, 95 e relativi allegati.

²⁶ Cfr. docc. nn. 85, 90, 92, 98 e relativi allegati.

Tabella 1 - Gli operatori che gestiscono gli approdi dello Stretto di Messina

<i>Scalo</i>	<i>Società</i>	<i>Titolo</i>	<i>Scadenza titolo</i>
VSG invasi 1-2-3	RFI	Licenza	30/06/2019 ²⁷
VSG invasi 4-5-6-7	C&T	Concessione	prorogata al 31/12/2028
RC	RFI	Licenza	4/11/2020
MTR	Comet	Concessione	14/12/2021
Messina Stazione Marittima (MP)	RFI	Concessione	31/12/2022
Messina Molo Norimberga (MP)	Servizi Norimberga	Concessione	10/06/2024
MRSF	C&T	Concessione	Prorogata al 17/09/2021 ²⁸ (la nuova aggiudicazione a C&T e Comet, è stata sospesa dal TAR Sicilia in data 10/2/2022)

Fonte: Doc. n. 4 e 23, 72 e relativi allegati

21. Secondo quanto riportato dall' AdSP, gli scali di Messina Porto e Reggio Calabria dispongono di banchine non assentite in concessione e rimesse al libero utilizzo, su richiesta, da parte di qualsiasi vettore marittimo in possesso dei requisiti tecnici e legali; l'approdo a tali banchine può essere concesso dall'Autorità Marittima previo nulla osta dell'Autorità Portuale, volto a valutare “eventuali situazioni di interferenza derivanti ai fini della security portuale ovvero di possibile sovrapposizione di attracchi già assentiti [N.d.R., sottolineatura aggiunta]”²⁹ o con altre operazioni portuali in atto.

22. Nel porto di Villa San Giovanni l'AdSP evidenzia che *“l'unica banchina disponibile, e non in concessione, è lo “scivolo 0” [...] attualmente utilizzato dai mezzi del vettore Blufferries”*³⁰. Per quanto riguarda Tremestieri, tutte le banchine ivi presenti risultano in concessione all'attuale terminalista Comet S.r.l., che consente l'attracco ai vettori ivi attivi (C&T, Blufferries, Meridiano) secondo richieste e disponibilità.

23. C&T opera sugli scali di Villa San Giovanni (VSG), lato Calabria, e Messina Rada San Francesco (MRSF) e Messina Tremestieri (MTR), lato Sicilia, in quest'ultimo caso richiedendo l'accesso a Comet S.r.l.

Rileva evidenziare che C&T è concessionario di 4 degli 8 invasi disponibili nello scalo di VSG. Nel 2016, la durata di tale concessione demaniale, che originariamente aveva validità quadriennale (2015-2018), è stata estesa di ulteriori 10 anni dalla scadenza originaria³¹, in quanto la Parte dovrà effettuare *“[...] lavori di ripristino degli elementi strutturali delle banchine a giorno del*

²⁷ Procedura di rinnovo tuttora in corso a causa di diversi ritardi amministrativi.

²⁸ Formalizzata con atto ricognitivo di cui al Rep. N. 1500 del 27/5/2021. Cfr. doc. n. 72.

²⁹ Cfr. doc. n. 23, pag. 3.

³⁰ Cfr. doc. n. 23, pag. 3.

³¹ Cfr. doc. n. 13 e allegati.

molo di attracco a Villa San Giovanni”³². A tale riguardo, la stessa concessione prevede che *“le aree oggetto dei lavori, sia terra sia a mare, dovranno essere interdette a qualsivoglia traffico estraneo alle specifiche attività del cantiere”*³³. Pertanto, il nuovo termine di scadenza della concessione per gli invasi di VSG è il 31/12/2028.

24. Inoltre, C&T è stato l’unico operatore che storicamente ha gestito lo scalo di MRSF, ricoprendo contemporaneamente, anche in questo caso, il ruolo di gestore del *terminal* e vettore. Solo a seguito dell’avvio del procedimento, ossia nell’agosto 2021, l’AdSP ha suddiviso le cinque banchine presenti a MRSF in due *terminal* (T1 e T2) distinti, avviando contestualmente due diverse procedure a evidenza pubblica per l’affidamento triennale in concessione degli stessi³⁴. Le procedure competitive si sono concluse nel gennaio 2022, e i soggetti aggiudicatari sono C&T e Comet³⁵.

Le procedure di gara, aventi a oggetto la gestione dei *terminal*, risultano finalizzate a consentire l’ingresso di nuovi vettori a MRSF. Infatti, nel disciplinare di entrambe le gare è chiaramente affermato: *“Sul terminalista affidatario incomberà un obbligo assoluto e inderogabile di servizio conto terzi, concretizzantesi, in particolare, nel dovere pieno ed incondizionato di consentire e favorire con ogni mezzo l’approdo a qualsiasi vettore a ciò autorizzato dall’Autorità Marittima”*³⁶.

25. Tuttavia, C&T ha presentato ricorso presso il TAR Sicilia, richiedendo l’annullamento degli atti di gara predisposti dall’AdSP, in quanto ciò comprometterebbe l’operatività dello scalo. Secondo quanto riportato dalla stampa *“Caronte&Tourist [...] contesta di fatto la legittimità della scelta di lottizzare la Rada, dopo che lo scalo è sempre stato gestito da un’unica società, la Caronte appunto. Alla base del ricorso ci sono osservazioni*

³² Cfr. doc. 13.2, ‘Atto formale suppletivo di concessione demaniale marittima n° 06/2016 del 3/3/2016’, pag. 4.

³³ Cfr. doc. 13.2, ‘Atto formale suppletivo di concessione demaniale marittima n° 06/2016 del 3/3/2016’, pag. 15.

³⁴ Cfr. AdSP, decreti n. 156 e 157 del 5/8/2021, aventi a oggetto *“Procedura aperta secondo i principi procedurali di cui al d.lgs. 50/2016 e s.m.i., ad evidenza pubblica per la selezione di un’impresa o di un gruppo di imprese in possesso dei requisiti di cui all’art. 16 della legge 84/94 e s.m.i., per l’affidamento triennale in concessione ai sensi dell’art. 18 della stessa legge, di beni demaniali e di specchi acquei antistanti zona di mare in località rada S. Francesco del Porto di Messina, al fine di condurvi la gestione commerciale di pubblico esercizio di approdi e aree pertinenziali a servizio di tutti i vettori marittimi interessati ad operare il cabotaggio marittimo nazionale tra le sponde dello Stretto di Messina di mezzi gommati e passeggeri, nonché la manutenzione, l’esercizio in sicurezza e custodia di essi [...]”*. Anche doc. n. 72.

³⁵ Si vedano le fonti di stampa al seguente link: <https://messina.gazzettadelsud.it/articoli/cronaca/2022/01/11/rada-san-francesco-di-messina-doppia-gestione-ma-ce-un-ricorso-per-lunicita-dellapprodo-a8042b79-82f4-438d-9591-a76a72326610/>.

³⁶ Si veda il disciplinare di gara (pag. 1) relativo alle procedure di gara bandite con decreti AdSP n. 156 e 157 del 5/8/2021.

*amministrative messe nero su bianco nel documento su cui dovrà adesso pronunciarsi il giudice. E secondo la società di navigazione con sede in viale della Libertà, la doppia gestione degli scivoli creerebbe problemi anche dal punto di vista logistico, ‘mettendo a rischio il funzionamento di un sistema attivo da 40 anni’*³⁷. Ulteriori notizie di stampa chiariscono che: *“Caronte&Tourist [...] reclama l’annullamento del bando sostenendo l’unicità storica e non improvvisata della Rada e che lo spaccettamento dell’area sarebbe un grosso limite alla fluidità delle operazioni”*³⁸.

26. Con riguardo a tale contenzioso, rileva evidenziare che il TAR ha accolto la domanda di adozione di misure cautelari di C&T, sospendendo l’efficacia della gara e la relativa aggiudicazione³⁹.

II.1.2 Le rotte sullo Stretto di Messina: descrizione e caratteristiche dell’offerta dei servizi di navigazione

27. Secondo un recente studio del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS, già Ministero dei Trasporti), l’area metropolitana integrata dello Stretto comprende il sistema urbano messinese e quello reggino. Nello specifico, sul versante calabrese il bacino territoriale di riferimento va da Melito di Porto Salvo, sul versante jonico, a Bagnara Calabria nella costa tirrenica, per un numero totale di circa 270.000 abitanti. Sulla sponda siciliana, la perimetrazione dell’area metropolitana messinese si estende dall’area di Milazzo, e dall’antistante arcipelago delle Eolie, al sistema urbano-turistico di Taormina, per un totale di circa 480.000 abitanti⁴⁰.

28. La Figura 1 (*infra*) illustra le rotte che collegano con servizi bidirezionali di linea i due versanti dell’area dello Stretto, illustrando i diversi approdi interessati, le compagnie attive su ciascuna rotta, nonché la tipologia di nave utilizzata.

Alla luce delle peculiarità geografiche del territorio interessato, i servizi di collegamento nell’area dello Stretto costituiscono una prosecuzione intermodale del trasporto tra il versante siciliano e quello calabrese

³⁷ Si vedano le notizie di stampa riportate al seguente link:

<https://www.messinatoday.it/cronaca/traghetti-ricorso-tar-caronte-tourist-bando-gestione-rada-san-francesco.html>

³⁸ Si veda, al riguardo, MIMS - La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina, pubblicato il 7/5/2021 sul sito web del Ministero:

nota stampa - <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/stretto-di-messina-il-ministro-giovannini-ha-trasmesso-alle-camere-la-relazione>

testo integrale dello studio - <https://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2021-05/Relazione%20-%20GdL%20Attraversamento%20stabile%20stretto%20%281%29.pdf>.

³⁹ Cfr. TAR Sicilia, sezione di Catania (Sezione Seconda), ordinanza n. 71/2022 del 10/2/2022.

⁴⁰ Fonte citata nota n. 37.

consentendo, oltre all'imbarco dei pedoni, anche il trasporto di auto e veicoli privati, nonché furgoni/*camion* (mezzi pesanti) utilizzati per il trasporto delle merci. In aggiunta, lungo la rotta VSG-MP, la società RFI - Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS), imbarca sulle proprie navi carri ferroviari passeggeri e cisterne, garantendo la continuità del trasporto ferroviario da/per la Sicilia.

29. L'individuazione dell'area metropolitana integrata dello Stretto identifica uno specifico bacino d'utenza dei servizi di attraversamento, che porta a escludere dal perimetro d'analisi del presente procedimento le rotte che collegano la Sicilia con altri porti nazionali. Infatti, tali servizi di navigazione sono a medio-lungo raggio, servono bacini d'utenza differenti e sono caratterizzati da distanze e tempi di percorrenza più elevati, minore frequenza delle corse e costi diversi⁴¹.

30. L'area dello Stretto assume particolare importanza anche in un'ottica europea, in quanto interessata dal corridoio scandinavo-mediterraneo⁴² della rete TEN-T⁴³ (*'Trans-European Transport Network'*). Infatti, la rete europea include il passaggio attraverso lo Stretto di Messina, rendendo necessario garantire l'efficienza del suo attraversamento con riferimento al trasporto merci e passeggeri⁴⁴.

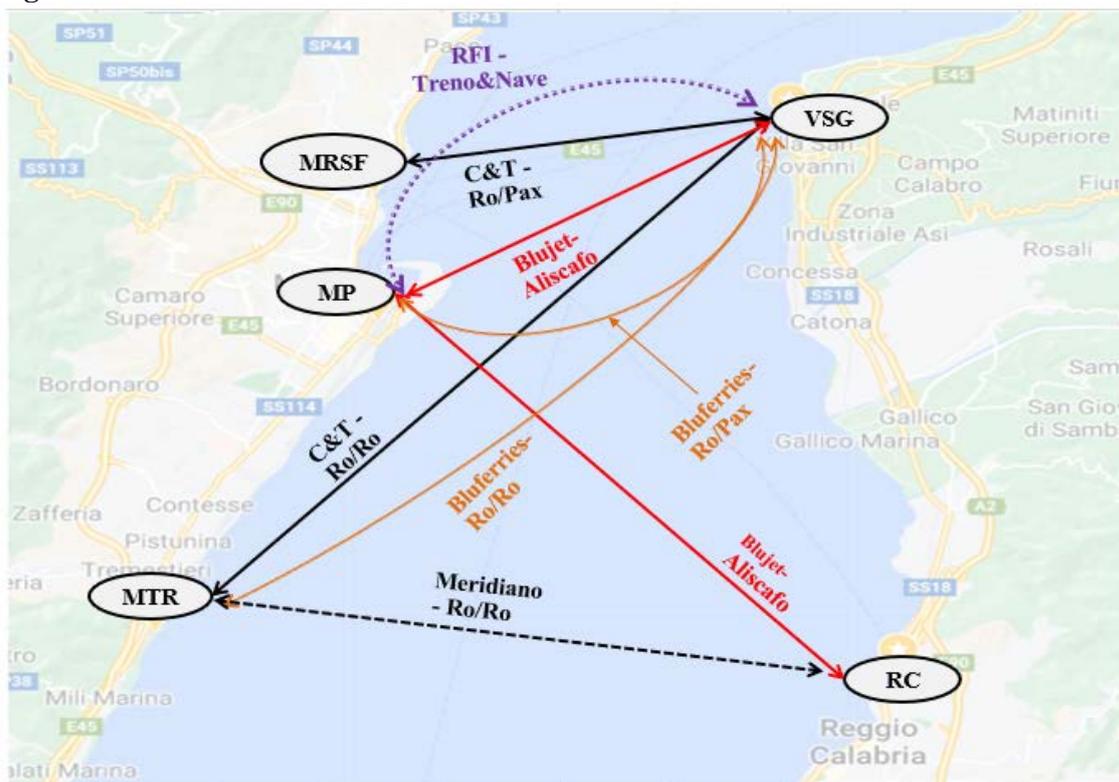
⁴¹ Un esempio è dato dalla rotta bidirezionale Salerno-Messina servita con traghetti Ro/Pax da Cartour S.r.l. La Cartour è la società del gruppo C&T storicamente attiva con navi Ro/Pax su due rotte bidirezionali: Salerno-Messina, tuttora servita; Napoli-Catania, non più attiva dal 2018. Cartour opera al di fuori della c.d. area dello Stretto di Messina, collegando la Sicilia con la Campania, ossia erogando servizi di trasporto marittimo su rotte a medio-lungo raggio. Cfr. doc. n. 39 e relativi allegati.

⁴² Si veda la mappa interattiva dedicata ai corridoi TEN-T: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>.

⁴³ Tale corridoio attraversa l'intera penisola da nord a sud, partendo dal valico del Brennero e collegando Trento, Verona, Bologna, Firenze, Livorno e Roma ai principali centri urbani del sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.

⁴⁴ MIMS - La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina, fonte citata in nota 37..

Figura 1- Le rotte dello Stretto di Messina



NOTA – nella figura non sono state riportate le rotte che saranno eventualmente attivate a seguito della gara bandita dall’AdSP per la gestione dei due terminal di MRSF. Come evidenziato, allo stato, gli atti di gara e l’aggiudicazione sono stati sospesi.

31. La presente istruttoria concerne i servizi di traghettamento di passeggeri e mezzi gommati. Una simile domanda di mobilità può essere soddisfatta esclusivamente sulle rotte bidirezionali servite da navi Ro/Pax⁴⁵ che, a differenza degli aliscafi e delle navi di RFI, possono imbarcare contemporaneamente sia furgoni/camion merci che passeggeri con e senza auto al seguito. Le rotte a vocazione Ro/Ro, invece, imbarcano (quasi esclusivamente) mezzi gommati attivi nel trasporto merci (furgoni e camion).

32. Nello specifico contesto che caratterizza l’area dello Stretto, il tipo di imbarcazione risulta strumentale anche alla distinzione tra i servizi di trasporto erogati in regime di libero mercato e quelli in concessione erogati da RFI e Blu Jet (entrambe appartenenti al Gruppo FS), al fine di tutelare la c.d. continuità territoriale.

Infatti, come chiarito dal MIMS⁴⁶, al traghettamento di treni passeggeri e merci tra Villa San Giovanni e Messina erogato da RFI in virtù di specifico

⁴⁵ Se l’acronimo Ro/Ro deriva dal termine inglese ‘Roll-on Roll-off’, che descrivono le operazioni di carico e scarico di mezzi gommati per il trasporto merci, Ro/Pax, ossia ‘Roll-on Roll-off Passengers’ fa riferimento alla possibilità di imbarcare anche automobili e altri mezzi gommati privati.

⁴⁶ Cfr. Risposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 11/1/2021, doc. n. 47.

atto di concessione⁴⁷, si aggiunge il trasporto di soli passeggeri mediante aliscafi svolto da Blu Jet⁴⁸ sulla rotta VSG-MP, che ha “[...] anche l’obiettivo di soddisfare una sinergia tra trasporto marittimo e ferroviario. Gli orari delle corse infatti sono stabiliti in modo da far corrispondere alle partenze delle navi gli orari di partenza/arrivo dei treni a lunga percorrenza da/a Villa San Giovanni”⁴⁹. Per quanto concerne la rotta RC-MP, operata da Blu Jet in virtù di affidamento diretto da parte del MIMS⁵⁰, emergono esigenze di continuità territoriale per gli utenti pendolari che si muovono tra le due aree cittadine per esigenze di studio, lavoro, svago e motivi istituzionali⁵¹.

33. Tutti i restanti servizi di attraversamento dello Stretto sono erogati in regime di libero mercato sia sulle rotte bidirezionali Ro/Pax, ossia la VSG-MRSF e la VSG-MP, che su quelle a vocazione Ro/Ro, ossia VSG-MTR e RC-MTR.

Nello specifico, C&T serve le rotte bidirezionali VSG-MRSF (Ro/Pax) e VSG-MTR (a vocazione Ro/Ro)⁵², Blufferries (anch’essa appartenente al Gruppo FS) sulle rotte VSG-MP (Ro/Pax) e VSG-MTR (a vocazione Ro/Ro) e, infine, Meridiano Lines sulla rotta RC-MTR (a vocazione Ro/Ro).

La rotta VSG-MTR⁵³, naturalmente dedicata ai mezzi gommati attivi nel trasporto merci, è stata definita come una rotta ‘a vocazione Ro/Ro’ in quanto

⁴⁷ Cfr. Decreto Ministeriale n. 138T del 31/10/2000.

⁴⁸ Cfr. D.L. n. 50 del 24/4/2017, art. 47, comma 11-bis, convertito con modificazioni nella L. n. 96 del 21/6/2017.

⁴⁹ Cfr. doc. n. 47, pag. 1. Ancora, a pag. 3, si legge: “In affiancamento al traghettamento dei treni e passeggeri, dal 1 maggio 2019, in ossequio alle disposizioni recate dall’articolo 47, comma 11 bis del decreto legge n. 50 del 24 aprile 2017 (convertito con modificazioni dalla Legge 21 giugno 2017 n. 96), RFI svolge anche il servizio di trasporto passeggeri con navi veloci per il tramite della società Blu Jet, tra Villa S. G. e Messina. Tale norma è intervenuta sull’atto di concessione di RFI, prevedendo la possibilità che i servizi ferroviari di continuità territoriale con la Sicilia possano essere effettuati, attraverso una rottura di carico, anche con l’impiego di mezzi veloci, nell’ambito delle risorse già previste a legislazione vigente nel CdP-S”.

⁵⁰ Cfr. MIMS - La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina, fonte citata in nota 37.

⁵¹ Cfr. MIT - Consultazione relativa ai servizi di trasporto marittimo veloce passeggeri tra le città di Messina e Reggio Calabria, pubblicata in data 24/7/2020.

<https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/verifica-di-mercato-per-i-servizi-di-trasporto-marittimo-veloce-passeggeri>.

⁵² Al riguardo, la società afferma che il porto MRSF è “[...] dedicato in via prevalente al trasporto di passeggeri e autoveicoli, in ragione delle ordinanze assunte dal Comune di Messina”. Per quanto riguarda Tremestieri (MTR), esso risulta “dedicato al trasporto di mezzi pesanti”. Pertanto, da Villa San Giovanni C&T imbarca “passeggeri, autoveicoli e mezzi pesanti per le relative destinazioni di Rada San Francesco (passeggeri e autoveicoli) o di Tremestieri (mezzi pesanti)” [Cfr. doc. n. 13, pag. 2, 3]. Tuttavia, i mezzi pesanti transitano anche a MRSF in base alla situazione degli approdi, della loro operatività e congestionamento

⁵³ “La società [...] opera per tutto l’anno esclusivamente sul Porto di Tremestieri (MTR), trasportando promiscuamente merci e passeggeri con auto al seguito, ad eccezione dei periodi di chiusura dello stesso Porto per i noti problemi di insabbiamento o nel periodo estivo [...], nei quali opera sul Porto Storico di Messina (MP). [...] In questi ultimi casi risulta, quindi, possibile trasportare nel centro città le merci, ed in tal senso appare evidente come anche in questi periodi la società trasporti promiscuamente merci e passeggeri con auto al seguito anche sul porto storico”. Cfr. doc. n. 49, pag. 2.

su tale rotta viene comunque imbarcata una quota marginale di passeggeri con auto al seguito⁵⁴.

Lo stesso vale per la rotta bidirezionale ‘a vocazione Ro/Ro’ servita da Meridiano Lines, ossia la RC-MTR, che sebbene risulti dedicata principalmente al trasporto merci, imbarca in modo marginale anche passeggeri con veicoli privati.

A tali rotte si aggiungeranno quelle che saranno introdotte successivamente alla gara di apertura dello scalo MRSF. Tali rotte, di futura introduzione, potranno eventualmente influenzare le future dinamiche competitive dello Stretto, ma non rilevano in alcun modo nella presente analisi concorrenziale.

34. Come mostrano le informazioni riportate nella Tabella 2 (*infra*), i servizi offerti da C&T sono i più frequenti in termini di partenze orarie e di copertura annuale. Infatti, la società garantisce un numero costante di partenze durante tutto l’anno sia sulla VSG-MRSF che sulla VSG-MTR. Inoltre, nel periodo estivo di picco stagionale, C&T intensifica la copertura sulla rotta che interessa Rada San Francesco, aumentando la frequenza delle partenze.

Anche Blufferries intensifica il servizio per i passeggeri sulla VSG-MP nel periodo estivo di picco della domanda; tuttavia, nella restante parte dell’anno, la frequenza delle corse è significativamente inferiore a quella di C&T.

In totale, C&T offre un servizio composto da circa [20.000-30.000] corse annuali (dati 2019), per Blufferries le corse annuali sono [8.000-9.000].

⁵⁴ “Sono state estese le modalità di bigliettazione delle autovetture amplificando l’utilizzo dell’acquisto del ticket online, promuovendo l’acquisto del biglietto in autostrada poco prima di arrivare all’imbarco di Villa San Giovanni, ed aprendo un nuovo punto vendita nei pressi del porto di Tremestieri per agevolare la clientela che, proveniente dalla zona sud di Messina e delle Sicilia in generale, può così usufruire delle corse in partenza da Tremestieri evitando il traffico urbano [N.d.R. sottolineatura aggiunta]”. Cfr. Blufferries, bilancio d’esercizio 2019, pag. 15 della Relazione sulla Gestione.

Tabella 2 - Le rotte sullo Stretto di Messina servite in regime di libero mercato da navi Ro/Pax

Rotta bidirezionale	Operatore	Frequenza corse	N. Corse Annuali (2019)	Tempi di percorrenza	Lunghezza Tratta (Miglia Nautiche)
VSG-MRSF (Ro/Pax)	C&T	ogni 40 minuti dalle 6:00 alle 00:00. ogni 120 minuti dalle 00:00 alle 6:00	[20.000-30.000]	20 minuti Circa	3,7
VSG-MTR (a vocazione Ro/Ro)	C&T	ogni 30 minuti o ogni 60 minuti a seconda fascia oraria	[10.000-20.000]	35/40 minuti Circa	8,1
VSG-MP (Ro/Pax)	Blufferries (Gruppo RFI)	ogni 40 minuti circa solo nel periodo estivo (nel periodo invernale 8 corse giornaliere ⁵⁵)	[8.000-9.000]	30/35 minuti Circa	3,7
VSG-MTR (a vocazione Ro/Ro)	Blufferries (Gruppo RFI)	ogni 60 minuti circa	[10.000-20.000]	45 minuti Circa	8,1
RC-MTR (a vocazione Ro/Ro)	Meridiano Lines	ogni 120 minuti da lunedì a sabato;	[7.000-8.000]	40 minuti Circa	5,94
RC-MP (a vocazione Ro/Ro)	Meridiano Lines	Operata eventualmente in caso di indisponibilità dell'approdo di MTR	ND	60 minuti Circa	N.D.

NOTA - nella figura non sono state riportate le rotte attivate a seguito della recente gara bandita dall'AdSP che ha garantito l'accesso a MRSF anche a gestori diversi da C&T

Fonte: dati AdSP (doc. n 23 e relativi allegati)

35. Considerando il porto di Tremestieri (MTR), è sempre C&T a offrire il servizio con maggiori frequenze e corse annuali, sebbene la differenza rispetto agli altri operatori concorrenti sia meno accentuata. Nel 2019, sulla rotta VSG-MTR, C&T ha effettuato quasi [10.000-20.000] corse annuali dedicate al trasporto merci, Blufferries (VSG-MTR) circa [10.000-20.000] e, infine, Meridiano circa [7.000-8.000].

36. Come brevemente anticipato, il traffico sullo Stretto di Messina risulta caratterizzato dalla stagionalità dei flussi. Infatti, nel periodo estivo, il traffico turistico si aggiunge a quello locale, generando un particolare incremento della domanda di trasporto di veicoli privati e, in particolare, automobili.

⁵⁵ Cfr. docc. n. 24, 28 e relativi allegati.

In corrispondenza del picco stagionale, C&T⁵⁶ e Blufferries⁵⁷ modificano l'utilizzo della propria flotta sulle rotte servite, riducendo il numero di corse/frequenze su Tremestieri per aumentare quelle che intercettano il traffico passeggeri con auto nei porti del centro città, ossia MRSF e MP. Ciò implica che sullo Stretto di Messina si verifica la riduzione delle corse/frequenze dedicate alle merci accompagnata da un contemporaneo e proporzionale aumento delle corse sulle rotte che trasportano in modo promiscuo sia passeggeri che merci⁵⁸.

37. Una simile riallocazione stagionale della flotta navale risulta particolarmente efficiente dal punto di vista economico in quanto, a parità di navi, l'aumento delle corse promiscue (passeggeri e merci) riesce a soddisfare in modo migliore la domanda di trasporto generata sia dai passeggeri che dalle merci e, allo stesso tempo, riduce i costi dei vettori, che riescono a sfruttare in modo migliore la capacità di carico delle navi⁵⁹.

38. I dati relativi al numero di corse mensili effettuate da ciascun operatore sulle differenti rotte, illustrati nella Figura 2 (*infra*), confermano tale strategia. Nello specifico, per ciascuna rotta operata da C&T (VSG-MRSF e VSG-MTR) e Blufferries (VSG-MP e VSG-MTR) è stata calcolata la percentuale di corse effettuate in ciascun mese rispetto al totale annuale delle singole rotte. Come mostrano i dati, al fine di intercettare il picco stagionale del traffico passeggeri, nei mesi estivi si verifica un aumento delle corse sulle rotte VSG-MRSF e VSG-MP, a cui corrisponde una diminuzione delle corse su VSG-MTR.

⁵⁶ C&T illustra che “[...] durante il periodo estivo, le corse sulla VSG-RSF, essendo la tratta più breve, vengono aumentate anche spostando quelle della rotta VSG-TREM per fare fronte all'aumento del traffico ed evitare ritardi e saturazione degli approdi sia sul lato calabrese, sia sul lato siciliano; specie in questi momenti, il trasporto dei mezzi commerciali viene distribuito sulle due rotte per assicurare l'efficienza del traghettamento e la miglior operatività degli approdi”- Cfr. doc. n. 45, 46, pag. 3, 4.

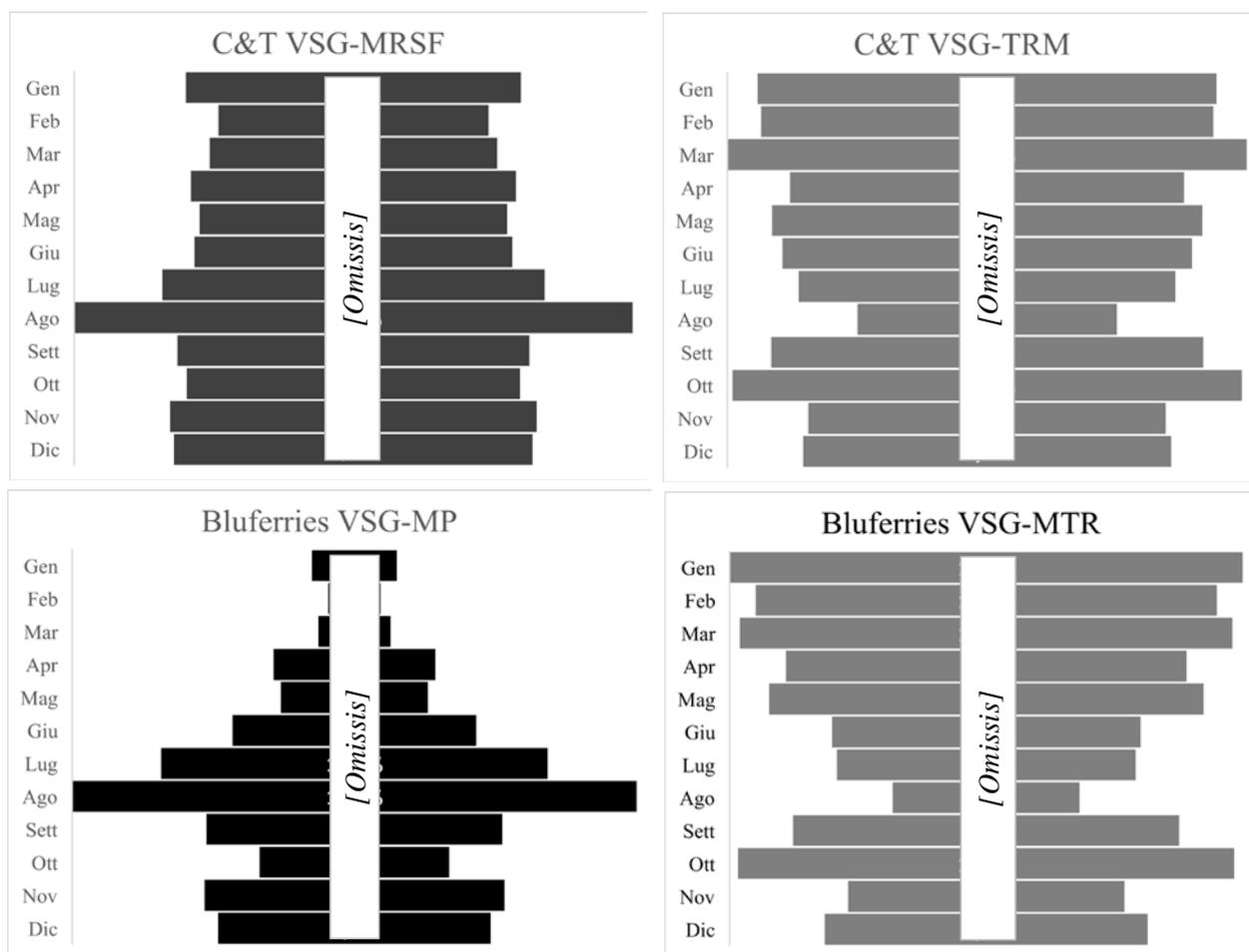
⁵⁷ Cfr. doc. 28 e relativi allegati.

⁵⁸ Si veda, in proposito, il verbale di audizione di C&T del 19 ottobre 2020 (doc. n. 34, all. 1, pag. 4): “[...] C&T effettua sempre e durante tutto l'anno 30 corse al giorno sulla Messina RSF/Villa San Giovanni (ed altrettante sulla tratta inversa), con un incremento della frequenza nei periodi di picco (le corse diurne sono pressoché raddoppiate nei mesi estivi, essendo distanziate 20 minuti tra loro)”.

Blufferries con riferimento al segmento autoveicoli afferma: “[N]el 2019 si è provveduto ad aumentare leggermente l'offerta nave per il segmento [autoveicoli]. Tale incremento è stato realizzato nel periodo di bassa stagione mediante una offerta parzialmente dedicata al segmento sulla tratta Messina Villa S. Giovanni, con alcune corse giornaliere negli orari di maggiore richiesta. Ovviamente nel periodo di alta stagione, e quindi con riferimento oltre che al traffico stanziale, soprattutto a quello turistico/stagionale, la Società ha provveduto ad offrire la massima capacità di ponte carico, che rispetto agli anni precedenti è risultata più ampia a seguito dell'esercizio della nuova nave Trinacria. [N.d.R. sottolineatura aggiunta]”. Cfr. Blufferries, bilancio d'esercizio 2019, pag. 14 della Relazione sulla Gestione.

⁵⁹ Volendo fornire un semplice esempio illustrativo, se C&T con una corsa promiscua sulla rotta VSG-MRSF riesce a imbarcare contemporaneamente 'X' passeggeri con auto e 'Y' camion, beneficerà di importanti risparmi di costo rispetto all'eventualità di dover effettuare due corse, una per trasportare 'X' passeggeri con auto sulla VSG-MRSF e l'altra per il traghettamento di 'Y' camion sulla VSG-MTR, ciascuna con capacità di stiva parzialmente inutilizzata.

Figura 2 – Distribuzione mensile del numero di corse annuali sulle singole rotte (2019) servite da C&T e Blufferries



Fonte: elaborazioni AGCM su dati AdSP (doc. n. 23 e relativi allegati)

39. A fronte dell'elevato traffico che caratterizza l'area dello Stretto di Messina, il citato studio del MIMS evidenzia, tuttavia, la presenza di numerose criticità sia sotto il profilo infrastrutturale che dei servizi di trasporto (questi ultimi prevalentemente per quanto riguarda il trasporto treni su nave).

In particolare, con riferimento alle carenze infrastrutturali, le analisi svolte dal Ministero con specifico riferimento allo Stretto di Messina mettono in evidenza: *i*) la bassa qualità dei *terminal* passeggeri (pre-imbarco, imbarco e bigliettazione); *ii*) la bassa accessibilità delle stazioni ferroviarie e dei *terminal* marittimi (uso promiscuo della viabilità urbana); *iii*) l'inadeguatezza del numero/qualità degli approdi (che non permette una reale competizione nel mercato di più operatori); *iv*) una bassa resilienza del sistema a fenomeni di picco/punta (congestione su viabilità locale di accesso al porto).

Proprio alla luce della scarsità e inadeguatezza degli approdi, lo studio del MIMS rileva, tra l'altro, la necessità di un potenziamento e di una

riqualificazione degli approdi e delle stazioni marittime, sia relativamente al trasporto merci (realizzazione di un terzo scivolo presso l'approdo di MTR) sia con riguardo a quello passeggeri (riorganizzazione della stazione marittima di Messina e riorganizzazione e realizzazione di nuovi ormeggi a VSG)⁶⁰.

II.1.3 Il posizionamento di mercato degli operatori attivi sullo Stretto di Messina

40. I dati trasmessi dall'Autorità Portuale, riportati nella Tabella 3 (*infra*) con riferimento al 2019⁶¹, forniscono informazioni puntuali rispetto alle singole rotte dello Stretto, consentendo di conoscere, per ciascun vettore, il numero di corse effettuate, il numero di passeggeri, il numero di autoveicoli, il numero di mezzi pesanti e il quantitativo di merci trasportate.

Tabella 3 – Quote di mercato sullo Stretto di Messina (2019)

Tipo Rotta	Operatore	Rotta (A/R)	N. Corse	%	N. Mezzi Pesanti (*)	%	Merchi (Ton.)	%	N. Auto	%	N. Pax	%
Ro/Pax	C&T	VSG-MRSF	[20.000-30.000]	[30-35%]	[200.000-300.000]	[30-35%]	[1.000.000-2.000.000]	[30-35%]	[1.000.000-2.000.000]	[90-95%]	[8.000.000-9.000.000]	[75-80%]
Ro/Ro	C&T	VSG-MTR	[10.000-20.000]	[15-20%]	[200.000-300.000]	[25-30%]	[1.000.000-2.000.000]	[25-30%]	[200-300]	[<1%]	[300.000-400.000]	[1-5%]
Ro/Ro	Meridiano	RC-MTR	[7.000-8.000]	[5-10%]	[90.000-100.000]	[10-15%]	[600.000-700.000]	[10-15%]	[8.000-9.000]	[<1%]	[100.000-200.000]	[1-5%]
Ro/Ro	Bluferries	VSG-MTR	[10.000-20.000]	[10-15%]	[100.000-200.000]	[10-15%]	[700.000-800.000]	[10-15%]	[10.000-20.000]	[1-5%]	[100.000-200.000]	[1-5%]
Ro/Pax	Bluferries	VSG-MP	[8.000-9.000]	[5-10%]	[40.000-50.000]	[5-10%]	[300.000-400.000]	[5-10%]	[80.000-90.000]	[1-5%]	[300.000-400.000]	[5-10%]
Nave&Treno	R.F.I.	VSG-MP	[8.000-9.000]	[5-10%]	[60.000-70.000]	[5-10%]	[400.000-500.000]	[5-10%]	N.A.	N.A.	[500.000-600.000]	[5-10%]
Aliscafo	Blujet	VSG-MP	[6.000-7.000]	[5-10%]	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	[300.000-400.000]	[1-5%]
Aliscafo	Blujet	RC-MP	[8.000-9.000]	[5-10%]	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	[600.000-700.000]	[5-10%]
TOTALE			[90.000-100.000]	100%	[800.000-900.000]	100%	5.000.000-6.000.000]	100%	[1.000.000-2.000.000]	100%	[10.000.000-11.000.000]	100%

(*) i mezzi pesanti imbarcati da RFI sono carri ferroviari e/o cisterne

N.A. – non applicabile in quanto i vettori trasportano solo passeggeri

Fonte: elaborazioni AGCM su dati AdSP (doc. n. 4, 23, 62, 63 e relativi allegati)

41. Tali evidenze numeriche mostrano, in primo luogo, come i servizi strumentali alla continuità territoriale erogati con navi RFI e aliscafi Blu Jet catturino complessivamente una quota residuale di traffico sullo Stretto: circa il [10-15%] dei passeggeri totali e il [5-10%] di merci (tonnellate) che viaggiano sui carri e/o cisterne di RFI⁶².

42. Viceversa, i servizi a libero mercato intercettano la grande maggioranza

⁶⁰ Cfr. MIMS - La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina pag. 108 e 112. Studio citato alla nota 37.

⁶² A partire dal 2018 (incluso), su navi RFI non viaggiano autovetture

dei volumi complessivi di traffico. Sulla rotta VSG-MRSF, operata da C&T, si registrano circa [20.000-30.000] corse annue nel 2019 (circa [40-50] coppie di corse al giorno⁶³), oltre [8-9] milioni di passeggeri, con circa [1-2] milioni di vetture al seguito (circa [4.000-5.000] auto al giorno). Il traffico di mezzi pesanti si attesta a circa [200.000-300.000] unità annuali (circa [700-800] *camion* al giorno), a cui corrispondono circa [1-2] milioni di tonnellate di merci.

43. Segue la VSG-MTR, servita sempre da C&T, con circa [10.000-20.000] corse effettuate nel 2019 (circa [20-30] coppie di corse al giorno), per un totale di circa [300.000-400.000] passeggeri, un numero di auto inferiore alle [200-300] unità (meno di 1 auto al giorno) e circa [200.000-300.000]⁶⁴ mezzi pesanti (circa [600-700] *camion* al giorno) con circa [1-2] milioni di tonnellate.

44. In termini di quote di traffico dei passeggeri e delle auto, pertanto, la VSG-MRSF operata da C&T, anche grazie al collegamento diretto con l'autostrada E45, è di gran lunga la più frequentata: nel 2019, il [75-80%] dei passeggeri che hanno attraversato lo Stretto ha scelto tale rotta, mentre, considerando il numero di automobili, la percentuale sale al [90-95%].

45. Gli altri vettori attivi sullo Stretto presentano dei volumi di traffico passeggeri e auto di gran lunga inferiori. Infatti, il principale concorrente di C&T è Blufferries, attivo sulle rotte VSG-MP ([1-5%] dei passeggeri e [1-5%] di mezzi privati) e VSG-MTR ([1-5%] per i passeggeri e [1-5%] di mezzi privati). Nel complesso, le rotte servite da Blufferries (VSG-MP insieme a VSG-MTR) catturano una quota di traffico pari a circa il [5-10%] rispetto al numero di passeggeri e di autoveicoli privati.

Simili evidenze mostrano come Blufferries sia attivo in modo marginale nel trasporto passeggeri con auto al seguito, catturando quote di traffico residuali. Con riguardo al proprio posizionamento di mercato, la stessa Blufferries afferma: *“Tale impostazione discende, inoltre, da una scelta strategica, a tutela del proprio core business, derivante dall’analisi della propria flotta navale, che consiste in 4 unità navali dal 2019, e dei volumi di merci trasportate che necessitano, per offrire un servizio di qualità, di tre navi in linea a servizio di tale business, consentendo esclusivamente di servire una rotta, nel caso di Blufferries, la MTR-VSG”*⁶⁵.

⁶³ Per coppia di corse si intende la corsa con partenza dal versante siciliano unitamente alla corsa con partenza dal versante calabrese (e viceversa).

⁶⁴ I dati relativi al numero di passeggeri con auto al seguito e al numero di mezzi pesanti dimostrano come la rotta sia utilizzata quasi esclusivamente per il traffico di merci. Infatti, il numero di auto è del tutto marginale.

⁶⁵ Cfr. doc. n. 49, pag. 2.

46. Contrariamente al traffico passeggeri e mezzi privati, il trasporto merci risulta meno polarizzato nonché distribuito in modo più omogeneo tra i porti di MTR e MRSF (versante della Sicilia) e tra quelli di RC e VSG (versante della Calabria).

Infatti, C&T registra una quota di traffico di mezzi pesanti (e relative merci) pari al [30-35%] circa sulla VSG-MRSF e al [25-30%] circa sulla VSG-MTR ([60-65%] complessivamente). Per Blufferries le quote per il traffico merci sono pari al [10-15%] circa sulla VSG-MTR e al [5-10%] sulla VSG-MP ([20-25%] complessivamente). Inoltre, rileva menzionare Meridiano Lines⁶⁶, che cattura circa il [10-15%] del traffico dei mezzi pesanti (merci).

47. In conclusione, i dati di traffico illustrati nella Tabella 3 (*supra*) mostrano come C&T goda di un'assoluta *leadership* sullo Stretto, trasportando: il [75-80%] circa di passeggeri, il [90-95%] di automobili e il [60-65%] di mezzi pesanti. Tale posizione risulta ancora più marcata relativamente al trasporto di linea di passeggeri (con autoveicolo al seguito) e merci effettuato sulle due rotte bidirezionali Ro/Pax VSG-MRSF e VSG-MP che, come sarà illustrato in dettaglio nel seguito, rappresenta il mercato interessato dal presente procedimento.

II.2 Le condotte contestate

48. I comportamenti oggetto di accertamento concernono la politica di prezzo applicata da C&T per l'attraversamento di mezzi gommati sullo Stretto e, in particolare, le tariffe per i passeggeri con auto al seguito che, come illustrato nella sezione II.2.3 (*supra*), viaggiano principalmente sulla rotta VSG-MRSF, essendo la VSG-MTR dedicata da C&T al traffico merci.

In sede di avvio del procedimento, oltre all'applicazione di prezzi ingiustificatamente gravosi (art 3, comma 1, lettera *a*) della Legge n. 287/90), è stato ipotizzato anche un possibile profilo discriminatorio, in ragione dell'assenza di differenziazione dei prezzi a seconda del numero dei passeggeri presenti in ciascun autoveicolo traghettato.

49. Nella presente sezione vengono illustrati gli elementi fattuali

⁶⁶ La Meridiano Lines è una società di navigazione privata che si occupa dei collegamenti marittimi nello Stretto di Messina, esclusivamente tra Reggio e Messina, tramite traghetti bidirezionali per il trasporto di mezzi gommati e passeggeri. Questa tratta permette di evitare l'attesa presso Villa San Giovanni e Messina dove il traffico è più intenso, specialmente in alcuni periodi dell'anno.

Nonostante la compagnia, sul proprio sito *web*, affermi di effettuare anche il servizio di trasporto passeggeri con veicoli privati, non risultano rinvenibili i listini applicati a tale segmento che, come confermato dai dati illustrati, appare del tutto residuale nell'attività della società di navigazione. Si veda, al riguardo, <https://meridianolines.eu/societa/>.

strumentali per la valutazione delle condotte oggetto di accertamento. In particolare, verrà illustrata la politica tariffaria (sezione II.2.1) e i costi (sezione II.2.2) di C&T. Inoltre, in considerazione degli *standard* probatori definiti dalla giurisprudenza in tema di prezzi ingiustificatamente gravosi - il *test* a due fasi c.d. *United Brands* - verrà analizzato il capitale investito da C&T (sezione II.2.3), effettuato il confronto tra costi e ricavi della società (sezione II.2.4) e, in conclusione, verranno descritti gli elementi necessari per la valutazione della c.d. equità (sezione II.2.5).

50. Prima di procedere nelle analisi fattuali, è opportuno evidenziare come, dall'inizio del 2020, la crisi pandemica da COVID-19 abbia reso necessaria, fuori e dentro i confini nazionali, l'adozione di misure di sicurezza straordinarie, che hanno drasticamente ridotto la libertà di movimento dei cittadini⁶⁷.

Il servizio di trasporto passeggeri con auto al seguito erogato da C&T sulla rotta VSG-MRSF è stato pienamente interessato dalle misure emergenziali di riduzione della mobilità dei cittadini. Ne è conseguita una significativa riduzione dei volumi di traffico movimentati rispetto all'anno precedente.

51. Come mostra la Tabella 4 (*infra*), sulla rotta VSG-MRSF, a fronte di una riduzione del [20-25%] circa del numero annuale di corse, si è registrato un calo del [40-45%] del numero di passeggeri, del [25-30%] del numero di automobili imbarcate e del [35-40%] di mezzi pesanti. I mesi che hanno sperimentato il calo più drastico di volumi sono marzo (-[60-65%] per le auto), aprile (-[90-95%] circa per auto e mezzi commerciali), maggio e anche giugno (-[40-45%] per i passeggeri e per i mezzi pesanti). Anche le riduzioni verificatesi a novembre e dicembre sono significative (-[50-55%] circa per le auto)⁶⁸.

La riduzione dei passeggeri si è tradotta in un calo di ricavi per C&T: -[25-30%] sulla VSG-MRSF, passando da [70-80] milioni di euro nel 2019 a [50-60] milioni nel 2020⁶⁹.

⁶⁷ Nel corso del 2020, a un periodo di assoluto divieto della circolazione (periodi di c.d. *lock-down*), è succeduto un periodo di relativa libertà di movimento (nei mesi estivi) a cui, tuttavia, ha fatto seguito un nuovo e progressivo inasprimento delle misure emergenziali (ultimo trimestre).

⁶⁸ Sulla VSG-MTR non si è registrata una particolare decrescita di volumi: il -[5-10%] in termini di numero delle corse è stato compensato da un +[5-10%] di mezzi pesanti. Al riguardo, si ricorda che tale rotta è utilizzata da C&T per il solo trasporto merci, settore che ha beneficiato di specifiche deroghe alle misure emergenziali. Rispetto alla crescita del numero di auto trasportate su tale rotta (+[90-95%]), rileva evidenziare come tale balzo sia un mero effetto numerico: nel 2019, le auto su tale rotta sono state complessivamente [200-300] (meno di una al giorno); nel 2020, [500-600] autovetture in totale ([1-2] al giorno). In sintesi, rileva evidenziare che se tra il 2019 e il 2020 il traffico di auto è aumentato di [300-400] unità sulla VSG-MTR, sulla VSG-MRSF si è ridotto di circa [400.000-500.000] unità, passando da [1-2] milioni di auto nel 2019 a circa [1-2] milioni nel 2020.

⁶⁹ Sulla VSG-MTR, interessata dal solo trasporto merci, i ricavi sono rimasti costanti al livello di [20-30] milioni di euro circa. Cfr. doc. n. 60 e relativi allegati.

Tabella 4– Variazione percentuale del traffico di C&T nel 2020 rispetto al 2019

Mese	VSG-MRSF				VSG-MTR			
	N.Corse	N. Mezzi Pesanti	N. Auto	N. Pax	N.Corse	N. Mezzi Pesanti	N. Auto	N. Pax
Gen	[1-5%]	-[5-10%]	[5-10%]	[1-5%]	-[5-10%]	[1-5%]	[<1%]	-[5-10%]
Feb	[10-15%]	-[1-5%]	[5-10%]	[1-5%]	-[5-10%]	[1-5%]	[35-40%]	-[10-15%]
Mar	-[15-20%]	-[40-45%]	-[60-65%]	-[70-75%]	-[35-40%]	-[25-30%]	[100-150%]	-[35-40%]
Apr	-[75-80%]	-[90-95%]	-[90-95%]	-[95-100%]	-[10-15%]	-[1-5%]	[500-550%]	-[10-15%]
Mag	-[75-80%]	-[85-90%]	-[70-75%]	-[85-90%]	[5-10%]	[20-25%]	[600-650%]	[5-10%]
Giu	-[20-25%]	-[40-45%]	-[10-15%]	-[35-40%]	[5-10%]	[10-15%]	[150-200%]	-[10-15%]
Lug	-[10-15%]	-[30-35%]	-[5-10%]	-[30-35%]	[10-15%]	[20-25%]	[20-25%]	[<1%]
Ago	-[5-10%]	-[15-20%]	-[1-5%]	-[15-20%]	-[5-10%]	[5-10%]	-[35-40%]	-[5-10%]
Sett	-[10-15%]	-[15-20%]	-[5-10%]	-[25-30%]	-[5-10%]	[5-10%]	-[40-45%]	-[20-25%]
Ott	-[15-20%]	-[10-15%]	-[5-10%]	-[30-35%]	-[10-15%]	-[1-5%]	-[75-80%]	-[10-15%]
Nov	-[30-35%]	-[35-40%]	-[50-55%]	-[60-65%]	[15-20%]	[65-70%]	-[15-20%]	[5-10%]
Dic	-[25-30%]	-[15-20%]	-[50-55%]	-[60-65%]	-[5-10%]	-[25-30%]	[5-10%]	-[1-5%]
TOTALE	[-20-25%]	[-35-40%]	[-25-30%]	[-40-45%]	[-5-10%]	[5-10%]	[90-95%]	[-10-15%]

Fonte: elaborazioni AGCM su dati AdSP (docc. n. 23, 62, 63 e relativi allegati)

52. Alla luce della significativa riduzione nel numero di passeggeri con auto al seguito sulla VSG-MRSF, si ritiene che il 2020 non possa fornire informazioni attendibili/appropriate per l'analisi dell'eccessiva onerosità dei prezzi applicati da C&T. Infatti, tale anno è stato interessato da un intenso *shock* esogeno di domanda che ha alterato le normali dinamiche di mercato nell'area dello Stretto, incidendo sui ricavi e costi di C&T, in un modo che risulta indipendente dal comportamento dell'impresa stessa.

Inoltre, le condotte oggetto del presente procedimento non sono state definite da C&T contestualmente, nel corso e/o in risposta alla crisi pandemica, bensì prima del periodo di emergenza sanitaria.

53. Considerazioni analoghe valgono anche per il 2021, in quanto solo a ridosso della seconda metà dell'anno le misure emergenziali di limitazione della mobilità si sono gradualmente allentate. In particolare, nei mesi di aprile, maggio e giugno sono stati definiti interventi normativi che hanno gradualmente attenuato le restrizioni alla mobilità dei cittadini⁷⁰. Ciò implica che, anche l'anno 2021 ha visto alterati i normali flussi di passeggeri e, conseguentemente, non rappresenta un periodo temporale appropriato per effettuare valutazioni concorrenziali circa l'eccessiva onerosità delle tariffe di C&T.

⁷⁰ Cfr. D.L. 22 aprile 2021, n. 52, c.d. 'Decreto Riaperture', recante misure urgenti per la graduale ripresa delle attività economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19, convertito nella Legge 17 Giugno 2021, n. 87. Come anche il D.L. 18 maggio 2021, n. 65, che introduce parziali modifiche al precedente Decreto Riaperture.

Infine, si ricorda che solo dal 28 giugno 2021 tutte le Regioni rientravano nei parametri definiti per la c.d. 'zona bianca' – Ordinanza del Ministero della Salute del 25 giugno 2021.

II.2.1 Le tariffe applicate al traffico passeggeri con automobili al seguito

54. I passeggeri con veicolo privato viaggiano principalmente sugli scali di Messina Rada San Francesco (MRSF) e Messina Porto (MP). L'approdo di Tremestieri è dedicato al traffico merci e, pertanto, il trasporto di veicoli privati su tale rotta appare del tutto residuale: meno di un veicolo privato al giorno (in media) per C&T, a fronte degli oltre [4.000-5.000] trasportati quotidianamente sulla VSG-MRSF; circa [50-60] mezzi privati al giorno (in media) per Blufferries, rispetto ai [200-300] veicoli quotidiani sulla VSG-MP.

55. I prezzi applicati da C&T e Blufferries per i propri servizi di trasporto di passeggeri con auto al seguito, illustrati nella Tabella 5, sono caratterizzati dalla medesima struttura e, in particolare: 1) prevedono la medesima tariffa per le due rotte servite da ciascun operatore; 2) la tariffa è la stessa fino a un massimo di 5 passeggeri per autoveicolo imbarcato; 3) sono disponibili 4 differenti opzioni tariffarie che prevedono diversi vincoli temporali per effettuare il viaggio 'Andata e Ritorno' (A/R).

56. I prezzi di listino applicati da C&T ai passeggeri con veicolo al seguito appaiono più elevati di quelli richiesti da Blufferries in quanto, considerando la singola corsa/tratta, le tariffe applicate da C&T sono pari a 39 euro ('Solo Andata'), 20 euro ('A/R 1 giorno'), 23 euro ('A/R 3 giorni'), 38,5 euro ('A/R 90 giorni'). Per Blufferries si attestano a 33 euro ('Solo Andata'), 16,5 euro ('A/R 1 giorno'), 18,5 euro ('A/R 3 giorni') e 32,5 euro ('A/R 60 giorni').

Tabella 5 – Tariffe applicate ai passeggeri con veicolo al seguito

Vettore	Rotte	Sola Andata	A/R in giornata		A/R entro 3 giorni		A/R entro 90 giorni per C&T A/R entro 60 giorni per Blufferries	
			Costo Totale	Singola Corsa	Costo Totale	Singola Corsa	Costo Totale	Singola Corsa
C&T	VSG-MRSF VSG-MTR	39	40	20	46	23	77	38,5
Blufferries	VSG-MP VSG-MTR	33	33	16,5	37	18,5	65	32,5

Fonte: listini pubblicamente accessibili

57. L'attività istruttoria svolta permette di andare oltre il mero confronto dei prezzi di listino applicati dagli operatori, consentendo la comparazione del prezzo medio effettivamente pagato dai consumatori che scelgono C&T o Blufferries. Infatti, i vettori offrono 4 diverse tipologie di biglietto (4 differenti tariffe) che gli utenti sono liberi di scegliere in base alle proprie esigenze di viaggio. Ad esempio, gli elementi al fascicolo mostrano che per C&T il [70-75%] dei titoli di viaggio venduti sono del tipo 'Andata e Ritorno' e solo il

restante [20-25%] sono titoli per il singolo viaggio⁷¹. Pertanto, come mostra la Tabella 6 (*infra*), sulla base di tali evidenze è stato possibile calcolare il prezzo medio ponderato rispetto alla tipologia di biglietto effettivamente venduta: Sola Andata, A/R in giornata, A/R entro 3 giorni, A/R entro 90/60 giorni.

I risultati mostrano che, nel 2020 (primo semestre) e 2019, il prezzo medio ponderato di C&T è analogo a quello di Blufferries, attestandosi a circa [*inferiore a 28,2*] euro a tratta. Negli anni precedenti, il prezzo medio di Blufferries risulta anche maggiore di quello di C&T.

Tabella 6 – Prezzi medi ponderati per tipologia di biglietti venduta (prezzo medio in euro per singola corsa, passeggeri con veicolo al seguito)

	2020(*)	2019	2018	2017
C&T	[<28,2]	[>28,2]	[<28,2]	[<28,2]
Blufferries	[>28,2]	[<28,2]	[>28,2]	[>28,2]

(*) per C&T il prezzo medio ponderato relativo al 2020 considera solo il primo semestre

Fonte: elaborazioni AGCM su dati C&T e Blufferries (doc. n. 39, 49 e relativi allegati)

58. Come sopra evidenziato, le tariffe applicate da C&T (e Blufferries) sono definite rispetto alla singola autovettura, fino a un massimo di 5 passeggeri per veicolo. Ciò comporta che il singolo viaggiatore con auto al seguito pagherà lo stesso prezzo applicato a un'auto che viaggia con 2, 3, 4 o 5 passeggeri.

59. Al riguardo si evidenzia che l'applicazione di un prezzo definito sul singolo veicolo, comprensivo dei passeggeri ivi trasportati e indipendente dal numero degli stessi, risulta essere una prassi comune del settore: infatti, ciò che occupa spazio nel traghettamento via *ferryboat* è il veicolo, non i passeggeri seduti al suo interno⁷².

Ad esempio, la Forsea/Scandilines (rotta Helsingor-Helsingborg) e la TESO (rotta Den Helder- Texel), applicano un prezzo per singolo autoveicolo comprensivo di un numero massimo di passeggeri pari a 9⁷³.

⁷¹ Rileva evidenziare che un biglietto del tipo 'A/R' contiene 2 distinti titoli di viaggio, ossia quello di andata e quello di ritorno. Pertanto, il numero dei biglietti 'A/R' va raddoppiato al fine di conteggiare in modo appropriato i differenti titoli di viaggio. Ciò premesso, i titoli di viaggio venduti da C&T sono i seguenti: nel 2017, [400.000-500.000] 'Solo Andata', [400.000-500.000] 'A/R 1 giorno', [500.000-600.000] 'A/R 3 giorni', [300.000-400.000] 'A/R 90 giorni'; nel 2018, [400.000-500.000] 'Solo Andata', [400.000-500.000] 'A/R 1 giorno', [500.000-600.000] 'A/R 3 giorni', [300.000-400.000] 'A/R 90 giorni'; nel 2019, [400.000-500.000] 'Solo Andata', [400.000-500.000] 'A/R 1 giorno', [500.000-600.000] 'A/R 3 giorni', [300.000-400.000] 'A/R 90 giorni'. Cfr. doc. n. 39 e relativi allegati.

⁷² Tale circostanza fattuale trova conferma nell'analoga politica tariffaria adottata da Blufferries per il traghettamento sulla rotta VSG-MP e da altri vettori su rotte sia italiane che estere. Al riguardo si rinvia ai dati riportati nello studio di *benchmarking* prodotto da C&T (doc. n. 39.1).

⁷³ Si vedano, al riguardo, i siti *web* dei vettori:

60. Secondo C&T, la scelta di non considerare il numero di passeggeri trasportati con la medesima autovettura, applicando lo stesso prezzo per i veicoli che trasportano da 1 a 5 passeggeri, sarebbe dettata da esigenze logistiche e di velocizzazione del traffico all'imbarco. Infatti il conteggio del numero di passeggeri presenti in ogni vettura rallenterebbe significativamente i tempi di imbarco, con tempistiche non compatibili con i volumi di traffico dei periodi di picco⁷⁴.

61. Al fine di verificare quanto sia diffusa la presenza di passeggeri singoli con veicoli al seguito sulle rotte di interesse per la presente istruttoria, sono stati acquisiti specifici dati relativi al numero medio di passeggeri che viaggiano sulle auto imbarcate da C&T.

Secondo i dati forniti dalla Parte, il numero di passeggeri presenti per singolo veicolo privato imbarcato da C&T sulla rotta VSG-MRSF risulta pari, in media, a circa [2-4] passeggeri per auto⁷⁵. I dati, disponibili a livello mensile, mostrano che il numero medio minimo di passeggeri è pari a circa [inferiore a 3] passeggeri nei mesi di bassa stagione, per arrivare ai [superiore a 3] nei mesi di alta stagione (luglio e agosto). Da tali evidenze emerge come, sulla rotta di interesse, non si registri una significativa presenza di auto con unico viaggiatore, in quanto i passeggeri a bordo delle auto imbarcate sono almeno [inferiore a 3] mentre, in media annuale, sono [2-4].

II.2.2 I costi di C&T

62. Nel corso del procedimento è stato chiesto alla Parte di fornire la contabilità relativa ai servizi di traghettamento effettuati sullo Stretto, distinguendo le voci di ricavo e costo per le due rotte operate (VSG-MRSF e VSG-MTR) e, inoltre, con riferimento alla tratta promiscua VSG-MRSF, individuando i costi e ricavi attribuibili rispettivamente al segmento passeggeri e merci.

Al riguardo, C&T ha chiarito che “[...] non dispone di una contabilità separata per rotta o per tipologia di servizio di traghettamento svolto, anche

<https://www.forseaf ferries.com>

<https://www.teso.nl/en/about-tickets/rates-vehicles/>

⁷⁴ Verbale audizione del 19 ottobre 2020 (doc. n. 34).

⁷⁵ Media annuale calcolata su dati mensili ponderati per il numero totale di passeggeri imbarcati in ciascun mese. In particolare, nel 2017, il numero medio di passeggeri per autoveicolo imbarcato risultava pari a [2-4] ([inferiore a 3] passeggeri a settembre – valore minimo - e [superiore a 3] ad agosto – valore massimo). Nel 2018, il numero medio di passeggeri per autoveicolo imbarcato risultava pari a [2-4] ([inferiore a 3] passeggeri a febbraio – valore minimo - e [superiore a 3] ad agosto – valore massimo). Infine, nel 2019, il numero medio di passeggeri per autoveicolo imbarcato risultava pari a [2-4] ([inferiore a 3] passeggeri a marzo – valore minimo - e [superiore a 3] ad agosto – valore massimo).

perché [...] i servizi prestati (sia in termini di rotte, sia di tipologia di traffico trasportato) sono caratterizzati in larga parte dalla presenza di costi comuni ad entrambe le direttrici operate”⁷⁶. Infatti, continua la società: “[...] il modello di business attraverso cui C&T opera nello Stretto è un modello di tipo unitario (e non per linee di business separate), poiché, attraverso l’impiego sostanzialmente degli stessi asset (flotta e personale), sono gestite le due rotte di VSG-MRSF e VSG-MTR, offrendo un servizio organico, sia di trasporto passeggeri [...] sia di trasporto di merci [...]”⁷⁷.

63. A valle di tali premesse generali, la Parte ha comunque fornito, oltre al dettaglio dei ricavi generati sulle diverse rotte e segmenti di mercato (passeggeri e merci), anche la propria contabilità⁷⁸.

Le principali voci di costo individuate da C&T sono le seguenti:

- costi di navigazione, che ricomprendono le spese relative al personale marittimo, agli acquisti al netto delle rimanenze, al noleggio nave, alla concessione demaniale, agli oneri diversi, alla manutenzione, all’assicurazione della flotta, al servizio biglietteria e all’ammortamento della flotta;

- costi indiretti, afferenti al personale amministrativo e alle spese generali;

- altri ricavi e costi, rispetto a cui la società non fornisce particolari dettagli.

64. Nel 2019, C&T ha registrato costi complessivi sulle rotte VSG-MRSF e VSG-MTR pari a circa [70-80] milioni di euro. Di questi, circa [40-50] milioni di euro ([65-70%] circa dei costi complessivi) sono riconducibili ai soli costi di navigazione. I principali costi di navigazione sono afferenti al personale marittimo ([10-20] milioni di euro circa), alla manutenzione della flotta ([9-10] milioni di euro), agli acquisti ([7-8] milioni di euro), agli oneri diversi ([6-7] milioni di euro) e, infine, all’ammortamento ([3-4] milioni di euro). Si tratta quindi di tutti i costi riconducibili all’operatività delle navi, ovvero dei costi strettamente connessi alla capacità di trasporto di passeggeri e merci tramite navi.

65. I costi indiretti, pari a circa [20-30] milioni di euro (circa il [30-35%] dei costi complessivi), fanno riferimento al personale amministrativo (circa [10-20] milioni di euro) e alle altre spese generali ([6-7] milioni di euro), risultando pertanto riconducibili alle esigenze gestionali generali della società, più che essere direttamente collegati alle operazioni in porto. Infine, circa [1-2] milioni di euro ([1-5%] dei costi complessivi) sono classificati sotto la voce ‘altri costi’, che ricomprende noleggi, sponsorizzazioni, spese non ricorrenti,

⁷⁶ Cfr. doc. n. 45, pag. 2.

⁷⁷ Cfr. doc. n. 45, pag. 3.

⁷⁸ Cfr. docc. n. 13, 20, 24, 37, 39, 45, 46, 60 e relativi allegati.

ecc..

66. Le voci di costo sopra descritte sono state allocate da C&T sulle rotte VSG-MRSF e VSG-MTR utilizzando vari *driver* di costo. Ad esempio, C&T ha considerato i giorni di utilizzo di ciascuna nave sulle singole rotte e, successivamente, ha individuato i costi specifici di ciascuna tratta (costi portuali, canone di concessione demaniale, ecc.). Tuttavia, come sottolineato dalla stessa società, la maggior parte dei costi risultano comuni alle due tratte servite e, conseguentemente, C&T ha allocato tali spese utilizzando ulteriori variabili, ossia il valore della produzione (i ricavi), le miglia percorse (la VSG-MRSF ha una distanza minore rispetto alla VSG-MTR), il numero di corse effettuate (in virtù della differente lunghezza, sulla VSG-MRSF viene effettuato un numero di corse giornaliere maggiore rispetto alla VSG-MTR), i volumi di traffico.

67. Se i criteri utilizzati per allocare i costi tra le differenti rotte appaiono chiari, almeno in linea di principio, non si può dire lo stesso per i criteri utilizzati per ripartire i costi relativi alla rotta VSG-MRSF tra il segmento passeggeri e il segmento merci sulla rotta. Infatti, al netto del valore della produzione (ricavi), i *driver* di costo considerati da C&T risultano idonei ad individuare costi afferenti a tratte differenti, ma non a identificare i costi riconducibili a due distinti segmenti di domanda imbarcati sulla medesima nave.

68. La Tabella 7 (*infra*) riporta, per il 2019, l'allocazione dei ricavi e costi proposta da C&T, indicando l'incidenza percentuale delle singole voci rispetto ai valori complessivi di tutta l'area Stretto, che ricomprende le rotte VSG-MRSF e VSG-MTR. Tali numeri mostrano come, a fronte di considerevoli ricavi del traffico merci sulla VSG-MRSF ([15-20%] dei ricavi complessivamente realizzati sullo Stretto) i costi imputati a tale segmento risultano irrisori, soprattutto se confrontati con gli analoghi costi sostenuti sulla VSG-MTR, dedicata al solo trasporto commerciale.

69. Ad esempio, volendo considerare la voce 'Costi di Navigazione', essi incidono per il [35-40%] del totale dei costi sullo Stretto per la rotta merci che serve Tremestieri, mentre, per l'analogo segmento che serve Rada San Francesco, tali costi incidono per meno del [1-5%]. Evidenze simili, anche se di ampiezza meno significativa, sono riscontrabili anche nella voce 'Costi indiretti' ([10-15%] del totale per il segmento merci della VSG-MRSF e [20-25%] per la VSG-MTR).

Tabella 7 – Allocazione dei costi proposta da C&T (2019)

	Totale Stretto	MRSF-VSG		TRM-VSG
		Passeggeri	Merci	Merci
A) RICAVI DA NAVIGAZIONE	[90.000.000-100.000.000]	[60-65%]	[15-20%]	[20-25%]
B) COSTI DI NAVIGAZIONE	[40.000.000-50.000.000]	[60-65%]	[1-5%]	[35-40%]
PERSONALE MARITTIMO	[10.000.000-20.000.000]	[60-65%]	[<1%]	[35-40%]
ACQUISTI AL NETTO DELLE RIMANENZE	[7.000.000-8.000.000]	[55-60%]	[<1%]	[40-45%]
NOLEGGIO NAVE	[<1.000]	[<1%]	[<1%]	[<1%]
CONCESSIONE DEMANIALE	[300.000-400.000]	[90-95%]	[1-5%]	[1-5%]
ONERI DIVERSI	[6.000.000-7.000.000]	[40-45%]	[5-10%]	[45-50%]
MANUTENZIONE	[9.000.000-10.000.000]	[60-65%]	[1-5%]	[30-35%]
ASSICURAZIONE FLOTTA	[800.000-900.000]	[55-60%]	[1-5%]	[35-40%]
SERVIZIO BIGLIETTERIA	[200.000-300.000]	[60-65%]	[15-20%]	[20-25%]
AMMORTAMENTI FLOTTA	[3.000.000-4.000.000]	[75-80%]	[<1%]	[20-25%]
C) COSTI INDIRETTI	[20.000.000-30.000.000]	[60-65%]	[10-15%]	[20-25%]
PERSONALE AMMINISTRATIVO	[10.000.000-20.000.000]	[65-70%]	[10-15%]	[20-25%]
ALTRE SPESE GENERALI	[6.000.000-7.000.000]	[60-65%]	[15-20%]	[20-25%]
D) ALTRI RICAVI E COSTI	[-1.000.000-2.000.000]	[65-70%]	[35-40%]	NA

Fonte: elaborazioni su dati forniti da C&T (doc. n. 45 e allegati). Risultati analoghi si ottengono anche considerando nell'ultima rettifica trasmessa dalla Parte – doc. 67 e allegati)

70. Entrando nel dettaglio dei costi di navigazione, si considerino le spese relative al 'personale marittimo' (costi di navigazione), che complessivamente ammontano a circa [20-30] milioni di euro. Alla rotta merci VSG-MTR viene attribuito il [35-40%] circa di tali spese mentre, per le merci sulla VSG-MRSF, tali costi sono nulli, essendo tutti allocati al segmento passeggeri. Lo stesso vale per gli 'acquisti' e, per l'ammortamento della flotta. Per gli 'oneri diversi' e la 'manutenzione' i costi attribuiti alle merci che viaggiano su VSG-MRSF appaiono comunque minimi se confrontati con quelli che caratterizzano la rotta commerciale VSG-MTR.

71. L'allocazione dei costi tra segmento passeggeri e segmento merci sulla rotta bidirezionale VSG-MRSF proposta da C&T appare scarsamente credibile, in quanto sembrerebbe fondarsi sul presupposto, non verificato, che il traffico merci sulla rotta di interesse sia del tutto residuale, volto

esclusivamente a migliorare in modo marginale il fattore di carico delle navi. Sul punto, C&T ha più volte sottolineato la marginalità del traffico merci sulla rotta VSG-MRSF: *“All’imbarco sul piazzale di VSG, opera una torre di controllo attraverso cui C&T controlla, in modo efficiente, i flussi di traffico rilevati in tempo reale, dislocando la flotta sui diversi porti di arrivo; in considerazione del fatto che Tremestieri può talvolta non esser in grado di accogliere la totalità del traffico di TIR o nei casi di eccezionale congestione dell’approdo di VSG parte del traffico pesante può essere indirizzata in modo residuale su MRSF”*⁷⁹. A conferma di tale impostazione, nelle proprie memorie finali, C&T ha definito l’allocazione proposta come ‘costo incrementale’, ossia: *“[...] C&T ha individuato i costi relativi al solo servizio di trasporto passeggeri applicando una nozione di “costo incrementale”, considerando quindi tutti i costi che la stessa non avrebbe potuto evitare di sostenere per offrire il solo trasporto passeggeri su quella rotta, al netto dei costi strettamente connessi al solo trasporto merci. Così operando, C&T ha attribuito una quota di costo minimale al trasporto merci sulla rotta VSG-MRSF, che riflette la marginale rilevanza di tale segmento di mercato su questa rotta”*⁸⁰.

72. Tuttavia, le evidenze al fascicolo istruttorio mostrano che il traffico merci sulla rotta VSG-MRSF non risulta marginale, bensì strutturale, potendo addirittura superare quello registrato sulla rotta solo merci VSG-MTR⁸¹. Con riferimento all’anno 2019, l’Autorità Portuale ha rilevato i seguenti dati di traffico merci per C&T: sulla VSG-MTR hanno transitato un totale di circa [200.000-300.000] mezzi pesanti ([100.000-200.000] circa imbarcati a VSG e [100.000-200.000] circa imbarcati a MTR); sulla VSG-MRSF hanno transitato circa [200.000-300.000] camion ([100.000-200.000] circa imbarcati a VSG e [100.000-200.000] circa imbarcati a MRSF). In sintesi, nell’anno preso in esame, il numero di mezzi commerciali che hanno transitato per MRSF è stato addirittura superiore del numero di *camion* che hanno transitato per Tremestieri. In aggiunta, ulteriori evidenze dell’Autorità Portuale, mostrano che i mezzi pesanti che viaggiano sulla VSG-MRSF sono del tutto analoghi a quelli della VSG-MTR⁸².

73. Sulla base di tali elementi, si ritiene che l’allocazione dei costi tra segmento passeggeri e merci sulla VSG-MRSF fornita da C&T (il presunto ‘costo incrementale’) non possa risultare in alcun modo credibile, in quanto

⁷⁹ Cfr. doc. n. 34.

⁸⁰ Cfr. doc. n. 93, pag. 29.

⁸¹ Cfr. doc. n. 4, 23, 62, 63 e relativi allegati)

⁸² Si veda l’Appendice 2, pag. 5, nota 9.

volta ad attribuire la quasi totalità dei costi al segmento passeggeri e, solo in via residuale, alcuni costi al segmento merci. Per tali ragioni sono state considerate tre modalità alternative di attribuzione dei costi tra passeggeri e merci sulla rotta VSG-MRSF.

74. In ragione delle (note) difficoltà riscontrabili nell'attività di allocazione dei costi di un'impresa, la stessa Corte di Giustizia (CGUE), ha evidenziato “[...] *le difficoltà non trascurabili e talora enormi che implica la determinazione dei costi di produzione, essendo talvolta necessaria una ripartizione discrezionale delle incidenze indirette e delle spese generali e potendo tali costi differire notevolmente a seconda delle dimensioni dell'impresa, del suo oggetto, della sua complessità, del suo campo d'azione territoriale, dell'uniformità o della varietà dei prodotti, del numero di affiliate e dei loro reciproci rapporti [...]* [N.d.R. enfasi aggiunta]”⁸³.

75. Con specifico riferimento alla rotta VSG-MRSF operata da C&T, rileva innanzitutto osservare come la totalità dei costi sia di tipo ‘comune’⁸⁴, in quanto tutte le spese risultano condivise tra il segmento passeggeri e quello merci. Ciò comporta che, non essendo possibile individuare delle voci di costo tipiche dei due segmenti che, in concreto, sono imbarcati contemporaneamente sulla stessa nave, risulta necessario procedere all'allocazione di tutte le voci di costo tra passeggeri e merci.

76. Tanto premesso, rileva evidenziare come le proposte alternative di allocazione dei costi tra i segmenti passeggeri e merci sulla rotta VSG-MRSF sono state sviluppate lasciando immutata l'allocazione dei costi tra rotte proposta dalla Parte. In altre parole, si è proceduto a ripartire esclusivamente i costi di rotta determinati da C&T tra i due segmenti di domanda presenti sulla rotta.

77. Inoltre, si sottolinea che i *driver* per l'allocazione dei costi sono stati sviluppati utilizzando i dati e le evidenze numeriche trasmesse dalla stessa C&T. In particolare, vengono utilizzate le informazioni concernenti i ricavi (valore della produzione) del segmento merci sulla VSG-MRSF, i metri lineari relativi ai veicoli complessivamente trasportati sulla rotta a livello annuale, nonché il numero di veicoli riconducibili al segmento passeggeri e merci.

78. La prima modalità di allocazione dei costi tra segmenti sulla VSG-MRSF ipotizza che i costi attribuibili a passeggeri e merci siano proporzionali

⁸³ Cfr. Corte di Giustizia, C-27/76, *United Brands*, § 254.

⁸⁴ I costi comuni relativi a fattori produttivi che contribuiscono all'ottenimento di più prodotti, servizi, fasi di lavorazione, ecc.). Essi possono essere attribuiti ad un determinato bene/servizio soltanto in modo indiretto e non univoco. Pertanto, la loro allocazione può essere effettuata soltanto mediante congetture, ripartendoli in quote, mediante *driver* di ripartizione soggettivi.

alla capacità (spazio) della nave ‘occupata’ dai veicoli imbarcati riconducibili rispettivamente al segmento passeggeri e al segmento merci. Infatti, si ritiene che nei servizi di traghettamento lo spazio occupato dai (diversi) veicoli appartenenti ai due segmenti rappresenti una variabile economica esplicativa per la ripartizione dei costi sostenuti a livello di rotta.

Tuttavia, dato che i veicoli imbarcati sono di diversa lunghezza, è necessario considerare lo spazio (metri lineari) occupato da ciascuna categoria di veicoli anziché un mero conteggio dei medesimi. Se, ad esempio, un veicolo commerciale ha una lunghezza doppia rispetto ad un veicolo passeggeri, detto veicolo occupa il doppio dello spazio della nave (rispetto al veicolo passeggeri) e quindi, secondo tale metrica, gli viene imputato il doppio del costo di navigazione (sempre rispetto al veicolo passeggeri). Diversamente, se non si tenesse conto del diverso spazio occupato ai due veicoli considerati nell’esempio verrebbe imputato lo stesso costo di navigazione.

79. Una misura della capacità della nave occupata dai veicoli/passeggeri e dai veicoli/merci può essere fornita dal valore dei metri lineari complessivamente trasportati da C&T sulla rotta VSG-MRSF. Determinando il valore dei metri lineari ‘occupati’ (in media) dai mezzi con cui viaggiano i passeggeri (autobus e veicoli privati) e dai mezzi per il trasporto merci, risulta possibile allocare i costi (totali sui due segmenti) tra segmenti di mercato in proporzione alla quota di metri lineari occupati da ciascun segmento. Per implementare questa metodologia occorrono i dati sui metri lineari complessivi trasportati su una data rotta in un dato arco temporale e i metri lineari rispettivamente ‘occupati’ dai veicoli dei passeggeri e per il trasporto merci. Il primo dato è stato fornito direttamente da C&T. I metri lineari occupati dai veicoli passeggeri e merci sono stati stimati utilizzando i dati annuali sul numero e categoria di veicoli trasportati (autovetture, veicoli commerciali, autobus, etc.) forniti da C&T, come anche i dati sulle categorie di biglietti venduti dalla Parte⁸⁵. Alcuni dati concernenti la lunghezza (media) delle differenti tipologie di veicoli sono di fonte pubblica. L’Appendice 2, a cui si rimanda, illustra nel dettaglio la metodologia utilizzata per allocare i costi tra merci e passeggeri. Al riguardo, rileva evidenziare che i metri lineari occupati dagli autobus sono stati ritenuti di pertinenza del segmento

⁸⁵ Le richieste di informazioni formulate a C&T chiedevano di indicare i metri lineari complessivamente trasportati da C&T sulle singole rotte VSG-MRSF e VSG-MTR. Ulteriori informazioni fornivano indicazioni circa i metri lineari mediamente occupati dai bus (trasporto passeggeri) e da alcune categorie di mezzi pesanti. Per stimare i metri lineari mediamente occupati dai mezzi pesanti inferiori a 3,5 tonnellate sono stati utilizzati dati pubblici. In modo residuale, è stato possibile calcolare i metri lineari mediamente occupati da un’autovettura e, conseguentemente, stimare la quota di metri lineari occupati, per ciascun anno, dal segmento passeggeri (autovetture + bus) e da quello merci (mezzi pesanti).

passaggeri, adottando, come in altri casi, un approccio cautelativo e favorevole a C&T⁸⁶.

80. Sulla base delle elaborazioni svolte emerge che la capacità occupata (metri lineari) dal segmento passeggeri rispetto al segmento merci sulla VSG-MRSF è la seguente: [75-80%]-[20-25%] per il 2019; [70-75%]-[25-30%] per il 2018; [75-80%]-[20-25%] per il 2017. Di conseguenza, i costi sulla rotta VSG-MRSF possono essere allocati tra i due segmenti sulla base di queste proporzioni.

81. La seconda modalità di attribuzione dei costi considera la circostanza per cui differenti voci di spesa possano essere allocate utilizzando *driver* differenti. Per quanto riguarda i costi di navigazione, essi possono essere allocati tra passeggeri e merci sulla base della capacità (metri lineari della nave) rispettivamente occupata da ciascun segmento (metodologia precedentemente illustrata). Per quanto riguarda i costi indiretti (sostanzialmente personale amministrativo e spese generali), viene ipotizzato che essi siano direttamente proporzionali ad una misura di *output* svincolata dalla capacità occupata. A tale fine, è stato considerato il numero dei veicoli complessivamente imbarcati per il segmento passeggeri e quelli per il segmento merci, sempre di fonte C&T⁸⁷, in modo da approssimare il numero di biglietti venduti. Come per i metri lineari, anche il numero di veicoli/biglietti degli autobus è stato attribuito al segmento passeggeri, sempre in una prospettiva favorevole a C&T⁸⁸.

82. Le elaborazioni svolte mostrano che il rapporto tra i costi totali del segmento passeggeri e quelli del segmento merci sulla VSG-MRSF, sulla base di questo approccio, è il seguente: [80-85%]-[20-25%] per il 2019; [75-80%]-[20-25%] per il 2018; [80-85%]-[15-20%] per il 2017 (Appendice 2).

83. L'ultima metodologia considerata misura semplicemente l'incidenza percentuale dei ricavi e ipotizza che i costi seguano le stesse proporzioni. In particolare, nel 2019⁸⁹, C&T ha registrato circa [70-75] milioni di euro di ricavi complessivi sulla rotta VSG-MRSF, di cui circa [55-60] milioni ([80-

⁸⁶ L'inclusione dei metri lineari occupati dagli autobus nel segmento passeggeri aumenta i costi imputabili a tale segmento e, conseguentemente, si ottengono risultati più favorevoli per C&T in termini di confronto tra ricavi e *cost plus*.

⁸⁷ Il rapporto tra numero di veicoli nel segmento passeggeri e merci è il seguente: [85-90%]-[10-15%] (2019), [85-90%]-[10-15%] (2018), [90-95%]-[10-15%] (2017). Per il 2020, come esposto, sono stati utilizzati i dati relativi al 2019.

⁸⁸ Anche l'inclusione del numero di autobus nel segmento passeggeri aumenta i costi imputabili a tale segmento e, conseguentemente, si ottengono risultati più favorevoli per C&T in termini di confronto tra ricavi e *cost plus*.

⁸⁹ Per gli anni 2018 e 2017 l'incidenza dei ricavi del segmento passeggeri rispetto a quelli complessivamente registrati sulla VSG-MRSF si attesta sempre a un livello pari a circa l'[80-85%].

85%]) relativi al segmento passeggeri. Pertanto, utilizzando tale metodologia, l' [80-85%] dei costi complessivi sulla VSG-MRSF possono essere ritenuti di pertinenza del segmento passeggeri, mentre il restante [20-25%] dei costi è attribuibile alle merci.

84. L'allocazione dei costi proporzionale ai ricavi viene in questa sede ipotizzata solamente in un'ottica favorevole alla Parte, essendo basata su un *driver* individuato dalla stessa C&T (il c.d. valore della produzione). Al riguardo, rileva tuttavia evidenziare come tale modalità allocativa non risulti di per sé attendibile, in quanto viziata da un certo grado di endogeneità rispetto alla condotta ipotizzata. Infatti, la fattispecie oggetto del presente procedimento ipotizza che i prezzi applicati da C&T al segmento passeggeri risultino eccessivi (rispetto ai costi) e, conseguentemente, che vi sia una possibile sproporzione tra i costi sostenuti e i ricavi realizzati. Ciò implica, in virtù del problema di endogeneità del criterio rispetto alla condotta in esame, che l'allocazione dei costi basata sui ricavi registrati nei segmenti di domanda porti a una sovrastima dei costi attribuibili al segmento passeggeri con veicoli al seguito e quindi a una sottostima del margine tra ricavi e costi su tale segmento.

85. La Figura 3 (*infra*) sintetizza i risultati appena descritti, indicando la quota di costi attribuibili ai segmenti passeggeri e merci sulla rotta VSG-MRSF, per ciascuna delle metodologie di allocazione dei costi elaborate in alternativa a quella proposta da C&T.

Le varie metodologie utilizzate e, in particolare, quella basata sui 'metri lineari' e l'allocazione c.d. 'mista', individuano una quota di costi attribuibile al segmento passeggeri che risulta compresa nel *range* [70-75%]-[80-85%] dei costi complessivi e, per differenza, quella riconducibile al segmento merci è compresa nell'intervallo [15-20%]-[20-25%] dei costi complessivi. La circostanza che tali metodologie mostrino dei risultati che non si discostano particolarmente gli uni dagli altri conferisce un significativo grado di robustezza all'esercizio svolto (allocazione dei costi totali sulla rotta VSG-MRSF tra passeggeri e merci). Inoltre, anche considerando la metodologia più favorevole alla Parte, sebbene di per sé non attendibile, risulta confermata la solidità delle stime e dei risultati su queste basati.

Figura 3 – Quadro riassuntivo dei risultati concernenti l’allocazione dei costi tra segmenti di domanda sulla rotta VSG-MRSF

Tipologia allocazione	Rotta (segmento)	% dei costi attribuibile ai diversi segmenti		
		2019	2018	2017
Allocazione costi tra Pass e Merci su VSG-MRSF in base ai 'metri lineari'	VSG-MRSF (Pass)	[70-75%]	[70-75%]	[75-80%]
	VSG-MRSF (Merci)	[25-30%]	[25-30%]	[20-25%]
Allocazione costi tra Pass e Merci su VSG-MRSF in base ai metri lineari e numero veicoli (allocazione 'mista')	VSG-MRSF (Pass)	[80-85%]	[75-80%]	[80-85%]
	VSG-MRSF (Merci)	[20-25%]	[20-25%]	[15-20%]
Allocazione costi tra Pass e Merci su VSG-MRSF in base ai ricavi	VSG-MRSF (Pass)	[80-85%]	[80-85%]	[80-85%]
	VSG-MRSF (Merci)	[20-25%]	[20-25%]	[20-25%]

Fonte: elaborazioni AGCM – si veda Appendice 2

II.2.3 Il ritorno sugli investimenti (ROI) e il capitale investito

86. Il confronto tra i ricavi di navigazione e i costi di C&T sulla rotta VSG-MRSF (sezione II.2.4 - *infra*) viene effettuato utilizzando la metodologia del c.d. *cost plus*, corrispondente alla somma di tutti i costi sostenuti per l'erogazione del servizio oggetto di analisi (variabili e fissi, diretti e indiretti) a cui deve aggiungersi una congrua remunerazione dell'attività aziendale. Se tale ultimo fattore fosse omesso dall'analisi, e quindi i prezzi fossero soltanto rapportati ai costi sostenuti per fornire il servizio, la società potrebbe, ad esempio, non essere in condizione di rimpiazzare gli *asset* man mano che questi vengono ammortizzati e/o divengono obsoleti.

87. Nel contesto in esame, concernente i servizi di navigazione, si ritiene che la remunerazione dell'attività aziendale vada analizzata rispetto agli investimenti effettuati, consistenti nella spesa di ingenti risorse finalizzate all'acquisto e/o manutenzione delle navi che compongono la flotta dei differenti operatori. La dimensione e qualità della flotta sulle rotte operate (anche Sezione IV.3 - *infra*) rappresenta uno dei principali elementi di cui tener conto al fine di misurare in maniera appropriata la *performance* economica delle compagnie di navigazione. L'indice ROI, dato dal rapporto tra il risultato operativo (EBIT) e gli investimenti effettuati, misura proprio la

redditività di un'impresa rispetto agli investimenti effettuati⁹⁰.

88. L'attività istruttoria ha inoltre confermato che il ROI rappresenta una variabile finanziaria di rilievo nella definizione delle politiche commerciali e di investimento delle compagnie operanti nel settore della navigazione. Infatti, secondo la stessa C&T, “[omissis]”⁹¹. Nello specifico, l'indice ROI fornisce un'indicazione circa il “[...] *livello dei prezzi che un'impresa dovrebbe poter applicare per essere in grado [...] di disporre delle risorse finanziarie necessarie per rimpiazzare i cespiti [...] che utilizza per fornire il servizio*”⁹².

89. Sulla base di tali evidenze, al fine di quantificare opportunamente il livello della congrua remunerazione del capitale da considerare nel *cost plus*, risulta necessario individuare un livello di ROI che risulti congruo rispetto al settore in esame e, inoltre, conoscere il valore del capitale investito da C&T. Per esigenze espositive, tale livello di ROI viene definito come ‘ROI adeguato’

90. Nel corso del procedimento, è stata effettuata un'analisi dedicata alla determinazione del livello del ‘ROI adeguato’, utilizzabile come misura della congrua remunerazione del capitale per le società che svolgono attività di traghettamento merci e passeggeri. In particolare, tramite la consultazione dei bilanci societari pubblici, è stato rilevato il livello del ROI realizzato da 23 società che svolgono attività di traghettamento merci e passeggeri in Italia e in Europa nel periodo 2017-2019. Tale analisi, dettagliatamente illustrata nell'Appendice 1, a cui si rimanda, mostra come il ROI degli operatori considerati debba ritenersi compreso tra il 7% e il 9%. Alla luce di tali evidenze, si ritiene un livello del ‘ROI adeguato pari all'8%’ rappresenti una misura appropriata della congrua remunerazione del capitale.

91. L'analisi del livello del ‘ROI adeguato’ in Appendice 1 è stata svolta consultando i bilanci societari e, conseguentemente, il rendimento del capitale (ROI) è stato calcolato rispetto al valore del capitale investito al c.d. ‘costo storico’. Il criterio del ‘costo storico’ individua il valore netto contabile dei beni, ossia il valore al quale un dato bene viene iscritto a bilancio al netto di ammortamenti e svalutazioni degli esercizi precedenti.

Considerando il 2019, il ROI al ‘costo storico’ di C&T risulta pari al [55-60%] del capitale investito per tutto lo Stretto (VSG-MRSF e VSG-MTR) e al [65-70%] per la sola VSG-MRSF, ovvero pari ad almeno 7-8 volte il livello del

⁹⁰ Il *Return On Investment*/redditività del capitale investito (ROI) è un indice di bilancio che indica la redditività e l'efficienza economica della gestione caratteristica a prescindere dalle fonti utilizzate: esprime, cioè, quanto rende il capitale investito in quell'azienda. La formula di calcolo del ROI è la seguente: ROI=Risultato Operativo/Totale Attivo Stato Patrimoniale.

⁹¹ Cfr. doc. n. 20, pag. 5.

⁹² Cfr. doc. n. 60, pag. 5, 6.

‘ROI adeguato’⁹³. Il ROI (‘costo storico’) riconducibile al solo segmento passeggeri sulla rotta VSG-MRSF per il 2019 va dal [65-70%] all’ [80-85%] del capitale investito, a seconda dell’allocazione dei costi tra passeggeri e merci prescelta (sezione II.2.2 - *supra*)⁹⁴. Ciò vuol dire che il ROI al ‘costo storico’ di C&T sul segmento passeggeri della rotta VSG-MRSF arriva a essere più di 10 volte il ‘ROI adeguato’.

92. Il ROI di C&T è stato stimato anche valutando il capitale della società al costo opportunità di detenerlo, ovvero al valore corrente (“*Value to Business*” o “VTB”). Il valore corrente di un determinato cespite può essere determinato o in base al suo ‘valore di rimpiazzo’ oppure dal valore ricavabile da una sua ipotetica vendita sul mercato secondario o, ancora, attualizzando i flussi di cassa da esso generati lungo la sua (residua) vita utile e dalla vendita di ciò che ne rimane (c.d. *scrap value*). Il valore corrente di un determinato cespite può essere determinato in base al ‘valore di rimpiazzo’ di detto cespite, se quest’ultimo è inferiore o al limite uguale al valore attuale dei flussi di cassa generati da un suo utilizzo efficiente⁹⁵. Il ‘valore di rimpiazzo’ può a sua volta essere ottenuto considerando il costo (ammortizzato) di cespiti equivalenti moderni (c.d. ‘*Modern Equivalent Asset*’), ovvero di cespiti che forniscono servizi equivalenti a quelli di cui dispone l’impresa, ma basati su tecnologie correnti e configurati in maniera ottimale.

93. La stessa C&T ritiene, peraltro, che il valore del capitale investito debba essere considerato al c.d. ‘valore di rimpiazzo’, che esprime il valore corrente dei beni ossia, diversamente dai valori iscritti a bilancio, “*il costo necessario, alla data della stima, per acquistare macchine e impianti basati su tecnologie e materiali correnti, in grado di sostituire il bene esistente possedendone la stessa capacità, resa e utilità*”⁹⁶.

94. Per tali ragioni, nel corso del contraddittorio la Parte ha depositato i dati relativi al valore del capitale investito e del proprio ROI secondo i due differenti criteri, mostrando che il rendimento del capitale (ROI) al ‘costo

⁹³ Nel 2017 e 2018, il ROI (costo storico) di C&T è stato pari rispettivamente al [95-100%] e [60-65%] (tutto lo Stretto) e al [125-130%] e [70-75%] sulla sola rotta VSG-MRSF. Cfr. doc. n. 60 e allegati e Appendice 2.

⁹⁴ L’Appendice 2 mostra, per ciascuna modalità di allocazione dei costi, il livello del ROI nel triennio 2017-2019.

⁹⁵ In questo caso, se l’impresa fosse (ipoteticamente) privata del cespite, avrebbe comunque interesse a rimpiazzarlo. Se, invece, il ‘costo di rimpiazzo’ di un cespite supera l’ammontare che si potrebbe ricavare utilizzandolo efficientemente, e non ci sarebbe quindi convenienza a rimpiazzarlo, il valore corrente di detto cespite è dato da quanto ricavabile da un’ipotetica vendita sul mercato secondario, oppure, se più elevato, dall’attualizzazione dei flussi di cassa da esso generati.

⁹⁶ Cfr. doc. n. 60 relativi allegati. Al riguardo, C&T illustra altresì che i valori contabili di alcune navi: “[...] non rispecchino il reale valore della flotta, che si sostanzia nella capacità di produrre reddito o nei ricavi generati da un suo utilizzo alternativo. Infatti, con il progredire dell’obsolescenza tecnologica della nave risulta possibile modificarne l’utilizzo (differenti rotte, ecc.)”. Si veda il doc. n. 66, pag. 2.

storico', ossia calcolato sulla base dei valori di bilancio, risulta sistematicamente superiore al rendimento del capitale al 'valore di rimpiazzo'. Infatti, il ROI viene costruito come rapporto tra EBIT e capitale investito. Il valore del capitale investito al 'costo storico' risulta inferiore (ROI più alto) rispetto di quello calcolato secondo il 'valore di rimpiazzo' (ROI più basso), in quanto il valore in termini economici dei beni in possesso della società supera quello di bilancio, che decresce in misura coerente con i piani di ammortamento.

95. La principale conseguenza della valorizzazione del capitale al 'valore di rimpiazzo' è che, per effettuare un confronto omogeneo tra ricavi e *cost plus* al 'valore di rimpiazzo', andrebbe utilizzato, come misura della congrua remunerazione del capitale, un livello di 'ROI adeguato' anch'esso calcolato rapportando l'EBIT con il capitale al 'valore di rimpiazzo'. Se, da una parte, non risulta possibile conoscere tale valore del ROI in quanto, per le compagnie analizzate in Appendice 1, sono disponibili esclusivamente i dati contabili (dove il capitale è valorizzato al 'costo storico'), dall'altra si può ritenere che tale valore sia verosimilmente inferiore al 'ROI adeguato' al 'costo storico', pari all'8%. Pertanto, un'analisi basata su tale valore risulta favorevole per la Parte, nella misura in cui sovrastima il ritorno sul capitale a 'valore di rimpiazzo' ritenuto congruo.

96. Considerando il capitale al 'valore di rimpiazzo'⁹⁷, il ROI (2019) di C&T si attesta a valori inferiori rispetto ai corrispondenti ottenuti con il capitale al 'costo storico', ma che risultano comunque molto significativi. L'indice ROI risulta adesso compreso tra il [15-20%] (tutto lo Stretto), il [25-30%] (sulla rotta VSG-MRSF) ed il [30-35%] per il solo segmento passeggeri sulla rotta VSG-MRSF (allocazione dei costi in base ai 'metri lineari')⁹⁸.

97. La particolare significatività dell'indice ROI di C&T, che si ricorda fornisce una misura della redditività del capitale impiegato da un'impresa, può essere apprezzata anche dal confronto con il costo del capitale di C&T, così come rappresentato dal *Weighted Average Cost of Capital* (WACC) di C&T⁹⁹. Infatti, il ROI rappresenta la capacità di ottenere un rendimento sugli

⁹⁷ Rileva sottolineare che i due criteri di valorizzazione del capitale investito influiscono anche sull'EBIT per via della quota di ammortamenti che, anch'essa può essere considerata al 'costo storico' e al 'valore di rimpiazzo'. In particolare, nel caso del 'costo storico', sia il valore del capitale investito che gli ammortamenti risultano caratterizzati da livelli inferiori rispetto al 'valore di rimpiazzo' e, pertanto, il ROI raggiunge livelli maggiori.

⁹⁸ Nel 2017 e 2018, il ROI (valore di rimpiazzo) di C&T è stato pari rispettivamente al [25-30%] e [20-25%] (tutto lo Stretto) e al [35-40%] e [25-30%] sulla sola rotta VSG-MRSF. Cfr. doc. n. 60 e allegatie Appendice 2.

⁹⁹ Per approfondimenti sul rapporto tra ROI e WACC si veda la documentazione disponibile al seguente [link: https://www.borsaitaliana.it/borsa/glossario/redditivita--del-capitale-investito.html](https://www.borsaitaliana.it/borsa/glossario/redditivita--del-capitale-investito.html)

investimenti effettuati e, conseguentemente, può essere comparato con il costo medio sostenuto per accedere al capitale necessario per effettuare gli stessi investimenti¹⁰⁰.

98. Secondo la Parte non sono disponibili analisi attendibili che rilevano il WACC del settore¹⁰¹. Gli approfondimenti effettuati nel corso dell'istruttoria mostrano tuttavia come il WACC di C&T sia presumibilmente ricompreso nel range 6,5-7,6%¹⁰².

¹⁰⁰ Nelle industrie regolate l'uguaglianza tra ROI e WACC può anche essere utilizzata come strumento per definire il livello delle tariffe applicabili (c.d. Rate of Return Regulation). Si veda, tra l'altro, OECD (2012) – Working Party No. 2 on Competition and Regulation, Excessive Pricing – Background Paper -, pag. 46.

¹⁰¹ Con riferimento alla disponibilità di evidenze concernenti il livello del WACC di C&T o di settore, la società illustra che: “*Gli approfondimenti sino ad ora effettuati [...] non consentono di offrire un contributo istruttorio apprezzabile [...]. In particolare, C&T ha accertato di non disporre internamente di dati riferiti ad un WACC di settore dei servizi di trasporto marittimo in regime di libero mercato. Questo non risulta disponibile nemmeno nelle principali banche dati internazionali in tema di costo del capitale per settore industriale. [...] Anche il consulente esterno ha confermato come non sia immediatamente reperibile un WACC per il settore in cui opera C&T e che tale dato potrebbe essere ricavato, in ogni caso in modo molto approssimativo, solo attraverso un'analisi che richiederebbe una tempistica incompatibile con i termini assegnati per la presente risposta*”. Cfr. doc. n. 66, pag. 4, 5.

¹⁰² Il WACC rappresenta il costo del capitale per un'impresa, ovvero il costo al quale un'impresa riesce a finanziarsi per effettuare le proprie operazioni. Dato che l'impresa può finanziarsi tramite sia il ricorso al capitale di rischio sia all'indebitamento, il WACC è la media del costo delle due tipologie di finanziamento, ponderata per la quota di ciascuna.

Il WACC di C&T è stato stimato, sulla base dei dati disponibili, applicando la metodologia utilizzata, tra l'altro, anche dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) per quantificare il costo del capitale delle imprese attive nel settore dei trasporti. In particolare, nel caso di specie, è stato utilizzato il beta (*unlevered*) specifico per le attività di traghettamento, pari a 0,53, stimato dall'*Independent Pricing and Regulatory Tribunal* (IPART). Effettuando il *relevering* di detto beta in base al rapporto tra debito e patrimonio netto (D/E) di C&T, mediamente pari a 1,61 sul triennio 2017-2019, e considerando l'aliquota IRES del 24%, si ottiene un valore di beta *relevered* per le attività di traghettamento pari a 1,137. Inserendo tale valore nelle (note) formule del WACC, si ottiene una stima del costo del capitale medio per il triennio 2017-2019 pari a 7,6%. Valorizzando le formule allo stesso modo, ma utilizzando i valori di beta (*unlevered*) determinati da ART per il trasporto ferroviario e per il trasporto su strada, rispettivamente pari a 0,373 e 0,353, si ottiene un valore medio del WACC inferiore, rispettivamente pari a 6,5% e 6,4%. Si rileva, infine, che la Commissione Europea, nell'ambito del procedimento avente ad oggetto possibili aiuti di stato concessi a Tirrenia per la gestione di numerose rotte marittime e per la privatizzazione di quest'ultima, ha considerato un livello del WACC pari al 6,5%. In conclusione, il WACC di C&T è presumibilmente nel range 6,4-7,6%.

Dati e fonti consultate:

- WACC – beta IPART, che negli anni 2017, 2018 e 2019 risulta rispettivamente pari al 7,52%, 8,26% e 6,94% (7,6% in media nel triennio). In particolare, IPART stima un valore di beta (*levered*) per le attività di traghettamento pari a 0,90. Considerando il valore della leva finanziaria (*gearing*), pari al 50%, valore sempre fornito dalla stessa IPART, e l'aliquota per la tassazione del reddito delle società (*corporate tax rate*) in Australia, pari al 30%, si ottiene un valore di beta (*unlevered*) pari a 0,53. Cfr. https://www.ipart.nsw.gov.au/sites/default/files/documents/fact-sheet-wacc-biannual-update-february-2021_0.pdf;
- WACC – beta ART trasporto ferroviario, che negli anni 2017, 2018 e 2019 risulta rispettivamente pari al 6,41%, 7,09% e 5,99% (6,5% in media nel triennio);
- WACC – beta ART trasporto su strada, che negli anni 2017, 2018 e 2019 risulta rispettivamente pari al 6,27%, 6,94% e 5,87% (6,4% in media nel triennio). Cfr. delibere ART n. 92 del 2017, n. 176 del 2019, n. 29 e 65 del 2020. Si rinvia a tali delibere per una descrizione puntuale della metodologia utilizzata;
- WACC – decisione CE su Tirrenia, che individua un WACC pari al 6,5%. Cfr. Decisione (UE) 2020/1412 della Commissione del 2 marzo 2020 relativa alle misure SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), cui l'Italia ha dato esecuzione a favore di Tirrenia di Navigazione e della sua acquirente Compagnia Italiana di Navigazione;

99. Confrontando il ROI (con il capitale al ‘valore di rimpiazzo’) con il WACC si può evincere come il ROI di C&T sulla rotta VSG-MRSF (segmento passeggeri) può arrivare a quasi cinque volte il WACC, a seconda del metodo di allocazione dei costi tra merci e passeggeri. Tali evidenze dimostrano incontrovertibilmente l’elevata profittabilità realizzata da C&T sullo Stretto, sulla rotta VSG-MRSF e, in particolare, sul segmento passeggeri della VSG-MRSF.

100. Nella prossima sezione verrà ulteriormente approfondita l’analisi della profittabilità di C&T, andando a identificare i margini di profitto effettuando il confronto tra i ricavi e il c.d. *cost plus*, in cui risulta necessario includere un livello congruo di remunerazione del capitale. Alla luce delle osservazioni di Parte, tale analisi verrà svolta considerando il capitale investito sia al ‘costo storico’ che al ‘valore di rimpiazzo’¹⁰³. In entrambi i casi è stato utilizzato un livello di ‘ROI adeguato’ pari all’8% come misura della congrua remunerazione del capitale. Le analisi concorrenziali svolte con le grandezze al ‘valore di rimpiazzo’, pertanto, sono state effettuate adottando un approccio cautelativo e favorevole alla Parte, in quanto andrebbe considerato un livello di ‘ROI adeguato’ inferiore all’8%.

II.2.4 Il confronto tra ricavi e costi di C&T (c.d. ‘eccessività’)

101. La profittabilità di un’impresa può essere analizzata attraverso l’impiego di metodologie di varia natura, tutte volte a comparare il rendimento del capitale con il suo costo. Ad esempio, le metodologie di natura finanziaria ottengono misure della profittabilità utilizzando i concetti di *Net Present Value* (NPV) e *Internal Rate of Return* (IRR). L’utilizzo di criteri prevalentemente di natura contabile comporta il raffronto tra la redditività del capitale e il costo del capitale. Infine, la strumentazione di natura economica misura la profittabilità comparando i prezzi con varie misure dei costi di produzione.

102. L’utilizzo delle diverse metodologie disponibili dipende dal tipo di industria e/o dalle caratteristiche del bene/servizio oggetto di analisi. Ad esempio, la strumentazione d’analisi finanziaria (NPV e IRR) ben si presta

- per i valori utilizzati, non desumibili direttamente dalle delibere ART sopra citate, si è fatto riferimento ad un *free risk rate* pari a 2,1% per il 2017, 2,57% per il 2018 e 1,94% per il 2019 (Fonte Banca d’Italia) e alla leva finanziaria (*gearing*) di C&T pari al 57% per il 2017, 55% per il 2018 e al 66% per il 2019 (Fonte - bilancio di esercizio di C&T).

¹⁰³ Si osserva che, oltre al valore del capitale investito, anche gli ammortamenti, che rientrano nei costi di navigazione, variano a seconda dell’utilizzo del criterio del ‘costo storico’ o del ‘valore di rimpiazzo’. Le analisi, pertanto, considereranno anche gli ammortamenti come voce di costo dipendente dal criterio di valorizzazione del capitale utilizzato nei due scenari.

alla valutazione della profittabilità in industrie caratterizzate da importanti spese di ricerca e sviluppo negli stadi iniziali dello sviluppo di un prodotto e dai rischi relativi al successo commerciale del prodotto (ad esempio il settore farmaceutico). L'analisi contabile appare particolarmente calzante in settori che, ad esempio, sono caratterizzati da elevata intensità del capitale. Infine, il confronto tra prezzi e costi, che pone l'accento sui costi di produzione (trasformazione degli *input*) e sui prezzi di vendita (*output*), sebbene sia ben definito da un punto di vista teorico, non appare di facile implementazione per ragioni di varia natura. Ne forniscono un esempio i beni intangibili, rispetto ai quali non risulta agevole individuare la struttura dei costi¹⁰⁴.

103. Nel caso di specie, al fine di valutare se e in che misura i prezzi relativi ai servizi di traghettamento passeggeri sulla rotta VSG-MRSF possano considerarsi 'eccessivi', e quindi se vi sia o meno sproporzione tra il prezzo e i costi sostenuti, sono stati posti a confronto i ricavi di navigazione di C&T con il c.d. *cost plus*, corrispondente alla somma di tutti i costi sostenuti per l'erogazione del servizio oggetto di analisi (variabili e fissi, diretti e indiretti), a cui si aggiunge un ragionevole tasso di profittabilità. In tal modo, al fine di seguire pedissequamente la giurisprudenza in materia, risulta possibile quantificare il margine di profitto di C&T.

104. Il *test* di eccessività attraverso la metodologia del *cost plus* viene effettuato utilizzando la formula nel seguito riportata. Si procede calcolando la differenza tra i ricavi e il *cost plus* e, successivamente, tale differenza si rapporta allo stesso *cost plus*. In tal modo, si ottiene un'indicazione dell'eventuale sproporzione tra ricavi e costi (EXC%), che risulta espressa in termini percentuali rispetto allo stesso *cost plus*.

Eccessività % (EXC%)

$$= (\text{Ricavi delle vendite} - \text{Cost Plus}) / \text{Cost Plus}$$

105. Tutti gli elementi necessari per effettuare i *test* di eccessività (raffronto tra ricavi e *cost plus*) sono stati descritti nelle precedenti sezioni. In particolare, la sezione II.2.2 ha illustrato la contabilità analitica (ricavi e costi) fornita da C&T e, inoltre, sono state descritte le diverse modalità di allocazione dei costi tra segmento passeggeri e merci sulla rotta VSG-MRSF, che saranno utilizzate nei diversi *test*. Si ricorda che, in alternativa all'allocazione dei costi fornita da C&T, ritenuta non attendibile, sono state considerate tre diverse modalità di attribuzione dei costi ai segmenti di domanda sulla rotta di interesse.

106. Nella sezione II.2.3, è stato affrontato il tema della congrua

¹⁰⁴ Si veda, OECD (2012) – Working Party No. 2 on Competition and Regulation, Excessive Pricing – Background Paper.

remunerazione del capitale, elemento strumentale alla definizione di un adeguato margine di profittabilità, che va sommato ai costi di produzione in coerenza con il concetto di *cost plus*. Sulla base delle evidenze emerse nel corso dell'istruttoria, è stato individuato come livello di congrua remunerazione un rendimento sul capitale investito ('ROI adeguato') pari all'8%. È emerso altresì che il valore del capitale investito, come quello dei relativi ammortamenti, può essere valorizzato utilizzando il criterio del 'costo storico', come anche quello del 'valore di rimpiazzo'.

107. Sulla base di tutte le informazioni acquisite ed elaborate nel corso dell'istruttoria, sono stati sviluppati quattro differenti *test* di eccessività delle condizioni economiche applicate da C&T. Tali *test* si distinguono per il livello di dettaglio raggiunto in termini di analisi delle singole rotte e, nello specifico, per i diversi criteri di allocazione dei costi tra segmento passeggeri e merci sulla rotta VSG-MRSF operata da C&T. Inoltre, tutti i *test* sono stati effettuati con il capitale investito (e i relativi ammortamenti) al 'costo storico' e, separatamente, considerando anche il 'valore di rimpiazzo.'

108. L'orizzonte temporale preso in considerazione va dal 2017 al 2020. Tuttavia, come illustrato in precedenza, i risultati relativi al 2020 non risultano significativi rispetto alla condotta oggetto di analisi e, pertanto, non vengono riportati.

L'Appendice 2, a cui si rimanda, tratta in modo completo e approfondito la metodologia utilizzata per sviluppare tutti i *test* che, nel seguito, vengono brevemente illustrati.

109. Il *test 1* si caratterizza per essere il più generale, effettuando il confronto tra ricavi e *cost plus* con riferimento alla rotta VSG-MRSF nel suo complesso. In tale *test* viene considerato il mercato del trasporto Ro/Pax nel suo insieme, senza distinguere tra i segmenti del trasporto passeggeri e merci.

110. Nei *test* successivi vengono confrontati i ricavi dei passeggeri con veicolo al seguito sulla VSG-MRSF con i costi attribuibili a tale segmento, che coincidono con le diverse allocazioni descritte nella sezione II.2.2. Al riguardo, rileva altresì evidenziare che anche il capitale investito viene allocato al segmento passeggeri secondo gli stessi criteri definiti per i costi. Ad esempio, se il 75% dei costi complessivi sulla VSG-MRSF viene attribuito al segmento passeggeri, anche il 75% del capitale investito su tale rotta¹⁰⁵ viene attribuito a tale segmento. La restante parte risulterà di competenza del segmento merci.

111. Con riferimento al *test 2*, l'allocazione in base alla capacità/'metri

¹⁰⁵ Anche l'allocazione del capitale investito tra la rotta VSG-MRSF e VSG-MTR è stata fornita da C&T.

lineari' è stata ottenuta attraverso la stima della quota di capacità delle navi di C&T (in termini di metri lineari) occupata dalle auto al seguito dei passeggeri e, per differenza, quella occupata dai mezzi commerciali per il trasporto delle merci. Nel *test 3* (allocazione 'mista'), le differenti voci di costo sono state allocate tra segmenti utilizzando due *driver* differenti. In particolare, i costi di navigazione e il capitale sono stati allocati sulla base dei metri lineari mentre, i costi indiretti, sulla base del numero di veicoli/biglietti del segmento passeggeri e di quello merci.

Infine, il *test 4* (allocazione in base ai 'ricavi') prende in considerazione l'incidenza percentuale dei ricavi dei due segmenti sulla rotta VSG-MRSF, e ipotizza che i costi di produzione (e il capitale) seguano le stesse proporzioni.

112. La Figura 4 (*infra*), che sintetizza le informazioni puntuali riportate in Appendice 2, illustra i risultati finali del raffronto tra ricavi e *cost plus*, ossia il livello di eccessività (EXC%) dei prezzi applicati da C&T. Ciascuno dei quattro *test* è stato eseguito per i differenti anni considerati, ossia 2019, 2018 e 2017. Inoltre, come anticipato, ogni analisi è stata svolta considerando il capitale (e gli ammortamenti) sia al 'costo storico' che al 'valore di rimpiazzo'.

Figura 4 – Quadro riassuntivo del confronto tra ricavi e cost plus

N. Test	Descrizione Test	Rotta (segmento)	Risultato del test di eccessività (EXC%)		
			2019	2018	2017
<u>Capitale investito al c.d. Costo Storico</u>					
Test 1	Singole rotte senza distinzione Pass e Merci su VSG-MRSF	VSG-MRSF (Pass+Merci)	[40-45%]	[45-50%]	[55-60%]
Test 2	Allocazione costi tra Pass e Merci su VSG-MRSF in base ai 'metri lineari'	VSG-MRSF (Pass)	[50-55]	[55-60%]	[65-70%]
Test 3	Allocazione costi tra Pass e Merci su VSG-MRSF in base ai metri lineari e numero veicoli (allocazione 'mista')	VSG-MRSF (Pass)	[40-45%]	[45-50%]	[55-60%]
Test 4	Allocazione costi tra Pass e Merci su VSG-MRSF in base ai ricavi	VSG-MRSF (Pass)	[40-45%]	[40-45%]	[60-65%]
<u>Capitale investito al c.d. Valore di Rimpiazzo</u>					
Test 1	Singole rotte senza distinzione Pass e Merci su VSG-MRSF	VSG-MRSF (Pass+Merci)	[25-30%]	[30-35%]	[40-45%]
Test 2	Allocazione costi tra Pass e Merci su VSG-MRSF in base ai 'metri lineari'	VSG-MRSF (Pass)	[35-40%]	[40-45%]	[45-50%]
Test 3	Allocazione costi tra Pass e Merci su VSG-MRSF in base ai metri lineari e numero veicoli (allocazione 'mista')	VSG-MRSF (Pass)	[30-35%]	[30-35%]	[40-45%]
Test 4	Allocazione costi tra Pass e Merci su VSG-MRSF in base ai ricavi	VSG-MRSF (Pass)	[25-30%]	[25-30%]	[40-45%]

Fonte: elaborazioni numeriche illustrate nell'Appendice 2

113. Come mostrato in figura, dal confronto tra ricavi e *cost plus* emerge una generale sproporzione delle condizioni economiche applicate da C&T rispetto ai costi sostenuti. Tale evidenza emerge già considerando il trasporto Ro/Pax nel suo complesso sulla rotta VSG-MRSF (*test1*), dove la sproporzione tra ricavi e *cost plus* è compresa, nel caso del capitale al 'costo storico', in un intervallo che va dal [40-45%] al [55-60%] mentre, considerando il 'valore di rimpiazzo', il range è [25-30%]-[40-45%] del *cost plus*. Si rileva come il *test 1* non richieda che i costi della rotta VSG-MRSF siano allocati tra merci e passeggeri e si basi esclusivamente sui dati forniti da C&T sulla rotta in questione.

114. La sproporzione tra ricavi e *cost plus* si manifesta con maggiore

incisività soffermando l'attenzione sul solo segmento di interesse, per ciascuna delle tre distinte modalità di allocazione dei costi utilizzate. In tale segmento di domanda, infatti, la sproporzione tra ricavi e *cost plus* si attesta sui seguenti livelli: eccessività ricompresa nell'intervallo [40-45%]-[65-70%] del *cost plus*, nel caso del capitale al 'costo storico'; *range* compreso tra il [25-30%] e il [45-50%] per quanto concerne il 'valore di rimpiazzo'.

115. In conclusione, rileva ricordare nuovamente che le stime, effettuate considerando il capitale al 'valore di rimpiazzo' sono di tipo conservativo e favorevoli alla Parte. Infatti, come indicato in precedenza, sotto l'ipotesi del capitale al 'valore di rimpiazzo', andrebbe utilizzato, come congrua remunerazione del capitale, un valore del 'ROI adeguato' inferiore all'8%. Pertanto, è possibile affermare che la sproporzione tra ricavi e *cost plus* risulti certamente maggiore di quella emersa nella presente analisi¹⁰⁶.

II.2.5 L'equità delle tariffe applicate da C&T

116. Una volta analizzata l'eccessività dei prezzi, è necessario verificare l'equità degli stessi, ossia la proporzione delle tariffe rispetto al valore economico dei servizi di traghettamento erogati.

C&T, pur sottolineando l'unicità delle caratteristiche dei servizi di traghettamento sullo Stretto, ha prodotto un'analisi comparativa per illustrare il proprio posizionamento aziendale rispetto alle tariffe applicate da un *benchmark* internazionale¹⁰⁷, rappresentato dai vettori attivi su tratte comparabili.

A) L'analisi di benchmarking internazionale svolta da C&T

117. C&T ha depositato agli atti un proprio studio di *benchmarking* avente a oggetto "Analisi comparativa sui livello di prezzo nei servizi di traghettamento a corto raggio"¹⁰⁸.

Lo studio contiene un'analisi comparativa dei prezzi applicati da C&T rispetto ad altri operatori nazionali ed esteri attivi su rotte comparabili, individuate

¹⁰⁶ La sproporzione tra ricavi e *cost plus* può essere anche espressa in termini di confronto tra il ROI di C&T ed il 'ROI adeguato'. Nel caso di specie, avendo incluso nel *cost plus* un tasso di congrua remunerazione del capitale pari a un livello di ROI dell'8%, le condizioni economiche di C&T risultano 'eccessive' in quanto il ROI di C&T risulta ampiamente superiore all'8%. Si può pertanto concludere che la redditività del capitale (ROI) di C&T appare significativamente elevata sia rispetto alla redditività del capitale del settore sia rispetto al costo del capitale (WACC) di C&T.

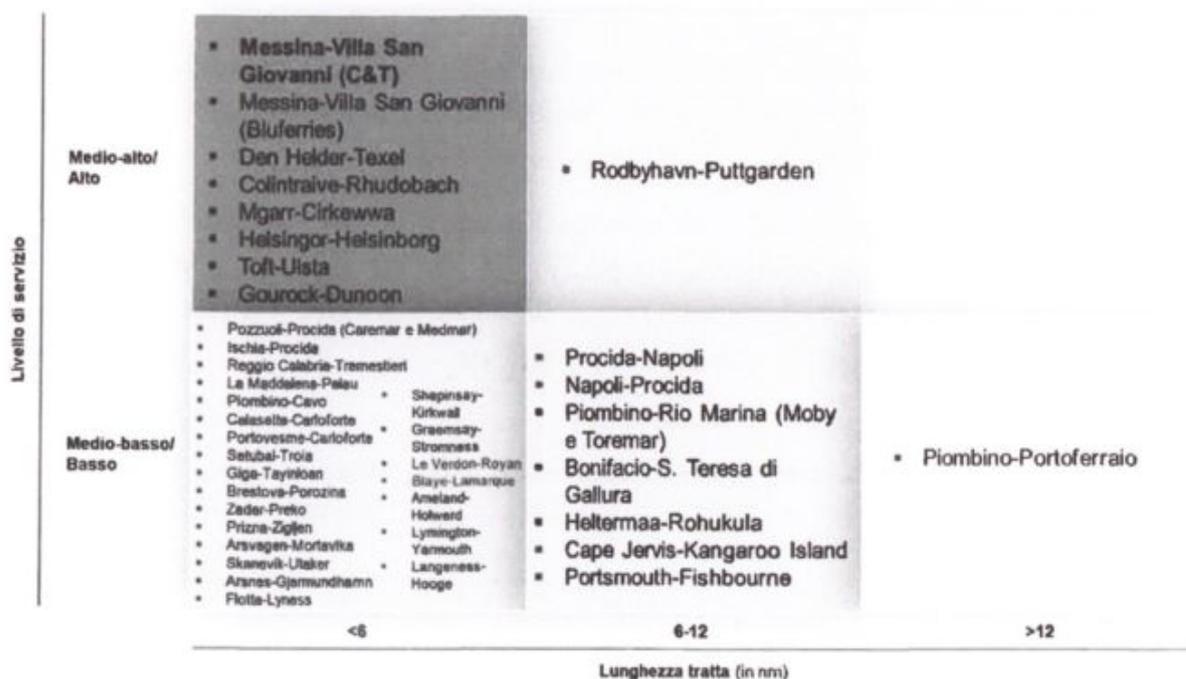
¹⁰⁷ Cfr. doc. n. 39.1.

¹⁰⁸ Cfr. doc. n. 39 e allegati.

analizzando la lunghezza delle tratte (inferiori a 6 miglia, comprese tra 6 e 12 miglia, oltre le 12 miglia), la tipologia di collegamento (regionale, nazionale, internazionale) e la qualità del servizio (stagionale o attivo tutto l'anno giornaliero, numero di collegamenti giornalieri inferiori a 12, compresi tra 12 e 24, oltre i 24 collegamenti, presenza di collegamenti notturni), nonché la tipologia di traffico servito (solo passeggeri, passeggeri e veicoli, trasporto completo - passeggeri, veicoli e mezzi commerciali). Inoltre, con riferimento alle sole rotte nazionali, è stata presa in considerazione la presenza di sussidi pubblici definiti per assicurare la continuità territoriale del servizio.

118. L'analisi proposta dalla Parte individua 16 rotte italiane¹⁰⁹ che prevedono il trasporto di passeggeri sia con che senza veicoli al seguito, a cui si aggiungono 26 rotte estere. L'insieme di tali rotte viene poi suddiviso in sottogruppi individuati considerando, da un lato, la lunghezza della tratta di navigazione e, dall'altro, il livello qualitativo del servizio, in termini di stagionalità e numero dei collegamenti operati. A livello qualitativo è stata altresì tenuta in considerazione la continuità del servizio nel corso dell'anno, la media giornaliera dei collegamenti effettuati e la presenza di servizi notturni. La Figura 5, estratta dallo studio depositato da C&T, mostra come le rotte individuate siano ordinabili secondo le due variabili descritte.

Figura 5 – Il benchmarking effettuato da C&T (doc. n. 39.1, pag. 19)



¹⁰⁹ Di cui 10 con lunghezza inferiore a 6 miglia nautiche, 5 con lunghezza compresa tra 6 e 12 miglia e 1 con lunghezza superiore a 12 miglia. Inoltre, sono state analizzate 26 rotte estere, di cui 22 di lunghezza inferiore a 6 miglia e 4 di lunghezza compresa tra 6 e 12 miglia.

119. Le rotte riportate nel riquadro più scuro (in alto a sinistra nella Figura 5) sono quelle più simili, in termini di lunghezza della tratta e aspetti qualitativi, alla rotta principalmente interessata dal presente procedimento. Rileva che l'unica tratta italiana direttamente comparabile alla rotta VSG-MRSF è la VSG-MP, operata da Blufferies. Risultano invece comparabili diverse tratte estere, alcune in Olanda, altre in Regno Unito, una a Malta e, inoltre, il collegamento tra Danimarca e Svezia¹¹⁰. Nello specifico, secondo la Parte è possibile individuare un *cluster* di 8 rotte comparabili, operate dai seguenti vettori: C&T (rotta VSG-MRSF); Blufferies (VSG-MP); Shetland Island Ferries (rotta Toft-Ulsta); Western Ferries (Gourock-Dunoon); Caledonian Mac Brayne (Colintraive-Rhubodach); TESO (Den Helder- Texel) Gozo Channel (Mgarr-Cirkewwa); Forsea/Scandilines (Helsingor-Helsingborg).

120. Una volta individuate e classificate le rotte comparabili alla VSG-MRSF, lo studio effettua una valutazione delle tariffe applicate. In particolare, considerando la tariffa applicata al trasporto passeggeri con veicolo privato (1 passeggero, 1 auto) – sola andata – C&T applica un prezzo (10,54 euro per miglio nautico) di poco superiore alla media rilevata (10,36 euro). Considerando il viaggio completo – andata e ritorno – la Parte risulta tra le compagnie più economiche: 5,41 euro per miglio nautico contro 9,65 euro rilevati in media¹¹¹.

121. Oltre a tali evidenze numeriche, lo studio rimarca i seguenti elementi di contesto generale:

1) *“l’unicità della tratta che collega le due realtà urbane e quindi i due “quartieri” dell’area metropolitana dello Stretto. [...] il collegamento potrebbe essere considerato alla stregua del trasporto urbano, sia per frequenza che per continuità del servizio, sia su base annuale che giornaliera, sia per i residenti sia per i non residenti e, nel caso di specie per tutti i siciliani e i turisti che come noto [...] popolano l’isola più grande e importante del mediterraneo”;*

2) *“la relativa economicità delle tariffe proposte al mercato, confrontate con tratte che sono sussidiate ovvero servite da operatori sostanzialmente di proprietà governativa”¹¹².*

122. Tali elementi, secondo lo studio di Parte, andrebbero tenuti in debita considerazione per interpretare la politica di *pricing* di C&T che, senza

¹¹⁰ Le rotte individuate come comparabili sono: Messina- Villa San Giovanni (Blufferies); Den Helder- Texel; Colintraive-Rhubodach; Mgarr-Cirkewwa; Helsingor-Helsingborg; Toft-Ulsta; Gourock-Dunoon.

¹¹¹ Cfr. doc. n. 39.1, pag. 42.

¹¹² Cfr. doc. n. 39.1, pag. 43

contributi pubblici, deve sostenere nel tempo i costi fissi e i sottostanti investimenti.

B) Alcuni aspetti qualitativi dei servizi offerti da C&T e il confronto tariffario con le rotte comparabili

123. Secondo la giurisprudenza in materia¹¹³, l'analisi dell'equità richiede di effettuare una valutazione circa la proporzione esistente tra le tariffe applicate e il c.d. 'valore economico' del bene/servizio oggetto di analisi. Pertanto, nel caso di specie, oltre al confronto con le tariffe applicate dagli operatori attivi su rotte comparabili, risulta opportuno verificare se i livelli dei prezzi e le differenze rispetto ai *benchmark* siano giustificati dagli aspetti qualitativi dei servizi di traghettamento offerti da C&T. A tal fine, possono essere considerati alcuni elementi connessi alla fruibilità dei servizi di traghettamento di C&T, come anche le valutazioni espresse dagli stessi consumatori.

124. Secondo lo studio di *benchmarking* depositato dalla Parte, le tariffe applicate da C&T ai passeggeri con auto al seguito non risulterebbero superiori a quelle mediamente applicate dalle varie compagnie attive sulle rotte analoghe (rotte *benchmark*). Tale risultato, tuttavia, si basa principalmente sull'inserimento di VSG-MRSF e VSG-MP tra le rotte comparabili¹¹⁴ e, inoltre, sul calcolo del prezzo per singolo miglio navigato, in quanto la VSG-MRSF, tra le rotte comparabili individuate, è caratterizzata da una distanza superiore alla media: la lunghezza media delle rotte comparabili è pari a circa 2,58 miglia, mentre la VSG-MRSF è di 3,7 miglia.

125. Si ricorda che le rotte comparabili individuate da CT sono le seguenti: C&T (rotta VSG-MRSF – 3,7 miglia); Blufferies (VSG-MP); Shetland Island Ferries (rotta Toft-Ulsta – 2,75 miglia); Western Ferries (Gourock-Dunoon – 4,32 miglia); Caledonian Mac Brayne (Colintraive-Rhubodach – 0,54 miglia); TESO (Den Helder-Texel – 2,75 miglia) Gozo Channel (Mgarr-Cirkewwa –

¹¹³ United Brands vs Commission, §§ 250 e seguenti: “*In this case charging a price which is excessive because it has no reasonable relation to the economic value of the product supplied would be such an abuse*”.

¹¹⁴ L'inclusione delle tariffe di C&T e Blufferies - che non esercita particolari pressioni competitive nei confronti di C&T, operando in una frangia del mercato con una strategia commerciale emulativa (*follower*) dell'operatore dominante (cfr. infra sezione IV.3.1) - all'interno del *benchmark* contrasta con la prassi delineata dalla dottrina United Brands, che prevede il “*raffronto tra il prezzo il cui carattere equo è contestato e [...] i prezzi praticati da altre imprese per lo stesso servizio o per servizi comparabili su altri mercati nazionali, purché, tuttavia, tale raffronto sia effettuato su base omogenea*”. Nel caso di specie, l'analisi dell'iniquità implica l'isolamento delle tariffe applicate da C&T al fine di effettuare un confronto con i livelli medi dei prezzi rilevati sulle rotte comparabili. Si veda, al riguardo, la sentenza del 25 novembre 2020 nel caso C-372/19 - SABAM che rinvia alla sentenza del 14 settembre 2017, Autortiesību un komunikāšanās konsultāciju aģentūra - Latvijas Autoru apvienība, C-177/16, EU:C:2017:689, punto 32 e giurisprudenza ivi citata).

2,70 miglia); Forsea/Scandilines (Helsingor-Helsingborg – 2,43 miglia).

La VSG-MRSF e la VSG-MP sono state ampiamente descritte sia in termini di caratteristiche che di tariffe applicate da C&T e da Blufferies (sezione II.1.2. e II.2.1 - *supra*). In questa sede, appare utile ricordare esclusivamente che le tariffe per le singole corse¹¹⁵ di C&T vanno da un massimo di 39 euro (tariffa ‘Solo Andata’, del tutto analoga ai 38,5 euro per ‘A/R entro 90 giorni’) a un minimo di 20 euro (‘A/R in giornata’)¹¹⁶.

126. Con riferimento alle rotte estere comparabili, sulla base delle informazioni reperite sui rispettivi siti *web*, emerge quanto segue. La prima rotta comparabile alla VSG-MRSF è la Toft-Ulsta (Gran Bretagna), operata da Shetland Island Ferries. Il vettore applica al passeggero con auto la tariffa del tipo ‘A/R’ al prezzo di 15 sterline (17,5 euro), ossia 8,7 euro per singola corsa.

La politica tariffaria di Western Ferries, attiva sulla Gourock-Dunoon (Gran Bretagna), risulta più articolata prevedendo tariffe per auto del tipo ‘Solo Andata’, ‘A/R’, ma anche *carnet* di biglietti. I prezzi vanno dai 22,2 euro per la ‘Solo Andata’ ai 10,5 euro per singola corsa acquistando un *carnet* da 10 viaggi.

127. Il vettore TESO, sulla rotta Den Helder-Texel (Olanda), vende biglietti per passeggeri con auto al seguito del tipo ‘A/R’ o biglietti multipli. Viaggiando nel *weekend* (ven-lun) il costo per la singola tratta è 18,5 euro (37 euro A/R), che scende a 12,5 euro con partenza/rientro dal martedì al giovedì. Acquistando un *carnet* per 5 viaggi, il costo per la singola tratta è pari a 11,8 euro. L’acquisto di un *carnet* per 15 viaggi comporta un costo per singola corsa pari a 10,6 euro.

128. La rotta Colintraive-Rhubodach (Gran Bretagna), servita dalla Caledonian Mac Brayne, ha un costo pari a 8,9 euro a tratta per l’imbarco dell’auto. Gozo Channel, sulla rotta Mgarr-Cirkewwa (Malta), applica per l’imbarco di autovetture una tariffa ‘Solo Andata’ pari a 15,7 euro se si viaggia di giorno, e di 12,8 euro per le corse notturne. Oltre a diversi sconti per i residenti e gli anziani, sono disponibili 8 differenti *carnet* di biglietti per viaggi multipli. Il *carnet minimo* comprende 5 viaggi, con un costo di 15,1 euro per singola tratta. Acquistando un *carnet* valido per 52 viaggi, il costo per

¹¹⁵ Prezzo per la singola corsa, che non include anche il ritorno. Ad esempio, la tariffa ‘A/R in giornata’ di C&T è pari a 40 euro. Ciò implica che il prezzo per singola tratta sia pari a 20 euro.

¹¹⁶ Secondo la Parte, sebbene non siano state fornite puntuali evidenze al riguardo, con la ‘Carta Top Client’ risulta possibile ottenere sconti, le cui modalità di applicazione non risultano particolarmente chiare e intuibili, che possono far scendere il prezzo medio della singola traversata a 15 euro. Cfr. doc. n. 20 e relativi allegati: “A titolo esemplificativo, nel 2019, il prezzo medio corrisposto dai clienti Top Client è stato pari a circa [inferiore a 18] euro a transito” – Allegato A, pag. 4.

l'imbarco dell'auto scende 8,2 euro a corsa.

129. L'ultima rotta comparabile è la Helsingor-Helsingborg (Danimarca-Svezia), operata dalla Forsea, appartenente al gruppo Scandilines. Accedendo alla versione danese del sito *web* del vettore sono disponibili diverse tariffe agevolate, con possibilità di risparmiare acquistando il biglietto 'Auto Bizz Smart' oppure biglietti multipli per 10 o 20 viaggi. Alla luce delle differenze economiche che caratterizzano i paesi scandinavi rispetto all'Italia, i prezzi della Forsea sono stati calcolati in euro applicando la PPA – Parità di Potere d'Acquisto, utilizzando l'apposita banca dati fornita dall'OECD.

Con la tariffa *standard*, il costo della singola tratta va dai 43,9 euro (Solo Andata) ai 24,8 euro (A/R 1 giorno). Con la formula 'Auto Bizz Smart' si va dai 21,8 euro ai 17,6 euro per singola corsa. Acquistando i *carnet*, il costo per il singolo viaggio è di 24,4 euro (10 viaggi) o di 19,6 euro (20 viaggi).

130. La Figura 6 (*infra*) sintetizza le informazioni appena illustrate. Emerge chiaramente come le tariffe applicate da C&T sulla VSG-MRSF risultino le più elevate tra le rotte *benchmark* individuate dalla stessa società, con l'eccezione di Forsea/Scandilines sulla Helsingor-Helsingborg, che collega la Svezia con la Danimarca.

Figura 6 – Tariffe applicate dai vettori sulle rotte *benchmark* (prezzi in Euro, tariffa per la singola corsa)

C&T	Solo Andata	A/R 1 giorno	A/R 3 giorni	A/R 90 giorni
VSG-MRSF	39,0	20,0	23,0	38,5

Shetland Island Ferries	A/R
Toft-Ulsta	8,7

Western Ferries	Solo Andata	A/R	Biglietti Multipli	
			2 Viaggi	10 viaggi
Gourock-Dunoon	22,2	21,0	11,7	10,5

TESO	A/R (ven-lun)	A/R (mar-gio)	Biglietti Multipli	
			5 viaggi	15 viaggi
Den Helder - Texel	18,5	12,5	11,8	10,6

Caledonian Mac Brayne	Solo Andata	A/R
Colintraive-Rhubodach	8,9	8,9

Gozo Channel	Solo Andata	Solo Andata	Biglietti Multipli	
	(giorno) (*)	(notte) (*)	Min (5 Viaggi)	Max (52 viaggi)
Mgarr-Cirkewwa	15,7	12,8	15,1	8,2

(*) ulteriori tariffe agevolate per anziani e residenti

Forsea/Scandilines	Solo Andata	A/R 1 giorno	A/R weekend	Biglietti Multipli	
	(Auto Bizz/Standard)	(Auto Bizz/Standard)	(Auto Bizz/Standard)	10 viaggi	20 viaggi
Helsingor-Helsingborg	21,8/43,9	17,6/24,8	21,8/33,9	24,40	19,6

NOTA - prezzi in euro con tassi di cambio del 26/6/2021 (1 sterlina = 1,17 euro). Per Forsea/Scandilines è stata utilizzata la Parità di Potere d'Acquisto calcolata su dati OECD per il 2020 (ITALIA: 1 USD=0,663; Danimarca: 1 USD=6,597DK; da ciò deriva che 1DK=0,100500 euro). Le tariffe sono disponibili ai seguenti link (doc. n. 76 al fascicolo):

<https://data.oecd.org/conversion/purchasing-power-parities-ppp.htm>

Fonte: siti web dei vettori

Shetland Island Ferries - <https://www.shetland.gov.uk/downloads/file/2963/ferry-fares-2021>, biglietti per Mainland-Yell

Western Ferries - <https://www.western-ferries.co.uk/tickets-fares/buy-online.html>

TESO - <https://www.teso.nl/en/about-tickets/rates-vehicles/>

Caledonian Mac Brayne - <https://www.calmac.co.uk/article/2927/Bute-Colintraive---Rhubodach>

Gozo Channel - <https://www.gozochannel.com/ferry/fares/>, <https://www.gozochannel.com/ferry/pricing-schemes/>

Forsea - <https://www.forseaferrries.com/prices/>

131. Al fine di quantificare l'ampiezza delle tariffe applicate da C&T, risulta possibile confrontare la tariffa più elevata della società (39 euro per la Sola Andata – del tutto analoga ai 38,5 euro previsti per 'A/R entro 90 giorni') e la più economica (20 euro a tratta con 'A/R 1 giorno') con la media delle tariffe applicate dai vettori sulle rotte *benchmark*, che risultano pari rispettivamente a 19,6 euro (media delle tariffe più elevate¹¹⁷) e 10,7 euro (media delle tariffe

¹¹⁷ Media aritmetica tra: Shetland Isl. Ferries, 8,7; Western Ferries, 22,2; TESO, 18,5; Mac Brayne, 8,9; Gozo, 15,7; Forsea, 43,9.

più economiche¹¹⁸). Ciò implica che la tariffa più elevata di C&T (‘Solo Andata’ e ‘A/R entro 90 giorni’) è maggiore del 98% circa rispetto alla media di tutte le tariffe più care sulle rotte comparabili. Analogamente, la tariffa più conveniente offerta da C&T, ossia l’andata e ritorno in giornata, è più cara dell’86% rispetto alla media delle tariffe più vantaggiose offerte sulle rotte *benchmark*.

132. Il livello particolarmente elevato dei prezzi applicati da C&T emerge anche considerando, come effettuato dalla Parte nello studio depositato, il prezzo A/R come tariffa per la singola corsa: in altri termini, si ipotizza che, nonostante il prezzo del biglietto preveda due viaggi, il consumatore ne effettui uno solo. Sotto tale ipotesi, la media dei prezzi più elevati raggiunge i 24,2 euro¹¹⁹ (la media dei prezzi più economici non si modifica), ossia il 61% in meno rispetto alla tariffa più elevata richiesta da C&T.

133. Per quanto riguarda la possibilità di considerare le tariffe per singolo miglio navigato (‘prezzo per miglio’), rileva sottolineare come tale scelta appaia del tutto superflua una volta che, nel corso dell’istruttoria, la stessa Parte ha individuato un insieme di rotte *benchmark*, comparabili e omogenee proprio in termini di distanza navigata (in quanto tutte inferiori a 6 miglia) e di caratteristiche qualitative del servizio (qualità medio alta).

Infatti, oltre alla lunghezza della tratta, la definizione dei prezzi dipende da numerose variabili, come la frequenza delle corse giornaliere (considerando sia i giorni lavorativi che i *weekend*), la copertura annuale dei servizi di traghettamento, la stagionalità, l’anzianità della flotta, le caratteristiche delle navi, la qualità del servizio e del personale di bordo e agli imbarchi, ecc.. Al riguardo, la stessa C&T sottolinea: “*In termini economici, è intuibile – e pure agevolmente dimostrabile – come siano la lunghezza della tratta di navigazione, il livello di servizio offerto e il volume di traffico in transito sulla tratta stessa, a influenzare la struttura dei costi e quindi delle tariffe/prezzi*”¹²⁰.

134. L’analisi dei prezzi rispetto a ciascuna delle variabili di rilievo, oltre a essere difficilmente applicabile a causa dell’elevato numero di elementi qualitativi da considerare contemporaneamente, ciascuno dei quali (non solo la distanza) può avere un diverso impatto nella definizione dei prezzi, perde di significatività una volta che il *benchmarking*, effettuato dalla stessa C&T,

¹¹⁸ Media aritmetica tra: Shetland Isl. Ferries, 8,7; Western Ferries, 10,5; TESO, 10,6; Mac Brayne, 8,9; Gozo, 8,2; Forsea, 17,6.

¹¹⁹ Media aritmetica tra: Shetland Isl. Ferries, 17,5; Western Ferries, 22,2; TESO, 37; Mac Brayne, 8,9; Gozo, 15,7; Forsea, 43,9.

¹²⁰ Cfr. doc. n. 39.1, pag. 6.

ha individuato un insieme di rotte comparabili.

Sul punto, tra l'altro, giova ricordare come la stessa C&T, che da VSG serve gli scali di MTR e MRSF, applica le stesse tariffe per due rotte aventi lunghezza differenti.

135. Secondo la Parte, vi sono delle giustificazioni economiche di carattere generale che mostrerebbero in ogni caso la congruità delle proprie tariffe rispetto al servizio erogato, ossia la sua assimilabilità ad un servizio di continuità territoriale¹²¹. Al riguardo, si evidenzia che la stessa società, nel proprio studio di *benchmark* internazionale, illustra che sulle rotte comparabili i vettori offrono, come già sottolineato, un servizio analogo in termini di copertura annuale e frequenza giornaliera delle corse.

136. In aggiunta, mentre C&T e Forsea/Scandilines offrono il collegamento tra due aree metropolitane, Gozo Channel, TESO e Western Ferries offrirebbero, secondo la Parte, collegamenti tra destinazioni turistiche¹²². In tale prospettiva, rileva tuttavia come i vettori internazionali attivi su tratte turistiche offrano un servizio con una copertura del tutto analoga a quella di C&T, che collega due aree urbane.

137. Oltre alle giustificazioni avanzate dalla Parte, risulta possibile analizzare il livello delle tariffe di C&T tenendo altresì in considerazione il grado di soddisfazione dei consumatori e ulteriori aspetti qualitativi del servizio di traghettamento offerto, soprattutto se comparati con quelli erogati su alcune rotte comparabili.

138. Consultando il principale portale (TripAdvisor) di raccolta delle recensioni concernenti le strutture e servizi ricettivi, di viaggio e della ristorazione, la pagina *web* dedicata ai servizi di C&T conta 556 recensioni totali, ottenendo una valutazione complessiva che, rispetto a un punteggio massimo di 5, si attesta a 2,5. Su tale sito, gli utenti utilizzatori possono esprimere una valutazione sintetica ('eccellente', 'molto buono', 'nella media', 'scarso' e, infine 'pessimo') e, in aggiunta, articolare in modo più approfondito il proprio giudizio scrivendo una recensione¹²³.

¹²¹ Nello specifico, C&T evidenzia che la compagnia: i) assicura, di fatto, il servizio di "continuità territoriale" tra le due sponde dello Stretto, pur operando in un libero mercato; ii) ha scelto di garantire alla clientela la certezza di poter traghettare ogni giorno ed ogni momento dell'anno con celerità e, soprattutto, con orari e corse certi e ravvicinati durante le 24 ore della giornata; iii) effettua il servizio di trasporto con orari fissi anche quando la nave è semivuota (1 o 2 vetture), come può accadere in inverno o negli orari notturni; iv) dispone di una flotta composta da un numero di navi tale da assicurare sempre e comunque la continuità del servizio (vi sono, cioè, navi di riserva pronte ad entrare in servizio con un preavviso minimo, ove si verificano eventi imprevedibili"). Cfr. doc. n. 34, pagg. 2, 3.

¹²² Cfr. doc. n. 39.1, pagg. 28, 36, 38, 39, 40.

¹²³ Cfr. doc. n. 73. Rileva osservare che, sebbene la grande maggioranza delle recensioni concerne il servizio di traghettamento sullo Stretto, alcune recensioni si riferiscono alla tratta Messina-Salerno e, altre, ai servizi di collegamento con le isole minori.

Per i servizi di traghettamento offerti da C&T, i risultati complessivi delle recensioni sono i seguenti: ‘pessimo’- 277 recensioni su 556 (49,8%); ‘scarso’ - 58 recensioni (10,4%); ‘nella media’ - 69 recensioni (12,4%); ‘molto buono’ - 85 recensioni (15,3%); ‘eccellente’ - 67 recensioni (12,1%). In sintesi, il 72,6% delle recensioni degli utenti qualifica il servizio di C&T come medio basso e, secondo la metà dei contributi, risulta pessimo.

In aggiunta, si consideri come diversi utenti che hanno valutato positivamente il servizio di C&T, giudicandolo ‘eccellente’ o ‘molto buono’, sottolineano nella propria recensione come il prezzo pagato risulti, in ogni caso, caro e troppo elevato: su un totale di 152 recensioni che valutano il servizio positivamente, 22 recensioni (14%) ritengono che il prezzo applicato risulti comunque alto¹²⁴.

139. Al giudizio negativo dei consumatori si aggiungono le carenze qualitative dei servizi di traghettamento di C&T, soprattutto se comparati con quelli presenti sulle rotte *benchmark*. Nello specifico, è possibile considerare alcuni aspetti legati alla fruibilità complessiva dei servizi di traghettamento che, sebbene esulino dalla mera dimensione economica (prezzo) del viaggio in nave, sicuramente influiscono sugli aspetti più ampi collegati alla c.d. ‘*user experience*’, ossia alle modalità con cui il consumatore interagisce, nel suo complesso, con il servizio reso. Si fa riferimento alle modalità di pagamento e alla gestione delle code e dei flussi di traffico, soprattutto nei periodi di picco.

140. Ad esempio, TESO consente di acquistare abbonamenti e corse multiple e di abbinare contestualmente la targa del proprio autoveicolo. Le telecamere presenti agli imbarchi effettuano la lettura automatica della targa, consentendo alle auto un imbarco fluido senza alcuna sosta o attesa necessaria per l’emissione dei biglietti o il controllo degli stessi da parte del personale della società¹²⁵.

L’unico servizio analogo è offerto da C&T in *partnership* con Telepass, risultando accessibile da un numero limitato di utenti e, tra l’altro, essendo

¹²⁴ Cfr., doc. n. 73, commentin. 1, 7, 75, 95, 161, 171, 184, 187, 191, 192, 195, 211, 225, 234, 243, 255, 256, 352, 369, 381, 441, 479.

¹²⁵ Si veda il sito del vettore: <https://www.teso.nl/en/planning-your-journey/coming-texel-first-time/>. In merito alla lettura automatica delle targhe, la società specifica: “*Are you travelling to Texel by car with an online ticket? In that case, you do not have to queue at the ticket desk and you can go straight to the automatic access gates. Make sure you register your licence plate when you purchase an e-ticket, as this gives you speedier access to the departure bay. The barrier will open automatically as soon as the system recognizes your licence plate. Please note: Automatic access technology is only in place on the three lanes to the far right.*

Purchase your ticket online and register your licence plate. The self-service access gates will scan your licence plate and give you even quicker access. That way you avoid queueing at the ticket desk.

Please note: This will only work for the three self-service access gates. You will find them on the three lanes to the far right. Follow the instructions on the LED display reading “Ik heb al een ticket” (“I already have a ticket”). Anche doc. n. 74”

collegato a un servizio diverso ed erogato da differente società. In ogni caso, l'utilizzo del Telepass non elimina le code e l'attesa del tempo necessario all'emissione del titolo di viaggio.

141. Le code agli imbarchi a Villa San Giovanni o Rada San Francesco, soprattutto nei periodi di picco stagionale, possono risultare particolarmente significative. C&T, a differenza di altri vettori, non offre alcuno strumento che consenta ai consumatori di conoscere in anticipo i flussi di traffico e, conseguentemente, evitare possibili lunghe attese. Infatti, il consumatore deve effettuare tali valutazioni autonomamente e, solo recandosi fisicamente a Villa San Giovanni o Rada San Francesco, scopre *in loco* il livello di congestione degli scali. Tra l'altro, la riduzione delle corse sulla rotta VSG-MTR nei periodi di picco estivo, dirottando il traffico merci sulla VSG-MRSF, contribuisce ad aumentare il congestionamento di Rada San Francesco proprio nel periodo in cui il traffico di autoveicoli si intensifica.

142. Al fine di agevolare la pianificazione del viaggio, TESO analizza i dati storici dei propri flussi di traffico e fornisce agli utenti delle proiezioni anticipate concernenti le code previste agli imbarchi. Le proiezioni di traffico sono giornaliere e coprono l'intero anno, dal 1° gennaio al 31 dicembre¹²⁶, fornendo agli utenti un ampio ventaglio informativo di lungo periodo. Inoltre, è possibile accedere a delle telecamere che mostrano, in tempo reale, il congestionamento dei *terminal*¹²⁷. In aggiunta, il vettore comunica gli eventuali ritardi sul proprio *l'account* Twitter¹²⁸.

143. Anche Gozo Channel è dotata di telecamere accessibili in tempo reale che mostrano la congestione dei *terminal*, a cui si aggiunge il conteggio, sempre in tempo reale, del numero di auto e *camion* in attesa per l'imbarco sulle navi in prossima partenza¹²⁹ (anch'esse geolocalizzate in tempo reale). Le informazioni in tempo reale garantiscono agli utenti la massima flessibilità e libertà decisionale, consentendo di posticipare o anticipare le traversate in base ai flussi di traffico e, conseguentemente, utilizzare in modo più efficiente il proprio tempo evitando le attese agli imbarchi causate dalle code. Tale aspetto può assumere particolare importanza in quanto i servizi di traghettamento in analisi collegano aree urbane, caratterizzate da intensi traffici pendolari giornalieri.

¹²⁶ Si veda il sito del vettore: <https://www.teso.nl/en/time-tables/>. Con riferimento alle proiezioni annuali (su base settimanale) dei flussi di traffico, il vettore specifica: “*Expected crowds - Prepare your journey. View an overview of the busiest times and estimated waiting times below. The table below is based on our estimations. If there truly is a waiting time, we will communicate this through our Twitter. For a livestream of both harbours click here.*”. Anche doc. n. 74

¹²⁷ Si veda il sito del vettore: <https://www.teso.nl/en/planning-your-journey/live-stream-ferry-harbours/>.

¹²⁸ Si veda l'account <https://twitter.com/bootxel>.

¹²⁹ Si veda il sito del vettore dove, *sull'homepage*, è presente il conteggio delle vetture/*camion* e il collegamento con le telecamere.: <https://www.gozochannel.com/>. Anche doc. n. 75

III. LE ARGOMENTAZIONI DI C&T

144. Nell'ambito del procedimento istruttorio, nelle memorie depositate in risposta alla Comunicazione delle Risultanze Istruttorie (di seguito, CRI) e in occasione dell'Audizione Finale dinanzi al Collegio, C&T ha illustrato e argomentato la propria posizione in merito alle condotte contestate, sollevando una serie di eccezioni sulla legittimità dell'istruttoria e sul merito delle contestazioni formulate nei loro confronti.

La posizione e le argomentazioni di C&T vengono nel seguito sintetizzate distinguendo le differenti tematiche interessate.

III.1 La contendibilità del mercato e l'assenza della posizione dominante di C&T

145. Secondo C&T, i casi di abuso di posizione dominante per prezzi eccessivi sono rarissimi e hanno riguardato fattispecie molto peculiari, essendo caratterizzate: *i*) dalla presenza di un'impresa in regime di monopolio legale oppure titolare di un diritto di esclusiva; *ii*) dall'incremento repentino ed esponenziale dei prezzi, privo di giustificazioni economiche; *iii*) dalla presenza di una strategia abusiva articolata, rispetto alla quale i prezzi eccessivi rappresentano solo una delle componenti che costituiscono una più ampia strategia abusiva¹³⁰.

146. Nel caso di specie, C&T ha evidenziato come tali elementi non sussistano nel contesto dello Stretto di Messina. Infatti, secondo la Parte, il mercato dei servizi di traghettamento sullo Stretto risulterebbe contendibile, dato che gli approdi non presenterebbero un grado di saturazione tale da impedire l'accesso al mercato a nuovi operatori, o l'intensificazione dei servizi da parte degli attuali *competitor* (Bluferries). Inoltre, i prezzi applicati dalla società sono rimasti stabili nel corso degli anni e risultano analoghi a quelli del concorrente presente sul medesimo mercato, ossia Bluferries. Pertanto, secondo la società, tali circostanze escluderebbero una posizione di dominanza in capo a C&T sulle rotte che attraversano lo Stretto o, in ogni caso, che la politica tariffaria di C&T non possa essere disciplinata dalla concorrenza potenziale¹³¹.

147. Nel dettaglio, la società sottolinea l'assenza di barriere all'entrata strutturali o amministrative, in quanto, sul versante siciliano dello Stretto, vi

¹³⁰ Cfr. docc. nn. 34, 39, 43, 44, 45, 46, 47, 60, 66, 93,94 e relativi allegati

¹³¹ Cfr. doc. n. 66, pag. 1-2.

sarebbe disponibilità di banchine non assentite a Messina Porto (MP) e, in ogni caso, l'approdo di Rada San Francesco (MRSF) prevede già l'obbligo per il terminalista C&T di assicurare l'utilizzazione del *terminal* ai vettori che ne facciano richiesta¹³². Sul lato calabrese, il porto di Reggio Calabria (RC) presenta ampia disponibilità di banchine, utilizzabili previo nulla osta dell'AdSP¹³³. Inoltre, a Villa San Giovanni (VSG) il c.d. 'Scivolo 0' non è assentito in concessione e sarebbe, pertanto, disponibile a fronte di richiesta d'accesso all'AdSP. Inoltre, anche la concessione di VSG, prevede espressamente la clausola multi-vettore.

148. C&T nega altresì la presenza di barriere all'entrata di tipo economico in quanto, “[...] *il trasporto marittimo di passeggeri e autovetture è un servizio ad alta intensità di capitale, alla stregua di tutto il settore armatoriale. In questa prospettiva, si evidenzia che se i prezzi praticati da C&T fossero [...] così ampiamente remunerativi (quod non), essi rappresenterebbero un incentivo all'ingresso nel mercato, consentendo ai potenziali concorrenti il recupero dei propri investimenti in tempi soddisfacenti*”¹³⁴.

In aggiunta, la società osserva che l'ingresso di nuovi concorrenti potrebbe avvenire grazie alla possibilità di noleggiare navi pronte all'uso (dotate di equipaggio), anche per brevi periodi dell'anno. Alternativamente, l'ingresso nel mercato potrebbe avvenire attraverso una strategia di diversificazione, come quella di Blufferries: indirizzare parzialmente la propria flotta sul traffico passeggeri nei mesi di alta stagione e, nella restante parte dell'anno, reindirizzarla verso altri segmenti di mercato (traffico pesante).

149. Infine, la Parte contesta che la dimensione della propria flotta possa rappresentare una barriera strategica, garantendo il c.d. 'eccesso di capacità'. Infatti, secondo C&T, la dimensione della flotta risulterebbe proporzionale al servizio offerto, paragonabile alla c.d. continuità territoriale¹³⁵, che garantisce

¹³² L'affidamento in concessione del *terminal* di MRSF contiene la clausola multi-vettore come incentivo all'ingresso e, conseguentemente, la presunta integrazione verticale di C&T nella doppia veste di concessionario terminalista e vettore non rappresenterebbe una barriera all'ingresso.

¹³³ Al riguardo C&T evidenzia che l'AdSP ha affermato che “*I porti di Messina e Reggio Calabria dispongono di banchine non assentite in concessione e, pertanto, rimesse al libero utilizzo e fruibili da parte di qualsiasi vettore marittimo in possesso dei requisiti tecnici e legali, a semplice richiesta; l'approdo alle banchine commerciali può essere concesso dall'Autorità Marittima previo nulla osta di questa Autorità di Sistema Portuale. Detto nulla osta è finalizzato esclusivamente a valutare eventuali situazioni di interferenza derivanti ai fini della security portuale ovvero di possibile sovrapposizione di attracchi già assentiti, ovvero ad operazioni portuali in corso*”. Cfr. doc. n. 4, pag. 3.

¹³⁴ Cfr. doc. n. 93, pag. 17-18.

¹³⁵ Cfr. doc. n. 34. Sul tema della presunta continuità territoriale, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (*ex* MIT) - interpellato sul punto - ha sottolineato che la rotta Messina-VSG non rientra tra quelle onerate da servizi di continuità territoriale, trattandosi di “*trasporto misto passeggeri e mezzi gommati svolto in regime di libero mercato da C&T e Blufferries*” Cfr. risposta del MIT dell'11 gennaio 2021 a fronte di richiesta di informazioni all'Autorità alla Regione Sicilia che ha inoltrato la stessa al Ministero competente (docc. n. 43, 44, 47 e relativi allegati).

la possibilità di traghettamento ogni giorno dell'anno e per tutte le 24 ore¹³⁶. Pertanto, al fine di garantire la continuità del servizio “C&T [...] deve avere la costante disponibilità di navi c.d. ‘di riserva’ pronte a entrare in servizio con un preavviso minimo, ove si verificano eventi imprevedibili”¹³⁷.

Inoltre, secondo la Parte, la propria flotta risulterebbe paragonabile, a parità di servizio offerto, a quella di Blufferries. Infatti, mentre C&T si occupa di trasporto di passeggeri e merci su due rotte, Blufferries è principalmente attivo nel trasporto merci sulla sola VSG-MTR, erogando sulla VSG-MP “[...] il servizio di trasporto passeggeri solo nel periodo di picco estivo”¹³⁸.

III.2 La sproporzione tra i ricavi e i costi di C&T (c.d. eccessività): il cost plus e le possibili metodologie alternative

150. C&T definisce il proprio modello di *business* come unitario rispetto alle rotte dello Stretto di Messina e ai segmenti di domanda: attraverso l'impiego degli stessi *asset* (personale e flotta), sono gestite entrambe le rotte VSG-MRSF e VSG-MTR, offrendo un servizio organico sia di trasporto passeggeri (con e senza auto al seguito) sia di trasporto merci (mezzi commerciali leggeri e pesanti)¹³⁹.

Pertanto, secondo C&T, le analisi contenute nella CRI, volte a individuare costi e ricavi del solo segmento passeggeri con autoveicolo sulla VSG-MRSF, al fine di applicare la metodologia del *cost plus*, rappresenterebbero un mero esercizio teorico, poco aderente alla realtà dei fatti.

151. In considerazione dell'unitarietà del modello di *business*, la società

¹³⁶ C&T si qualifica come l'operatore che storicamente - sin dal 1965 - offre il servizio di collegamento tra le due sponde dello Stretto di Messina, con interruzioni al massimo di qualche ora legate a fattori eccezionali, come condizioni meteo avverse e/o scioperi del personale. Un simile supporto al collegamento del territorio, ad avviso dell'operatore, risulta assimilabile ad un servizio di continuità territoriale che, tuttavia, viene erogato 'a mercato', non beneficiando di alcun sussidio pubblico.

Al livello operativo, una simile missione aziendale viene perseguita garantendo alla clientela la certezza di poter viaggiare ogni giorno e ogni momento dell'anno con orari delle corse certi e ravvicinati nell'arco delle 24 ore. Le partenze sono previste mediamente ogni 40 minuti in via ordinaria e, nei periodi di picco estivi, ogni 20 minuti. Inoltre, continua C&T, il servizio di trasporto rispetta gli orari stabiliti anche quando le imbarcazioni risultano semivuote (1 o 2 vetture), come può accadere nelle corse notturne durante l'inverno (Cfr. doc. n. 34 e relativi allegati).

L'elevata affidabilità e frequenza delle corse può essere assicurata solamente disponendo di una flotta composta da un numero di navi tale da garantire sempre e comunque la continuità del servizio. Nello specifico, C&T dispone complessivamente di 8 navi Ro/Pax: 3 dedicate esclusivamente alla tratta VSG-MRSF (navi Elio- anno 2018, Telepass-1991 e Tremestieri-1993); 5 operano anche sulla VSG-MTR (Zanche-1993, Villa San Giovanni-1980, Stretto di Messina-1988, G. Franza-1992 e Archimede-1988). Ciò implica, secondo la società, la disponibilità di navi di riserva pronte a entrare in servizio con preavviso minimo, ove si verificano eventi improbabili (Cfr. doc. n. docc. n. 34, 45, 46, 60 e relativi allegati)

¹³⁷ Cfr. doc. n. 93, pag. 19.

¹³⁸ Cfr. doc. n. 93, pag. 19.

¹³⁹ Cfr. docc. n. 45, 46, 93.

rimarca l'opportunità di utilizzare metodologie alternative per valutare l'eccessività dei prezzi, come il 'confronto intertemporale' e il 'confronto tra concorrenti sullo stesso mercato'¹⁴⁰. L'utilizzo delle due citate metodologie alternative al *cost plus*, secondo la Parte, mostrerebbe l'assenza di prezzi eccessivi, in quanto: i prezzi di C&T non hanno subito alcun rincaro nel tempo, ma solo lievi adeguamenti tra il 2017 e il 2019 (nell'ordine del 5-7%); i prezzi di C&T sono analoghi a quelli di Blufferries, che rappresenterebbe il *benchmark* maggiormente appropriato per stabilire se i prezzi praticati da C&T siano eccessivi. C&T ha anche più volte sottolineato la profonda diversità del servizio erogato dal proprio concorrente che, con un'operatività incentrata prevalentemente sul trasporto merci (rotta VSG-MTR), si dedica al trasporto passeggeri con veicolo al seguito sulla VSG-MP solo nel periodo estivo, quando tale segmento di attività risulta maggiormente redditizio¹⁴¹.

152. Con specifico riferimento al confronto tra ricavi e *cost plus*, la Parte ritiene che la scelta dei *driver* utilizzati per l'allocazione dei costi tra servizi passeggeri (con veicolo) e merci sulla rotta bidirezionale VSG-MRSF (Sezione II.2.2 nonché *test* 2, 3 e 4 della Sezione II.2.4) sia basata su criteri arbitrari e non supportati da evidenze che ne giustificerebbero la scelta. Sottolineando che la ripartizione dei costi tra rotte e segmenti di domanda risulterebbe di per sé fittizia, in quanto scollata dalla struttura di *business* di C&T, la Parte ritiene che la metodologia di allocazione dei costi più adeguata sarebbe quella del c.d. 'costo incrementale', proposta nel corso dell'istruttoria¹⁴².

153. C&T contesta, inoltre, le modalità con cui è stato individuato un ragionevole margine di redditività dell'impresa che, nel caso di specie, è rappresentato da un livello del ROI pari all'8%. La scelta di tale livello di adeguata redditività settoriale violerebbe i principi generali del giusto procedimento e dell'obbligo di motivazione, danneggiando la possibilità di esercitare il proprio diritto di difesa. Infatti, nella CRI non sarebbero indicati, a dire della Parte, né i criteri di selezione delle imprese incluse nel campione

¹⁴⁰ Cfr. doc. n. 93 e relativi allegati.

¹⁴¹ Tra l'altro, anche in virtù dell'esiguità della flotta di Blufferries (4 navi), la qualità del servizio risulta non paragonabile: le corse medie annuali per C&T sono circa [40.000-50.000] a fronte delle [10.000-20.000] circa di Blufferries. In sintesi, secondo la Parte, le minori tariffe di listino applicate da Blufferries sono riconducibili alla differenza nel servizio erogato. Tale operatore non sopporta i costi di un servizio di traghettamento ad alta intensità di collegamenti anche nei mesi invernali. Cfr. doc. n. 34 e relativi allegati.

¹⁴² “[...] C&T ha individuato i costi relativi al solo servizio di trasporto passeggeri applicando una nozione di “costo incrementale”, considerando quindi tutti i costi che la stessa non avrebbe potuto evitare di sostenere per offrire il solo trasporto passeggeri su quella rotta, al netto dei costi strettamente connessi al solo trasporto merci. Così operando, C&T ha attribuito una quota di costo minimale al trasporto merci sulla rotta VSG-MRSF, che riflette la marginale rilevanza di tale segmento di mercato su questa rotta”, Cfr. doc. n. 93, pag. 29.

né le fonti da cui è stato tratto il valore del ROI di tali imprese né, infine, la metodologia adottata per calcolarne il ROI.

154. A valle di tali contestazioni procedurali, la Parte ha sviluppato una dettagliata analisi del livello di ROI che risulterebbe idoneo a rappresentare l'adeguata redditività aziendale nel *cost plus*¹⁴³.

Secondo le argomentazioni di C&T, la CRI non ha considerato il grado di anzianità della flotta nel calcolo del livello del ROI 'adeguato', limitandosi a ricavare il valore medio del ROI di società che presentano flotte con anzianità differenti e redditività del capitale estremamente dispersa (ROI compreso tra il -2% e il +40%). I valori del ROI rilevati nel corso dell'istruttoria risulterebbero pertanto non comparabili in quanto non omogenei.

Infatti, vettori marittimi con flotte caratterizzate da maggiore anzianità, come C&T, registrano un livello di ROI maggiore rispetto a vettori con flotte più moderne.

155. Sulla base di tali premesse metodologiche, l'analisi di Parte "[...] mostra che il ROI normale di C&T dovrebbe essere pari al 54,6%. Il livello di ROI così individuato trova spiegazione nella relazione fra redditività e anzianità della flotta delle società comparabili e nell'anzianità della flotta di C&T. È il ROI che in media qualsiasi azienda comparabile del settore registrerebbe se avesse una flotta con la medesima anzianità della flotta di C&T"¹⁴⁴. C&T evidenzia che il livello del ROI 'adeguato' risulterebbe pari al 54,6% considerando il capitale al c.d. 'costo storico' (valori di bilancio) mentre, nell'ipotesi del c.d. 'valore di rimpiazzo', il ROI 'adeguato' scenderebbe al 17,2%¹⁴⁵.

156. Infine, la Parte ha replicato il raffronto tra ricavi e *cost plus* utilizzando i) i costi afferenti al segmento passeggeri allocati in base al 'costo incrementale' e ii) i citati valori del ROI al 'costo storico' e al 'valore di rimpiazzo'. Sotto queste ipotesi, le tariffe applicate da C&T non risulterebbero 'eccessive', in quanto la sproporzione tra ricavi e *cost plus* si attesterebbe nel range [-5 - 0% - 15-20%] con ROI al 'costo storico' e nell'intervallo [1-5%] - [10-15%] con ROI al 'valore di rimpiazzo'.

III.3 L'equità delle tariffe applicate da C&T

157. In tema di equità, le memorie difensive di C&T ripropongono l'utilizzo del criterio del confronto intertemporale delle tariffe applicate dalla società,

¹⁴³ Cfr. doc. n. 93.2.

¹⁴⁴ Cfr. doc. n. 93.2, pag. 66.

¹⁴⁵ Cfr. doc. n. 93.1, pag. 47.

che sono state stabili nel tempo. Pertanto, secondo tale metodologia, non risulterebbe possibile contestare l'iniquità dei prezzi, anche perché nel mercato rilevante vi è stato un significativo evento con importanti impatti competitivi, ossia l'apertura dello scalo di Tremestieri a Messina, dedicato al traffico di mezzi pesanti.

158. C&T sottolinea inoltre che le Risultanze Istruttorie (Appendice 2) evidenziano che, a differenza del segmento passeggeri con auto, l'intero segmento merci (VSG-MRSF e VSG-MTR) non mostra una sproporzione tra ricavi e *cost plus* e che tale presunta differente profittabilità dei segmenti risulterebbe collegata alle scelte arbitrarie effettuate nell'allocazione dei costi sulla VSG-MRSF.

159. Passando al confronto tariffario con vettori attivi su tratte comparabili, C&T, come sopra evidenziato (cfr. sezione II.2.5 - *supra*), ha prodotto un proprio studio di *benchmarking* da cui, confrontando i 'prezzi per miglio' applicati da C&T con quelli delle rotte considerate equiparabili, emergerebbe che le tariffe della società non risultano più elevate di quelle mediamente applicate sulle rotte *benchmark*. Secondo la Parte, l'analisi di *benchmarking* confermerebbe, inoltre, “[...] *la peculiarità del servizio di continuità territoriale garantito da C&T, nonché la congruità della politica di pricing, con prezzi per il trasporto di passeggeri con veicolo al seguito che sono quantomeno nella media rispetto a servizi comparabili a livello europeo*”¹⁴⁶.

160. Partendo da tale studio, secondo la Parte, “*la CRI [...] rielabora (rectius, stravolge) le analisi fatte nello studio [N.d.R. originariamente depositato da C&T], modificando i criteri di comparazione in esso utilizzati, eliminando alcuni dati ed utilizzandone degli altri errati. È chiaro che in questo modo le risultanze dello studio prodotto da C&T vengono completamente alterate e ‘piegate’ verso risultanze tese a mostrare una sproporzione di prezzo [...] che, però, non esiste*”¹⁴⁷.

161. In primo luogo, la Parte contesta l'esclusione di C&T e di Blufferries dal campione delle rotte comparabili. In particolare, Blufferries dovrebbe essere necessariamente incluso in quanto non rappresenta un mero *follower*, bensì un *competitor* che esercita pressione competitiva nei confronti di C&T.

In secondo luogo, C&T ribadisce che il confronto con le rotte comparabili andrebbe effettuato considerando il 'prezzo per miglio', che rappresenta la metrica scientificamente più corretta e, tra l'altro, quella utilizzata nell'avvio del procedimento.

¹⁴⁶ Cfr. doc. n. 39, pag. 2.

¹⁴⁷ Cfr. doc. n. 93, pag. 47.

162. Nelle memorie C&T chiarisce altresì che, sebbene le rotte individuate nello studio di *benchmarking* depositato agli atti siano comparabili, ciò non implica che queste siano anche omogenee. Infatti, solo le rotte operate da Blufferries (VSG-MP) e da Forsea/Scandilines (Helsingor-Helsingborg) sono omogenee rispetto a quella oggetto d'analisi (VSG-MRSF). Pertanto, continua la società, solo su tali rotte sarebbe possibile comparare il 'prezzo del biglietto' in luogo del 'prezzo per miglio', e le evidenze mostrerebbero che le tariffe di C&T sono analoghe a quelle dei due vettori citati.

163. In merito all'analisi di comparazione con le tariffe applicate su rotte *benchmark*, la Parte solleva anche questioni procedurali, contestando che sarebbero stati presi in considerazione solo i listini pubblici dei vettori, senza inviare ad essi specifiche richieste di informazioni. Inoltre, non sarebbero state fornite evidenze concernenti la scontistica applicata e non sarebbero state considerate le tariffe promozionali di C&T. Infine, rispetto alla rotta comparabile Der Helder-Texel, operata dal vettore TESO, la Parte contesta l'esistenza di una delle tariffe considerate nell'analisi di comparazione (tariffa sola andata, in quanto il vettore offre solo biglietti del tipo A/R).

164. C&T ha, inoltre, fornito le proprie giustificazioni in merito alla circostanza per cui il prezzo dei biglietti, a parità di tipologia di traffico (merci o passeggeri), è il medesimo per le due rotte VSG-MRSF e VSG-MTR, prescindendo dalla diversa lunghezza delle stesse¹⁴⁸.

In particolare, il porto di Tremestieri - realizzato con l'esplicita funzione di ricevere il traffico pesante in attraversamento sullo Stretto, al fine di decongestionare il transito di tali veicoli nella città di Messina - non sarebbe tuttavia in grado di assorbire la totalità del traffico di mezzi pesanti per motivi legati alla costruzione del porto e alle condizioni meteorologiche che ne provocano spesso l'insabbiamento, rendendo necessario spostare una parte del traffico merci anche su MRSF. In un simile contesto, la scelta di applicare il medesimo prezzo evita contestazioni da parte degli utenti che, a fronte di un percorso minore in termini di miglia e un conseguente minor prezzo del biglietto, chiederebbero tutti di essere traghettati su MRSF, vanificando le finalità di liberare la città di Messina dal traffico di mezzi pesanti, che ha condotto alla costruzione dello scalo di Tremestieri¹⁴⁹.

165. Infine, con specifico riferimento agli aspetti qualitativi del servizio di traghettamento offerto, C&T ha evidenziato gli investimenti effettuati nel

¹⁴⁸ Cfr. doc. n. 34.

¹⁴⁹ Cfr. "Dichiarazione dello stato di emergenza della città in relazione all'attraversamento da parte dei mezzi pesanti" con il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 15-novembre-2001 (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 269 del 19-novembre-2001).

tempo per agevolare le attività di imbarco e, inoltre, ha sottolineato la puntualità del servizio. Quanto al livello di soddisfazione dei clienti, contestando la possibilità di considerare TripAdvisor come una fonte attendibile, la Parte ha fornito i propri dati interni che mostrano come su [1.000-2.000] consumatori consultati, [1.000-2.000] valutano il servizio come ‘buono’ e ‘molto buono’¹⁵⁰.

III.4 In subordine: la sanzione

166. C&T ritiene che le evidenze e argomentazioni prodotte siano idonee a dimostrare la non sussistenza della condotta abusiva contestata nelle CRI. Pertanto, solo in via subordinata, richiede di considerare l’illecito come non grave e, comunque, di non irrogare una sanzione nei suoi confronti.

167. Nello specifico, C&T sottolinea come le evidenze concernenti la presunta iniquità, siano il frutto di “[...] un eclatante travisamento dei dati oggettivi che emergono dal confronto tra i prezzi di C&T e quelli degli altri vettori esteri”¹⁵¹.

Inoltre, con specifico riferimento alla durata dell’infrazione, C&T ritiene che la condotta non possa considerarsi come ‘ancora in corso’, in quanto la CRI non ha esteso le analisi agli anni 2020 e 2021.

168. Con riguardo all’*entry fee*, la Parte sottolinea come l’abuso contestato rappresenterebbe una novità sul piano nazionale e comunitario, conseguentemente verrebbe a mancare l’elemento soggettivo che consentirebbe di irrogare una sanzione pecuniaria e, quindi, l’applicazione dell’*entry fee*.

169. Infine, la Parte illustra di aver proceduto a una generalizzata riduzione dei prezzi per i servizi di traghettamento sullo Stretto. Nello specifico: “C&T ha deciso di procedere ad una generalizzata riduzione dei prezzi per il servizio di trasporto marittimo sullo Stretto di Messina per l’intero anno 2022. Questo intervento porterà ad una riduzione di circa il 10% del prezzo del biglietto per il trasporto di passeggeri con auto/moto/camper al seguito, nonché ad una riduzione tra il 3% e il 12% del prezzo del biglietto per il trasporto di veicoli commerciali. Questa riduzione dei prezzi è il frutto della scelta imprenditoriale della Società di destinare a beneficio della propria clientela le compensazioni previste dal decreto-legge n. 104 del 2020 per i danni subiti dal settore del trasporto marittimo”¹⁵².

¹⁵⁰ Cfr. doc. n. 93, pag. 52.

¹⁵¹ Cfr. Doc. n. 93, pag. 55

¹⁵² Cfr. doc. n. 93, pag. 56.

IV VALUTAZIONI

IV.1 Questioni preliminari

IV.1.1 Sulla compressione dei diritti di difesa

170. Nelle proprie memorie finali¹⁵³, C&T ha preliminarmente sollevato una questione concernente la presunta compressione dei propri diritti di difesa con riferimento a due profili istruttori: *i*) il calcolo del livello del ROI rappresentativo di un congruo livello di redditività ('ROI adeguato'), con specifico riferimento ai criteri sulla base dei quali sono state selezionate le imprese incluse nel campione e alle fonti da cui è stato tratto il valore del ROI di tali imprese; *ii*) le modalità di rilevazione dei prezzi applicati dagli operatori attivi su rotte comparabili, con riguardo al mancato invio di specifiche richieste di informazioni ai vettori esteri per comprendere modalità di applicazione e peso delle tariffe agevolate. In particolare la Parte ha lamentato una presunta carenza istruttoria su tali profili e il mancato accesso alle informazioni utilizzate nelle CRI.

171. Sul primo profilo si osserva, come peraltro comunicato alla Parte in corso di procedimento¹⁵⁴, che la stessa ha avuto a disposizione tutte le informazioni e i dati richiesti. In particolare, i dati e le informazioni puntuali utilizzati per il calcolo del 'ROI adeguato', tutti provenienti da bilanci pubblici, sono stati riportati nell'allegato dell'Appendice 1 della CRI e del presente provvedimento.

172. In particolare, l'individuazione del livello del 'ROI adeguato', si è basato su un campione di 23 vettori, comprendente tutte le società incluse nello studio di *benchmarking* depositato agli atti del fascicolo dalla stessa C&T¹⁵⁵ per le quali è stato possibile reperire il bilancio di esercizio per gli anni 2017-2019 (14 società), cui sono state aggiunte le ulteriori principali compagnie di traghettamento/navigazione attive su tratte europee per le quali è stato possibile reperire il bilancio di esercizio, sempre per gli anni 2017-2019 (Laziomar, Liberty Lines, CIN (Tirrenia), Grimaldi Euromed, Forship, Destination Gotland, Tallink Grupp, DFDS e Irish Ferries).

173. Con riguardo al secondo profilo relativo alla rilevazione delle tariffe applicate dai vettori attivi sulle rotte comparabili - ancora una volta quelle

¹⁵³ Anche nel corso dell'Audizione Finale C&T ha fatto riferimento alla mancanza di alcuni dati e all'utilizzo di informazioni non a disposizione della Parte. Tuttavia, la società non è riuscita a indicare puntualmente le informazioni di cui non aveva conoscenza. Cfr. doc. n. 93, 98 e relativi allegati.

¹⁵⁴ Cfr. doc. n. 96.

¹⁵⁵ Cfr. doc. n. 39.1.

individuate proprio dalla C&T nello studio di *benchmarking* - si evidenzia che tutte le informazioni sono contenute nella Figura 6 delle CRI e del presente provvedimento. In particolare, la citata Figura 6 riporta puntualmente i tassi di cambio utilizzati, la metodologia per il calcolo della Parità di Potere d'Acquisto, i *link* ai siti *web* dove sono disponibili i listini dei vettori esteri considerati. Inoltre, come chiarito in calce alla medesima Figura 6, tali listini sono stati acquisiti agli atti e fatti confluire nel fascicolo istruttorio¹⁵⁶. La Società ha avuto accesso a tale documento in occasione dell'accesso agli atti del 7 dicembre 2021¹⁵⁷.

174. Infine, anche l'obiezione concernente la presunta carenza istruttoria appare strumentale e priva di pregio. Infatti, i listini considerati indicano i prezzi effettivamente richiesti dai vettori. Inoltre, a differenza dello studio di *benchmarking* di Parte, che ha strumentalmente considerato solo le tariffe più elevate applicate sulle rotte comparabili, l'attività istruttoria ha approfondito l'analisi dell'offerta commerciale di tali vettori, riscontrando dei listini prezzi ben più ampi e articolati rispetto a quelli presi in analisi da C&T.

Quanto al 'peso' delle tariffe agevolate applicate dai vettori comparabili, si ricorda che il prezzo medio applicato da C&T risulta più caro di circa il [40-45%] (Sezione IV.4.1 - *infra*) rispetto alla media delle tariffe più elevate dei vettori comparabili. Una simile evidenza implica che, anche considerando il 'peso' delle tariffe agevolate, sarebbero emerse ulteriori evidenze volte a confermare l'iniquità delle tariffe di C&T rispetto alle rotte comparabili, non il contrario. Infatti, considerare le tariffe agevolate dei vettori comparabili porterebbe a individuare un prezzo sicuramente inferiore a quello medio massimo, che risulta già ampiamente inferiore a quello applicato in media da C&T.

IV.1.2 Sulla base giuridica utilizzata

175. Nella propria memoria difensiva, C&T contesta altresì la base giuridica utilizzata, ossia l'art. 3 della Legge n. 287/1990 in luogo dell'art. 102 del TFUE, ritenendo tale elemento sufficiente per procedere all'archiviazione del procedimento.

176. Preliminarmente, si evidenzia che il servizio oggetto d'analisi, ossia il collegamento delle aree metropolitane che si affacciano sullo Stretto di Messina, è indirizzato a un'utenza prettamente locale nel corso dell'intero

¹⁵⁶ Cfr. doc. n. 76.

¹⁵⁷ Cfr. doc. n. 86.

anno, cui si sommano, nel periodo di picco stagionale, i flussi turistici. In aggiunta, è sufficiente ricordare che il giudice amministrativo ha affermato chiaramente che l'applicazione della base giuridica comunitaria o nazionale non incida in alcun modo sulla valutazione sostanziale degli illeciti *antitrust*. Ad esempio, il TAR Lazio ha chiarito che: *“anche ove non sussista un apprezzabile pregiudizio al commercio tra Stati membri, l'applicazione della norma comunitaria da parte dell'Autorità non incide sulla valutazione sostanziale, in termini di liceità antitrust, dell'intesa oggetto di valutazione. L'art. 2 della l. n. 287/90, escluso ovviamente il presupposto del pregiudizio al commercio tra Stati membri, riproduce infatti quasi per intero il testo della norma comunitaria, mutuandone la ratio e la finalità”*¹⁵⁸. Analogamente, data la perfetta identità testuale dell'art. 3 della legge 287/90 e dell'art. 102 TFUE, quale che sia la base giuridica scelta, la stessa non incide sulla valutazione dei fatti in questa sede operata.

IV.2 Il mercato rilevante

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

178. 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 esclusivamente (o quasi) al trasporto merci¹⁵⁹.

179. L'Autorità, nei suoi precedenti, ha escluso la sostituibilità tra collegamenti veloci via aliscafo e collegamenti attraverso traghetti, in ragione dei diversi tempi di percorrenza e delle differenze di prezzo tra i due servizi. Nello specifico contesto rappresentato dall'area dello Stretto, la mancanza di sostituibilità tra traghetto e aliscafo emerge, in primo luogo, considerando l'impossibilità di imbarcare autoveicoli sulle navi veloci e, inoltre, rilevando la peculiare natura dei servizi erogati da Blu Jet. Si ricorda, infatti, come

¹⁵⁸ Cfr. TAR Lazio, sentenza n. 4123/2007, pag. 39. Pronuncia relativa al procedimento I639 – Prodotti disinfettanti, provv. n. 15393 del 26 aprile 2006.

¹⁵⁹ Si veda, *ex multis*, C11072 – Moby/Toremar, provv. n. 22622 del 19/7/2011; C4400 - Investimenti-Seaferryland/Compagnia Tirrenica di Navigazione, provv. n. 9121, 18/1/ 2001; A267 - Diano/Tourist Ferry Boat - Caronte Shipping – NGI, provv. n. 10650, del 17/4/2002; A49 – Pozzuoli Ferries/Gruppo Lauro, provv. n. 2379, del 19/10/1994; C10919 - Marininvest/Grandi Navi Veloci, provv. n. 22109, del 9/2/2011.

illustrato nella II.1.2 (*supra*), che gli aliscafi sulla VSG-MP rappresentano un servizio complementare e coordinato al trasporto ferroviario effettuato da RFI, con tabelle orarie coerenti con la partenza e l'arrivo dei treni, che non sempre coincidono con le esigenze del traffico passeggeri che attraversano lo Stretto. Infine, la tratta RC-MP è caratterizzata da specifiche esigenze di continuità territoriale del traffico pendolare.

180. 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 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 dal mercato dei servizi di traghettamento Ro/Pax tramite *ferryboat*.

181. I consolidati precedenti nazionali e comunitari, in applicazione del metodo delle coppie di origine-destinazione, individuano nei collegamenti tra coppie di porti e, più precisamente, tra i rispettivi bacini d'utenza, distinti mercati geografici rilevanti.

182. Come illustrato nella parte in fatto, all'interno dell'area dello Stretto, il trasporto marittimo di linea Ro/Pax si concentra sulle due rotte bidirezionali VSG-MRSF e VSG-MP dove viene movimentata la quasi totalità dei passeggeri e delle automobili, insieme ad una quota di mezzi commerciali per il trasporto merci. Tali rotte vanno distinte dalle rotte bidirezionali a vocazione Ro/Ro¹⁶⁰, ossia la VSG-MTR e la RC-MTR, strutturalmente dedicate al trasporto merci, anche in virtù di specifiche ordinanze del Comune di Messina volte a liberare il centro città dal traffico di mezzi pesanti.

183. Alla luce di tali evidenze e argomentazioni, pertanto, si ritiene che il mercato rilevante è costituito dal trasporto di passeggeri, con o senza veicoli al seguito, e merci sul fascio di rotte bidirezionali che da Villa San Giovanni collega i porti dell'area di Messina, ossia le rotte Ro/Pax VSG-MRSF e VSG-MP.

¹⁶⁰ Come evidenziato, sulle rotte a vocazione Ro/Ro vengono imbarcati passeggeri con autoveicoli con volumi del tutto residuali ($[<1\%]$ di automobili sulla VSG-MTR di Blufferies e $[1-5\%]$ sulla RC-MTR di Meridiano Linea – si veda la Tabella 3, sezione II.2.3., *supra*).

IV.3 La posizione dominante di C&T

184. Come chiarito dalla giurisprudenza amministrativa¹⁶¹, la posizione dominante è una posizione di potenza economica grazie alla quale l'impresa che la detiene è in grado di ostacolare la persistenza di una concorrenza effettiva su un determinato mercato e ha la possibilità di tenere comportamenti in linea di massima indipendenti nei confronti dei concorrenti, dei clienti e, in ultima analisi, dei consumatori¹⁶². L'analisi fattuale, di conseguenza, assume un valore determinante, atteso che *“l'esistenza di una posizione dominante deriva in generale dalla concomitanza di più fattori che, presi isolatamente, non sarebbero stati necessariamente decisivi”*¹⁶³. La norma, dunque, delinea una fattispecie “aperta”, con la conseguenza che per aversi posizione dominante non è necessario che un'impresa si trovi in una posizione di monopolio o di quasi monopolio su un dato mercato, atteso che ciò che rileva è la possibilità per l'impresa di essere in grado (se non di decidere, quantomeno) di influire notevolmente sul modo in cui si svolgerà detta concorrenza¹⁶⁴.

185. Ciò premesso, la posizione dominante di C&T nell'offerta di servizi di traghettamento sul mercato rilevante delle due rotte bidirezionali Ro/Pax VSG-MRSF e VSG-MP emerge in modo chiaro analizzando, in primo luogo, le quote di mercato della società (Tabella 8 - *infra*). Infatti, le quote di mercato di C&T sono pari a circa il [95-100%] per i passeggeri e le auto e a circa l'[80-85%] per le merci. I restanti volumi sono attribuibili a Blufferies.

¹⁶¹ Cfr. Tar Lazio, sent. n. 7175 del 4 giugno 2019, A487 – CIN-Trasporto Marittimo Merci Sardegna; Tar Lazio, sent. n. 6080 del 31 maggio 2018, A484 – Unilever/Distribuzione gelati;; Tar Lazio, sent. n. 1188 del 23 gennaio 2017, A474 – SEA/Convenzione ATA.

¹⁶² Cfr. Corte di Giustizia, sentenza del 14 febbraio 1978, C-27/76, *United Brands*.

¹⁶³ Cfr. Corte di Giustizia, sentenza del 14 febbraio 1978, C-27/76, *United Brands*.

¹⁶⁴ Cfr. Corte di Giustizia, sentenza del 14 febbraio 1978, C-27/76, *cit.*, e Corte di Giustizia, sentenza del 13 febbraio 1979, C-85/76, *Hoffmann/La Roche*.

Tabella 8 – Quote di mercato sulle rotte Ro/Pax VSG-MRSF e VSG-MP (2017-2020)

Tipo Nave	Operatore	Rotta (A/R)	N. Corse	%	N. Mezzi Pesanti (*)	%	N. Auto	%	N. Pax	%
2017										
Ro/Pax	C&T	VSG-MRSF	[10.000-20.000]	100,0%	[200.000-300.000]	100,0%	[1.000.000-2.000.000]	100,0%	[7.000.000-8.000.000]	100,0%
Ro/Pax	Blufferries	VSG-MP	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
TOTALE			[10.000-20.000]	100%	[200.000-300.000]	100%	[1.000.000-2.000.000]	100%	[7.000.000-8.000.000]	100%
2018										
Ro/Pax	C&T	VSG-MRSF	[30.000-40.000]	100,0%	[200.000-300.000]	100,0%	[1.000.000-2.000.000]	100,0%	[7.000.000-8.000.000]	100,0%
Ro/Pax	Blufferries	VSG-MP	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
TOTALE			[30.000-40.000]	100%	[200.000-300.000]	100%	[1.000.000-2.000.000]	100%	[7.000.000-8.000.000]	100%
2019										
Ro/Pax	C&T	VSG-MRSF	[20.000-30.000]	[75-80%]	[200.000-300.000]	[80-85%]	[1.000.000-2.000.000]	[95-100%]	[8.000.000-9.000.000]	[95-100%]
Ro/Pax	Blufferries	VSG-MP	[8.000-9.000]	[20-25%]	[40.000-50.000]	[15-20%]	[80.000-90.000]	[1-5%]	[300.000-400.000]	[1-5%]
TOTALE			[30.000-40.000]	100%	[300.000-400.000]	100%	[1.000.000-2.000.000]	100%	[8.000.000-9.000.000]	100%
2020										
Ro/Pax	C&T	VSG-MRSF	[20.000-30.000]	[80-85%]	[100.000-200.000]	[80-85%]	[1.000.000-2.000.000]	[95-100%]	[4.000.000-5.000.000]	[95-100%]
Ro/Pax	Blufferries	VSG-MP	[4.000-5.000]	[15-20%]	[30.000-40.000]	[15-20%]	[50.000-60.000]	[1-5%]	[200.000-300.000]	[1-5%]
TOTALE			[20.000-30.000]	100%	[200.000-300.000]	100%	[1.000.000-2.000.000]	100%	[4.000.000-5.000.000]	100%

(*) le quote di mercato del segmento merci misurate in tonnellate mostrano risultati uguali alle quote di mercato misurate rispetto al numero di mezzi pesanti, pertanto non sono state riportate nella presente Tabella N.A. Nel 2017 e 2018 Blufferries non aveva attivato la rotta VSG-MP

Fonte: elaborazioni AGCM su dati AdSP (doc. n. 4, 23, 62, 63 e relativi allegati)

186. Le valutazioni in merito alla posizione di assoluta preminenza di C&T non cambiano anche ove si consideri l'insieme dei servizi Ro/Pax e Ro/Ro offerti sullo Stretto (Tabella 9 - *infra*).

I dati mostrano che le quote di C&T risultano sempre elevatissime per l'intero arco temporale, includendo anche le rotte a vocazione Ro/Ro (VSG-MTR e RC-MTR). La quota di C&T raggiunge il [90-95%] con riferimento al numero di auto imbarcate ed è ampiamente superiore all'[80-85%] considerando i passeggeri.

Nel trasporto merci, considerando complessivamente le due rotte servite da C&T, ossia la VSG-MRSF e la VSG-MTR (i passeggeri su questa rotta sono assolutamente marginali), la quota attribuibile alla società è pari al [65-70%] circa nel triennio 2017-2019 mentre, nel 2020, raggiunge il [55-60%]. Segue Blufferries con quote merci che vanno dal [20-25%] circa (2017-2019) al [25-30%] circa (2020). Infine, Meridiano sulla rotta RC-MTR cattura il [10-15%] del trasporto merci.

Tabella 9 – Quote di mercato sulle rotte Ro/Pax e Ro/Ro dello stretto di Messina (2017-2020)

2017										
Tipo Nave	Operatore	Rotta (A/R)	N. Corse	%	N. Mezzi Pesanti (*)	%	N. Auto	%	N. Pax	%
2017										
Ro/Pax	C&T	VSG-MRSF	[10.000-20.000]	[30-35%]	[200.000-300.000]	[30-35%]	[1.000.000-2.000.000]	[90-95%]	[7.000.000-8.000.000]	[85-90%]
Ro/Ro	C&T	VSG-MTR	[8.000-9.000]	[15-20%]	[200.000-300.000]	[30-35%]	[400-500]	[<1%]	[200.000-300.000]	[1-5%]
Ro/Ro	Meridiano	RC-MTR	[7.000-8.000]	[10-15%]	[90.000-100.000]	[10-15%]	[10.000-20.000]	[<1%]	[100.000-200.000]	[1-5%]
Ro/Ro	Blufferies	VSG-MTR	[10.000-20.000]	[35-40%]	[100.000-200.000]	[20-25%]	[70.000-80.000]	[1-5%]	[400.000-500.000]	[5-10%]
Ro/Pax	Blufferies	VSG-MP	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
TOTALE			[40.000-50.000]	100%	[700.000-800.000]	100%	[1.000.000-2.000.000]	100%	[8.000.000-9.000.000]	100%
2018										
Ro/Pax	C&T	VSG-MRSF	[30.000-40.000]	[40-45%]	[200.000-300.000]	[30-35%]	[1.000.000-2.000.000]	[90-95%]	[7.000.000-8.000.000]	[95-90%]
Ro/Ro	C&T	VSG-MTR	[10.000-20.000]	[20-25%]	[200.000-300.000]	[25-30%]	[200-300]	[<1%]	[200.000-300.000]	[1-5%]
Ro/Ro	Meridiano	RC-MTR	[6.000-7.000]	[5-10%]	[90.000-100.000]	[10-15%]	[9.000-10.000]	[<1%]	[100.000-200.000]	[1-5%]
Ro/Ro	Blufferies	VSG-MTR	[10.000-20.000]	[20-25%]	[100.000-200.000]	[20-25%]	[80.000-90.000]	[1-5%]	[500.000-600.000]	[5-10%]
Ro/Pax	Blufferies	VSG-MP	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
TOTALE			[70.000-80.000]	100%	[700.000-800.000]	100%	[1.000.000-2.000.000]	100%	[8.000.000-9.000.000]	100%
2019										
Ro/Pax	C&T	VSG-MRSF	[20.000-30.000]	[40-45%]	[200.000-300.000]	[30-35%]	[1.000.000-2.000.000]	[90-95%]	[8.000.000-9.000.000]	[85-90%]
Ro/Ro	C&T	VSG-MTR	[10.000-20.000]	[20-25%]	[200.000-300.000]	[30-35%]	[200-300]	[<1%]	[300.000-400.000]	[1-5%]
Ro/Ro	Meridiano	RC-MTR	[7.000-8.000]	[5-10%]	[90.000-100.000]	[10-15%]	[8.000-9.000]	[<1%]	[100.000-200.000]	[1-5%]
Ro/Ro	Blufferies	VSG-MTR	[10.000-20.000]	[10-15%]	[100.000-200.000]	[10-15%]	[10.000-20.000]	[1-5%]	[100.000-200.000]	[1-5%]
Ro/Pax	Blufferies	VSG-MP	[8.000-9.000]	[10-15%]	[40.000-50.000]	[5-10%]	[80.000-90.000]	[1-5%]	[300.000-400.000]	[1-5%]
TOTALE			[70.000-80.000]	100%	[700.000-800.000]	100%	[1.000.000-2.000.000]	100%	[9.000.000-10.000.000]	100%
2020										
Ro/Pax	C&T	VSG-MRSF	[20.000-30.000]	[35-40%]	[100.000-200.000]	[20-25%]	[1.000.000-2.000.000]	[90-95%]	[4.000.000-5.000.000]	[80-85%]
Ro/Ro	C&T	VSG-MTR	[10.000-20.000]	[25-30%]	[200.000-300.000]	[30-35%]	[500-600]	[<1%]	[300.000-400.000]	[5-10%]
Ro/Ro	Meridiano	RC-MTR	[6.000-7.000]	[10-15%]	[90.000-100.000]	[10-15%]	[4.000-5.000]	[<1%]	[100.000-200.000]	[1-5%]
Ro/Ro	Blufferies	VSG-MTR	[10.000-20.000]	[15-20%]	[100.000-200.000]	[20-25%]	[30.000-40.000]	[1-5%]	[200.000-300.000]	[5-10%]
Ro/Pax	Blufferies	VSG-MP	[4.000-5.000]	[5-10%]	[30.000-40.000]	[1-5%]	[50.000-60.000]	[1-5%]	[200.000-300.000]	[1-5%]
TOTALE			[60.000-70.000]	100%	[700.000-800.000]	100%	[1.000.000-2.000.000]	100%	[5.000.000-6.000.000]	100%

(*) le quote di mercato del segmento merci misurate in tonnellate mostrano risultati uguali alle quote di mercato misurate rispetto al numero di mezzi pesanti, pertanto non sono state riportate nella presente Tabella N.A. Nel 2017 e 2018 Blufferies non aveva attivato la rotta VSG-MP

Fonte: elaborazioni AGCM su dati AdSP (doc. n. 4, 23, 62, 63 e relativi allegati)

187. C&T detiene pertanto una posizione dominante non solo nel mercato

rilevante individuato, ma anche sull'intera area dello Stretto. Tra l'altro, con particolare riferimento al segmento passeggeri e auto, la società beneficia, in modo stabile nel tempo, di una condizione prossima al monopolio.

Tale aspetto risulta di particolare rilievo nell'esame di una fattispecie di prezzi eccessivamente onerosi in quanto il potere di mercato di cui gode la società è tale che la sua politica commerciale non risulta in alcun modo disciplinata dalla presenza dei concorrenti, sia attuali che potenziali. Infatti, le quote di mercato di Blufferries e Meridiano, soprattutto con riferimento ai passeggeri e alle auto, mostrano come tali operatori non esercitino alcun vincolo competitivo, essendo del tutto marginali rispetto alla Parte. Il principale operatore è Blufferries che, tuttavia, la stessa Parte non considera un reale *competitor*¹⁶⁵, poiché opera in modo residuale nel trasporto dei passeggeri con auto e merci sulla VSG-MP, essendo il trasporto di mezzi pesanti sulla rotta VSG-MTR il *core business* della società¹⁶⁶.

188. Oltre all'analisi delle quote di mercato, la posizione di dominanza di C&T emerge chiaramente anche considerando ulteriori elementi che caratterizzano il suo potere economico nel mercato rilevante.

In primo luogo, C&T rappresenta l'operatore che storicamente (dal 1965) offre il servizio di collegamento sullo Stretto. Tale circostanza, oltre a garantire conoscenza del territorio, notorietà e immediata riconoscibilità del marchio, consente alla società di avere piena cognizione delle esigenze di mobilità della clientela e dei suoi sviluppi nel corso del tempo, potendo così anticiparle e definire coerentemente le proprie offerte commerciali (orari, tariffe, ecc.).

189. In secondo luogo, C&T è l'unico vettore ad aver sempre servito la VSG-MRSF, essendo verticalmente integrato nello scalo in qualità di gestore del *terminal* e vettore. Tale rotta, oltre a beneficiare di collegamenti diretti con la rete autostradale, consente di offrire i servizi di traghettamento più brevi e rapidi e, conseguentemente, rappresenta la tratta commercialmente più attrattiva per i passeggeri in viaggio con auto al seguito. Al riguardo, anche Blufferries afferma che "*L'approdo di MRSF, in virtù [...] della sua posizione geografica, può risultare una soluzione dotata di maggiore attrattività per il trasporto di passeggeri con auto al seguito*"¹⁶⁷.

190. Nel valutare il contesto di mercato, assume particolare importanza anche la dimensione della flotta di C&T, composta da 8 navi, di cui 3 dedicate esclusivamente alla VSG-MRSF e altre 5 che possono alternativamente

¹⁶⁵ Cfr. *infra* nota 215 e §257.

¹⁶⁶ Cfr. docc. n. 28, 49.

¹⁶⁷ Cfr. doc. n. 49.4, pag. 3.

servire anche la VSG-MTR. Una simile disponibilità di navi, insieme agli altri fattori descritti, rappresenta un forte disincentivo all'entrata o all'espansione nel mercato, anche per un operatore come Blufferries. Tale operatore, con una flotta composta da 4 navi nel periodo preso in analisi dall'istruttoria, ossia la metà di C&T, ha evidenziato che il numero di navi rappresenta “[...] *una scelta strategica, a tutela del proprio core business, derivante dall’analisi della propria flotta navale [...] e dei volumi di merci trasportate [...], per offrire un servizio di qualità, [...] consentendo esclusivamente di servire una rotta, nel caso di Blufferries, la MTR-VSG* [N.d.R. sottolineatura aggiunta]”¹⁶⁸.

191. L’ampiezza della propria flotta consente a C&T di presidiare il traffico su tutto lo Stretto, potendo servire efficacemente due distinte rotte e offrire un numero di corse ineguagliabile dai concorrenti.

Inoltre, l’elevato numero di navi disponibili garantisce a C&T la possibilità di intensificare agevolmente il proprio servizio di traghettamento su una rotta dello Stretto (ad esempio VSG-MRSF) senza dover sottrarre traffico all’altra (ad esempio VSG-MTR, si veda la Figura 2, Sezione II.1.2 - *supra*). In tal modo, la società ha la piena capacità di contrastare l’espansione degli attuali concorrenti e l’ingresso di nuovi operatori.

192. Pertanto, la dimensione della flotta di C&T contribuisce ad aumentare le barriere all’entrata di natura economico-finanziaria, che risultano di per sé importanti in virtù degli ingenti capitali necessari per dotarsi di una flotta navale adeguata all’erogazione dei servizi di traghettamento sullo Stretto. Inoltre, il numero di navi a disposizione di C&T rappresenta una ‘barriera strategica’ in grado di inibire o scoraggiare sia l’ingresso di nuovi operatori che una significativa espansione dei vettori attualmente presenti.

193. Nelle proprie memorie difensive, C&T ha contestato di disporre di potere di mercato, sostenendo che la presenza di approdi liberi su entrambi i versanti dello Stretto - accessibili grazie a una semplice autorizzazione dell’AdSP - renderebbe agevole l’entrata nel mercato in presenza di prezzi particolarmente profittevoli. In altri termini, in virtù dell’assenza di barriere normative o amministrative, non sarebbe possibile qualificare C&T come operatore in posizione dominante, in quanto la presenza della concorrenza potenziale impedirebbe di applicare prezzi eccessivi. Al riguardo, la Parte ha anche evidenziato che nelle procedure e contratti che disciplinano le concessioni di cui è titolare presso gli scali di MRSF e VSG è presente una clausola multi-vettore che impone a C&T di garantire l’accesso ai *terminal* a tutti i vettori interessati.

¹⁶⁸ Cfr. doc. n. 49, pag. 2.

194. Quanto alla dimensione della propria flotta, C&T ha inoltre sottolineato come questa non possa essere considerata né una barriera strategica né finanziaria. Nello specifico, il numero di navi sarebbe proporzionale al servizio erogato e, pertanto, C&T non avrebbe capacità in eccesso. A ciò si aggiunge che, nel settore armatoriale, vi sarebbe la possibilità di affittare navi pronte all'uso anche per brevi periodi dell'anno. In alternativa, un potenziale entrante potrebbe adottare una strategia di diversificazione, come quella praticata da Blufferries. Tale vettore, infatti, normalmente serve il segmento merci sulla VSG-MTR e, nel solo periodo estivo, intensifica le corse sulla VSG-MP per intercettare il traffico passeggeri, facendo concorrenza a C&T.

195. Al riguardo si osserva che le obiezioni sollevate da C&T in merito alla presenza disciplinante della concorrenza potenziale, in un mercato asseritamente non saturo e caratterizzato da ampie possibilità di accesso, appaiono strumentali e del tutto sganciate da una reale valutazione del servizio di traghettamento sullo Stretto.

196. In primo luogo, come sopra evidenziato (si veda Sezione II.1.2 – *supra*), dallo studio del MIMS avente a oggetto *“La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina”*, del maggio 2021, emerge che tra le principali criticità attuali vi è *“l’inadeguatezza [del] numero/qualità approdi (che non permette [una] reale competizione nel mercato di più operatori) [N.d.R., sottolineatura aggiunta]”*¹⁶⁹. Nella sostanza, dallo studio del Ministero emerge con evidenza che la situazione degli approdi sui due versanti dello Stretto, sia in termini di numero che di caratteristiche qualitative degli stessi, è tale da non consentire un reale accesso a eventuali operatori che vogliano offrire servizi in regime di libero mercato. Infatti, l'elevata frequenza dei servizi di collegamento attualmente offerti, alla luce delle delineate condizioni degli scali, già ne determina un congestionamento, che esclude le condizioni richieste per una competizione tra più operatori, quali la possibilità di operare in condizioni di sicurezza, effettuando in modo agevole e sicuro le attività di imbarco e sbarco passeggeri.

197. Per quanto riguarda nello specifico lo scalo di VSG, tre degli otto invasi sono in concessione a RFI, del Gruppo FS, che li utilizza per il traghettamento di treni passeggeri e merci tra VSG e MP, cui si aggiunge il trasporto di soli passeggeri mediante aliscafi svolto da Blu Jet sulla rotta VSG-MP, con l'obiettivo di soddisfare una sinergia tra trasporto marittimo e ferroviario.

¹⁶⁹ Cfr. MIMS - La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina pag. 108. Studio citato alla nota 37.

Bluferries, appartenente allo stesso Gruppo FS, utilizza l'unico approdo non assentito e non in concessione, lo scivolo '0', per il trasporto Ro/Ro verso lo scalo di MTR e quello Ro/Pax, prevalentemente nei mesi estivi, verso lo scalo di MP.

Gli altri quattro invasi sono tutti in concessione a C&T, che se ne serve per il trasporto Ro/Pax sullo scalo di MRSF e Ro/Ro su quello di MTR; la validità della concessione è stata estesa nel 2016 (due anni prima della sua scadenza naturale) per ulteriori 10 anni, fino al 31/12/2018, a fronte dell'impegno di C&T a effettuare *“lavori di ripristino degli elementi strutturali delle banchine a giorno del molo di attracco a Villa San Giovanni”*¹⁷⁰. A tale riguardo, la nuova concessione prevede che *“le aree oggetto dei lavori, sia terra sia a mare, dovranno essere interdette a qualsivoglia traffico estraneo alle specifiche attività del cantiere”*¹⁷¹. Ciò implica che, a fronte di un elevatissimo numero di frequenze operate da C&T sugli invasi di cui è anche concessionario, nel corso dei lavori alcuni di essi sono parzialmente o totalmente interdetti all'utilizzo, creando possibilità aggiuntive di congestionamento del traffico.

Non a caso, tra le iniziative previste nello studio del MIMS di potenziamento e riqualificazione degli approdi e delle stazioni marittime, vi è uno specifico cenno alla riorganizzazione e realizzazione di nuovi ormeggi nel porto di VSG.

198. Per quanto concerne lo scalo di MRSF, la concreta efficacia delle clausole multi-vettore ai fini di un 'agevole ingresso' dei potenziali entranti appare smentita dalla stessa C&T, che ha presentato ricorso al TAR Sicilia, con richiesta di misure cautelari¹⁷², al fine di contrastare la recente decisione dell'AdSP di creare due differenti *terminal* e affidarli (ad esito di gare) a due gestori differenti. Sulla base di quanto riportato dalla stampa locale, *la scelta di “lottizzare la Rada, dopo che lo scalo è sempre stato gestito da un'unica società”* sarebbe, secondo C&T, illegittima e *“la doppia gestione degli scivoli creerebbe problemi anche dal punto di vista logistico, ‘mettendo a rischio il funzionamento di un sistema attivo da 40 anni’* [N.d.R. sottolineatura aggiunta]”. Ancora: *“Caronte&Tourist [...] reclama l'annullamento del bando sostenendo l'unicità storica e non improvvisata della Rada e che lo spacchettamento dell'area sarebbe un grosso limite alla fluidità delle*

¹⁷⁰ Cfr. doc. 13.2, 'Atto formale suppletivo di concessione demaniale marittima n° 06/2016 del 3/3/2016', pag. 4.

¹⁷¹ Cfr. doc. 13.2, 'Atto formale suppletivo di concessione demaniale marittima n° 06/2016 del 3/3/2016', pag. 15.

¹⁷² Il TAR Sicilia, sezione di Catania (Sezione seconda) ha accolto, con ordinanza N. 00071/2022, la richiesta di misure cautelari, fissando alla data del 24 marzo 2022 la trattazione di merito del ricorso.

operazioni [N.d.R. sottolineatura aggiunta]¹⁷³.

199. Ciò premesso, ai fini di una corretta interpretazione delle dinamiche di mercato e della posizione in esso detenuta dagli operatori, gli aspetti amministrativi e regolamentari non possono in ogni caso essere considerati in modo disgiunto rispetto alle dinamiche operative ed economiche, oltre che strategiche, potendo queste ultime determinare l'acquisizione e il mantenimento di una posizione dominante stabile e duratura. Per tale ragione, la valutazione della posizione detenuta da C&T ha tenuto conto di tutti gli elementi presi in considerazione dalla giurisprudenza nazionale e comunitaria, a partire dal noto caso Cewal-Compagnie Maritimes Belges¹⁷⁴.

200. Oltre alle elevatissime quote di mercato detenute da C&T sul mercato rilevante e sull'intera area dello Stretto, sono state evidenziate:

- a) la distanza rispetto al diretto concorrente: le quote di mercato di C&T sono considerevolmente più elevate del concorrente principale Blufferies (Tabella 8 e 9 - *supra*);
- b) le caratteristiche delle rotte servite, la capacità della flotta e la frequenza del servizio offerto: la VSG-MRSF presenta indubbi vantaggi competitivi per la rapidità del collegamento e l'accessibilità dalla rete autostradale, la flotta di

¹⁷³Si vedano le fonti di stampa ai seguente link: <https://messina.gazzettadelsud.it/articoli/cronaca/2022/01/11/rada-san-francesco-di-messina-doppia-gestione-ma-ce-un-ricorso-per-lunicita-dellapprodo-a8042b79-82f4-438d-9591-a76a72326610/>.
<https://www.messinatoday.it/cronaca/traghetti-ricorso-tar-caronte-tourist-bando-gestione-rada-san-francesco.html>.

¹⁷⁴ “The tonnages announced by Cewal were around 90 % of the market in 1987. In 1989 they were [...] % and in 1991 [...] % after the discontinuance of certain infringements established under Article 86 of the EEC Treaty.

It should also be noted that even if the tonnage transported in the area covered by Cowac-south to Zaire (see recital 54 (ii)) were included, Cewal's market share in trade to Zaire would still be more than 70 % of the market defined in this way.

Apart from this very large market share which normally creates a presumption of a dominant position (2), Cewal's power also stems from:

- *the fact that it holds a considerably larger market share than its principal competitor*
- *the benefits it derives from the agreement concluded with Ogefrem, even if Ogefrem has been able to interpret this agreement flexibly;*
- *its network of routes, the capacities of its fleet and the frequency of the services it can provide all of which have to be assessed by reference to the advantages at the disposal of the principal rival service, and*
- *the experience acquired from having provided a service for several decades and the network of influence established in Zaire.*

This situation enables Cewal to act independently vis-d-vis its competitors and customers without being damaged by such an approach. Moreover, Cewal is a vital commercial partner for any importer or exporter having trade links with Zaire.

Taking such factors into account, the Commission concludes that Cewal has a dominant position within the meaning of Article 86 on the group of shipping routes it operates between northern Europe and Zaire. This dominant position is held jointly by the members of Cewal given that they are linked to each other by the conference agreement, which creates very close economic links between them, as evidenced, for example, by the existence of a common scale of freight rates”. Cfr. COMMISSION DECISION of 23 December 1992 relating to a proceeding pursuant to Articles 85 (IV/32.448 and IV/32.450 : Cewal, Cowac and Ukwal) and 86 (IV/32.448 and IV/32.450 : Cewal) of the EEC Treaty, §§ 57-61.

C&T è particolarmente ampia e il servizio offerto è caratterizzato da un'elevatissima frequenza non comparabile a quella di Blufferies su VSG-MP;

c) la presenza radicata nel territorio da diversi decenni: C&T rappresenta l'operatore che ha storicamente fornito (dal 1965) i servizi di traghettamento sullo Stretto; ciò gli ha consentito di acquisire una notevole conoscenza delle caratteristiche della domanda e un'indiscussa notorietà presso l'utenza.

201. La rilevanza dei suddetti elementi ai fini dell'individuazione di una posizione dominante in capo ad una società di navigazione – nel caso di specie Moby/CIN¹⁷⁵ - è stato recentemente ribadito dal Consiglio di Stato : “[...] *dei quattro parametri indicati dalla giurisprudenza comunitaria per definire una ‘posizione dominante’ [vale a dire a) il permanere di una differenza significativa tra la quota di mercato dell’impresa incumbent e quella del principale concorrente, b) il possesso di una capacità e di una frequenza di servizi maggiore; c) l’esistenza di una sviluppata rete di collegamenti; d) l’esistenza di vantaggi competitivi in capo alla società; e) il possesso dell’esperienza acquisita sul mercato] tutti sono stati riscontrati dall’Autorità nel corso dell’istruttoria [...]*”¹⁷⁶.

202. La stessa C&T sottolinea *“l’unicità della tratta che collega le due realtà urbane e quindi i due “quartieri” dell’area metropolitana dello Stretto. [...] il collegamento potrebbe essere considerato alla stregua del trasporto urbano, sia per frequenza che per continuità del servizio, sia su base annuale che giornaliera, sia per i residenti sia per i non residenti”*¹⁷⁷.

Con specifico riferimento al servizio offerto sulla VSG-MRSF, la Parte evidenzia che *“C&T ha scelto di garantire alla clientela la certezza di poter traghettare ogni giorno ed ogni momento dell’anno con celerità e, soprattutto, con orari delle corse certi e ravvicinati durante le 24 ore della giornata. Le corse di C&T sono mediamente distanziate ogni 40 minuti in via ordinaria e ogni 20 minuti nei periodi di picco”*¹⁷⁸.

203. Evidenze al fascicolo confermano che la domanda si sostanzia nella richiesta di un servizio di collegamento di tipo continuativo e sistematico: nel triennio 2017-2019, circa il [70-75%] dei titoli di viaggio venduti da C&T sono del tipo ‘Andata e Ritorno’ e solo il restante [20-25%] sono titoli per il singolo viaggio (Sezione II.2.1 - *supra*). In sintesi, la domanda richiede un servizio completo di attraversamento dello Stretto (A/R), non il mero viaggio ‘solo andata’. Infatti, la connessione di due aree metropolitane deve servire in

¹⁷⁵ Cfr. A478 - Trasporto merci da e per la Sardegna: Moby e Cin, provv. n. 27053 del 28 febbraio 2018.

¹⁷⁶ Cfr. Consiglio di Stato, sentenza n. 02727/2021, del 1/4/2021, pag. 38

¹⁷⁷ Cfr. doc. n. 39.1, pag. 43.

¹⁷⁸ Cfr. doc. n. 34, pag. 8.

modo efficiente le esigenze di mobilità degli utenti che, con ampia flessibilità, devono disporre di navi in partenza e in arrivo a orari ravvicinati. In tal modo, l'utente potrà muoversi tra le sponde dello Stretto agilmente e minimizzando i tempi di attesa, non dovendo preventivamente individuare l'orario del viaggio di andata e quello di ritorno, ma potendosi recare presso gli scali per imbarcarsi sul primo traghetto disponibile¹⁷⁹.

204. In questo contesto di mercato, appare evidente come la frequenza delle corse rappresenti la variabile competitiva principale dei servizi di traghettiamento in analisi. Nel mercato rilevante, la quota di C&T in termini di numero di corse effettuate è pari almeno all'80% circa (oltre il 60% su tutto lo Stretto - Tabella 8, 9 - *supra*). Infatti, sulla VSG-MRSF, C&T offre circa [40-50] coppie di corse in media nell'arco delle 24 ore; Blufferries, sulla VSG-MP, circa [10-20] coppie di corse giornaliere. Ciò implica che, da ogni sponda dello Stretto, partono circa 2 navi all'ora per C&T mentre, per Blufferries, e solo nel periodo estivo, meno di 1 nave ogni 2 ore in media¹⁸⁰.

205. C&T è in grado di offrire un numero di corse così elevato grazie alla disponibilità di un'ampia flotta composta da un numero di navi in grado non solo di garantire il servizio con continuità ma anche di essere utilizzate per soddisfare picchi di domanda o intervenire in caso di problematiche tecniche (navi di riserva).

Il presidio del mercato da parte dell'operatore dominante è totale, in quanto *“C&T effettua il servizio di trasporto con orari fissi anche quando la nave è semivuota (1 o 2 vetture), come può accadere in inverno o negli orari notturni”*. Inoltre, *“C&T dispone di una flotta composta da un numero di navi tale da assicurare sempre e comunque la continuità del servizio; vi sono, cioè, navi di riserva pronte ad entrare in servizio con preavviso minimo, ove si verificano eventi imprevedibili”*¹⁸¹ [N.d.R., sottolineature aggiunte]. In altri termini, l'operatore dominante, offrendo corse sia nelle ore diurne che notturne, non lascia alcuno spazio d'ingresso, in tal modo erigendo un'importante barriera economico-finanziaria e strategica all'entrata e all'espansione sul mercato rilevante.

206. Né appaiono convincenti le argomentazioni di C&T in merito alla possibilità di entrare nel mercato tramite il noleggio delle navi e/o su rotte

¹⁷⁹ Da queste circostanze emerge l'analogia proposta da C&T con i servizi di trasporto urbano: il viaggiatore non effettuata una puntuale programmazione degli orari di viaggio di andata e di ritorno, ma si reca agli imbarchi per imbarcarsi sulla prima nave in partenza.

¹⁸⁰ Tale risultato si ottiene semplicemente dividendo per 24 (ore), le coppie di corse medie giornaliere. I risultati puntuali sono: [1-2] coppie di corse all'ora per C&T e [inferiore a 1] coppie all'ora per Blufferries. Cfr. dati illustrati nella sezione II.1.2. e II.1.3.

¹⁸¹ Cfr. doc. n. 34, pag. 8.

contigue (Bluferries). Dal lato dell'offerta, infatti, al fine di essere profittevole, tale ingresso dovrebbe comunque avvenire con una dimensione minima efficiente¹⁸² che, alla luce dell'attuale situazione, si scontrerebbe - come confermato dallo studio del MIMS e dal ricorso al TAR Sicilia di C&T - con problemi di congestione degli approdi e/o di saturazione dell'offerta. Inoltre, qualora l'eventuale nuovo entrante non riuscisse a replicare la frequenza delle corse offerte da C&T, la pressione concorrenziale esercitata nei confronti dell'operatore dominante sarebbe estremamente limitata.

207. Infatti, considerando il lato della domanda, dato che la maggioranza degli utenti richiede un servizio di traghettamento completo (A/R), la scarsa frequenza delle corse offerta da un nuovo entrante (con una flotta limitata) renderebbe di per sé il servizio poco attrattivo per i consumatori, che dovrebbero sostenere tempi di attesa lunghi e comunque superiori a quelli di C&T. In aggiunta, il consumatore sarà anche disincentivato a diversificare i vettori, ossia, ad esempio, a imbarcarsi all'andata con il nuovo entrante e al ritorno con C&T, per minimizzare i tempi d'attesa. Infatti, in tale circostanza, il consumatore pagherà importi superiori, dovendo rinunciare alle tariffe agevolate 'A/R' di C&T¹⁸³. In definitiva, il servizio del nuovo entrante risulterà significativamente inferiore, con la conseguenza che sarà più difficile sottrarre consumatori a C&T.

208. Ciò è confermato da Blufferries, che opera nel diverso mercato del trasporto merci sulla VSG-MTR utilizzando l'unico invasore ancora libero (lo scivolo '0'), e ha scelto di entrare nel trasporto passeggeri, spostando, solo d'estate, buona parte della sua flotta in partenza da VSG su MP, per catturare una quota della domanda di passeggeri con auto al seguito nei periodi di picco, pari a circa il [1-5%] in termini di auto imbarcate (Tabella 9 - *supra*), comunque residuale rispetto a quella servita da C&T e non in grado di scalfirne il potere di mercato.

209. Nel complesso, le precedenti argomentazioni evidenziano come, sul mercato rilevante, da un lato l'assenza di barriere amministrative o

¹⁸² Si ricorda quanto affermato da Blufferries con riguardo alla dimensione della propria flotta (4 navi nel periodo di interesse), che rappresenta “[...] una scelta strategica, a tutela del proprio core business, derivante dall’analisi della propria flotta navale [...] e dei volumi di merci trasportate [...], per offrire un servizio di qualità, [...] consentendo esclusivamente di servire una rotta, nel caso di Blufferries, la MTR-VSG [N.d.R. sottolineatura aggiunta]”. Cfr. doc. n. 49, pag. 2.

¹⁸³ Se all'andata un consumatore utilizza i servizi di traghettamento offerti dal nuovo entrante, al ritorno dovrà sostenere il costo per la corsa singola ('Sola Andata') applicato da C&T, rinunciando alle tariffe agevolate 'A/R'. Si consideri che la 'Sola Andata' di C&T ha un prezzo pari a 39 euro e il biglietto A/R in giornata un costo di 40 euro. Ciò implica che, nel caso di utilizzo di vettori diversi per l'andata e il ritorno, il consumatore pagherà un importo superiore alla tariffa A/R di C&T (40 euro) per un qualsiasi prezzo del biglietto del nuovo vettore superiore a 1 euro.

regolamentari sia solo teorica alla luce della “*inadeguatezza [del] numero/qualità degli approdi (che non permette reale competizione nel mercato di più operatori)*” evidenziata dallo studio del MIMS¹⁸⁴, dall’altro la presenza di barriere operative, economico-finanziarie e strategiche sia tale da disincentivare l’entrata di nuovi operatori in grado di disciplinare il potere economico di C&T.

210. In conclusione, pertanto, C&T risulta qualificabile come operatore in posizione dominante nel mercato rilevante dei servizi di traghettamento Ro/Pax sulle rotte bidirezionali VSG-MRSF e VSG-MP. La recente procedura competitiva relativa ai due *terminal* di MRSF – peraltro allo stato sospesa - non risulta idonea a modificare tali valutazioni in quanto, pur potendo astrattamente incidere sul futuro assetto competitivo del mercato in esame, non rileva rispetto alla vicenda oggetto di esame e agli ampi vantaggi competitivi di cui ha storicamente goduto C&T.

La posizione di dominanza, peraltro, è pienamente confermata includendo anche le rotte bidirezionali a vocazione Ro/Ro, ossia la VSG-MTR e la RC-MTR.

IV.3.1 Focus sul posizionamento di mercato di Blufferries

211. L’elevato potere di mercato di C&T, qualificabile come operatore in posizione dominante, implica che Blufferries, attivo sul medesimo mercato quasi esclusivamente nei mesi estivi, non sia in grado di esercitare alcuna pressione concorrenziale, servendo una domanda residuale rispetto a quella servita dall’*incumbent*. A riprova di tali valutazioni si consideri che, da un lato, C&T ha mantenuto stabili i propri prezzi da quando il concorrente si è affacciato (su base stagionale) nel mercato rilevante e, dall’altro, Blufferries ha adottato una strategia commerciale del tutto emulativa dell’operatore dominante (c.d. *follower*).

212. Nel corso del procedimento, Blufferries ha chiaramente illustrato che il proprio *core business* è il trasporto di mezzi pesanti: “[...] *la Società, in virtù delle ordinanze del Comune di Messina che non consentono il trasporto dei mezzi pesanti, che rappresentano il core business aziendale, dal centro città, opera per tutto l’anno esclusivamente sul Porto di Tremestieri (MTR), trasportando promiscuamente merci e passeggeri con auto al seguito*”¹⁸⁵ [N.d.R. sottolineatura aggiunta]. Pertanto, Blufferries intercetta il traffico di

¹⁸⁴ Cfr. MIMS - La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina pag. 108. Studio citato alla nota 37.

¹⁸⁵ Cfr. doc. n. 49.4, pag. 2.

passenger con autoveicoli al seguito solo nei casi di insabbiamento dello scalo di MTR, oppure nei mesi estivi di picco stagionale, intensificando le corse su MP. Peraltro, come dichiarato dalla stessa società e sopra evidenziato, la dotazione di navi di cui dispone le consente di operare in modo efficiente solo su una rotta, la VSG-MTR¹⁸⁶.

213. In questo contesto, Blufferies non dispone di leve strategiche e commerciali idonee ad attrarre (e soddisfare) nuova domanda, ma si limita a replicare la struttura di *pricing* di C&T: prezzi indifferenziati per le due rotte; stesso numero massimo di passeggeri (cinque) che possono essere imbarcati sugli autoveicoli; stessa varietà delle tariffe ('Solo Andata', 'A/R in giornata', 'A/R entro 3 giorni'; 'A/R entro 60 giorni', 90 per C&T). Anche il prezzo medio rilevato per i due vettori è sostanzialmente analogo (Sezione II.2.1 - *supra*).

Infatti, in considerazione del servizio stagionale, effettuato con un numero di navi e frequenze contenuto, l'applicazione di tariffe mediamente inferiori all'*incumbent* comporterebbe l'applicazione di prezzi minori sul medesimo bacino d'utenza, rappresentando una strategia che non massimizza i profitti dell'impresa e, pertanto, non razionale.

214. In altre parole, la dominanza di C&T compromette le dinamiche competitive nel mercato rilevante, andando a confinare il concorrente (Blufferies) ai margini del mercato rilevante. In un simile contesto, Blufferies rappresenta un mero *follower*¹⁸⁷ che, all'interno dei propri limitati spazi di autonomia, non può che emulare le strategie commerciali del *leader* del mercato.

IV.4 La condotta abusiva di C&T

215. La presente istruttoria concerne un abuso di sfruttamento, posto in essere dall'operatore dominante attraverso l'applicazione di prezzi e condizioni di vendita ingiustificatamente gravose, in violazione dell'art. 3, lettera *a*) della Legge n. 287/90. Inoltre, in avvio, è stato ipotizzato anche un possibile profilo discriminatorio, in ragione dell'assenza di differenziazione dei prezzi rispetto al numero dei passeggeri presenti in ciascun autoveicolo traghettato.

216. Si anticipa che, alla luce delle evidenze raccolte e delle argomentazioni svolte, le tariffe applicate da C&T ai passeggeri che imbarcano il proprio

¹⁸⁶ Cfr. doc. n. 49.4, pag. 2.

¹⁸⁷ Concorrenza oligopolistica d. à la Stackelberg.

autoveicolo sulla rotta bidirezionale VSG-MRSF risultano qualificabili come condotta abusiva della posizione dominante di C&T, che ha sfruttato il proprio potere di mercato applicando prezzi ingiustificatamente gravosi in violazione della normativa nazionale a tutela della concorrenza. Al contrario, le analisi e le valutazioni svolte nel corso del procedimento non sono idonee a confermare la sussistenza dell'ulteriore profilo abusivo di carattere discriminatorio ipotizzato.

IV.4.1 I prezzi ingiustificatamente gravosi

217. L'applicazione di condizioni economiche ingiustificatamente gravose è stata più volte oggetto di analisi *antitrust* e ha dato luogo a una prassi e giurisprudenza consolidate¹⁸⁸, secondo le quali, ai fini dell'accertamento dell'abuso, è necessario verificare se i prezzi applicati dall'impresa in posizione dominante siano il risultato delle possibilità derivanti dalla propria posizione di mercato, che viene sfruttata al fine di trarne vantaggi commerciali attraverso l'applicazione di un prezzo eccessivo, privo di ogni ragionevole rapporto con il valore economico della prestazione fornita.

218. Nella prassi nazionale e comunitaria, l'art. 3, lett. a) della Legge n. 287/90 e l'art. 102, lett. a), del TFUE vietano a un'impresa in posizione dominante di imporre direttamente o indirettamente prezzi di acquisto o di vendita, nonché altre condizioni commerciali inique e, in particolare, proibisce l'applicazione di prezzi eccessivamente onerosi che non risultino giustificati da alcuna ragione legittima.

219. La Corte di giustizia dell'Unione europea (CGUE) ha stabilito, nella pronuncia *United Brands*, che un prezzo risulta illecito ai sensi delle disposizioni interessate quando l'impresa, avvalendosi della propria posizione dominante, trae vantaggi commerciali che non avrebbe ottenuto se ci fosse stata una concorrenza normale e sufficientemente efficace nel mercato rilevante¹⁸⁹. Infatti, in presenza di una condotta abusiva, il prezzo praticato non risulta avere un ragionevole rapporto con il valore economico della prestazione fornita¹⁹⁰.

¹⁸⁸ Il riferimento è alla sentenza della Corte di Giustizia, C-27/76, *United Brands Company e United Brands Continentaal BV v Commission*; ripresa in seguito in *Banane Chiquita*, sentenza del 14 febbraio 1978; OSA, C-351/12, paragrafo 88; C-52/07, *Kanal 5 and TV 4*; C-226/84, *British Leyland v. Commission*; C-26/75, *General Motors v Commission*; C-30/87, *Corinne Bodson contro SA Pompes funèbres des régions libérées*; C-323/93, *Crespelle*; nonché nelle decisioni della Commissione, COMP/C-1/36.915 - *Deutsche Post AG*; Commissione, COMP/A.36.568/D3, *Scadlines Sverige AB v. Port ofHelsinborg*.

¹⁸⁹ Cfr. Corte Giust. UE, 14 febbraio 1978, in causa 27/76 *United Brands Company e United Brands Continentaal BV c. Commissione delle Comunità europee. Banane Chiquita*, par. 249.

¹⁹⁰ Cfr. Corte Giust. UE, *United Brands*, cit., par. 250.

220. È noto come non esista un unico metodo, prescritto *ex lege* o risultante dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia, per valutare tale rapporto tra il valore economico di un prodotto o servizio e il suo prezzo. Al contrario, la stessa CGUE ha sottolineato che, a seconda delle circostanze del caso, possono essere utilizzati metodi diversi per determinare se un prezzo praticato da un'impresa dominante è eccessivo e iniquo e, pertanto, abusivo¹⁹¹.

221. Tuttavia, la modalità più classica e rigorosa, nonché più comunemente applicata si basa sul “*raffronto tra il prezzo di vendita del prodotto in questione e il suo costo di produzione*”¹⁹². Tale analisi di confronto tra prezzo e costi, nella metodologia indicata dai giudici europei, si sviluppa in due fasi: A) la prima è volta a verificare “*se vi sia un'eccessiva sproporzione tra il costo effettivamente sostenuto ed il prezzo effettivamente richiesto*”; B) la seconda ad accertare se il prezzo eccessivo rispetto ai costi sia altresì “*non equo, in assoluto oppure rispetto ai prodotti concorrenti*”¹⁹³.

222. I due criteri per verificare l'iniquità di un prezzo eccessivo sono alternativi. Pertanto, per stabilire che un prezzo sia illecito ai sensi dell'art. 102, lett. a) del TFUE, o dell'analogo art. 3 lett. a) della Legge n. 287/90, è sufficiente che anche solo una delle due alternative previste nella seconda fase del *test* sia soddisfatta¹⁹⁴.

A) La sproporzione tra i ricavi e i costi di C&T (eccessività)

223. L'analisi concernente la sproporzione tra ricavi e costi di C&T (eccessività), ossia la prima parte del *test United Brands* (Sezione II.2.4 - *supra*), è stata svolta raffrontando i ricavi dell'operatore dominante con il c.d. *cost plus*, in modo da identificare l'ampiezza del margine di profitto; ciò in analogia con la giurisprudenza in materia: “*Questa sproporzione potrebbe, fra l'altro, essere valutata obiettivamente in base al raffronto tra il prezzo di vendita del prodotto in questione e il suo costo di produzione, raffronto da cui risulterebbe l'entità del margine di profitto*”¹⁹⁵.

¹⁹¹ Cfr. Corte Giust. UE, *United Brands*, cit., par. 253.

¹⁹² Cfr. Corte Giust. UE, *United Brands*, cit., par. 251.

¹⁹³ Cfr. Corte Giust., *United Brands*, par. 252. V. anche Cfr. Corte Giust. UE, OSA, C-351/12, paragrafo 88; C-52/07, *Kanal 5 and TV 4*; C-226/84, *British Leyland v. Commission*; C-26/75, *General Motors v Commission*; C-30/87, *Corinne Bodson contro SA Pompes funèbres des régions libérées*; C-323/93, *Crespelle*; Commissione, COMP/C-1/36.915 - *Deutsche Post AG - Intercettazione di posta transfrontaliera*; Commissione, COMP/A.36.568/D3, *Scadlines Sverige AB v. Port of Helsingborg*.

¹⁹⁴ Cfr. anche Corte Giust. UE, ordinanza del 25 marzo 2009, in causa C-159/08 P, *Isabella Scippacercola and Ioannis Terezakis c. Commissione*, par. 47

¹⁹⁵ Cfr. Corte di Giustizia, *United Brands*, cit., par. 251: “*This excess could, inter alia, be determined objectively if it were possible for it to be calculated by making a comparison between the selling price of the*

224. In aggiunta, come sarà esposto nel seguito, l'istruttoria ha consentito di acquisire ulteriori evidenze volte a confermare l'eccessività delle condizioni economiche applicate da C&T, in particolare, confrontando il ROI di C&T con il ROI medio di settore e con il WACC di C&T (Sezione II.2.3).

225. Si evidenzia che, nelle proprie memorie, la Parte ha contestato la scelta di tale impianto metodologico. In particolare, secondo C&T tale metodologia, che richiede di procedere all'allocazione dei costi sostenuti dalla compagnia per il solo servizio di traghettamento dei passeggeri (con auto al seguito), non sarebbe appropriata nei casi, come quello in analisi, in cui i servizi offerti rappresentano sotto il profilo dell'offerta un *business* unico (gli stessi *asset* aziendali sono utilizzati per erogare sia il servizio di trasporto merci che quello passeggeri), con la conseguente difficoltà di allocare i costi tra rotte e segmenti di domanda. Secondo la Parte, vi sarebbero metodologie più idonee, come il confronto intertemporale dei prezzi o il confronto con i prezzi applicati dal concorrente Blufferries.

226. Al riguardo si osserva che le argomentazioni di C&T non appaiono in alcun modo condivisibili, laddove, ritenendo che si possa prescindere totalmente dall'analisi della struttura dei costi dell'impresa, appaiono suggerire l'adozione di uno *standard* probatorio che, seppur ammissibile in via ipotetica, risulta meno puntuale¹⁹⁶ e comunque inidoneo al caso di specie. Si sottolinea, al riguardo, che le metodologie alternative al raffronto tra ricavi e *cost plus*, che rappresenta lo *standard* di elezione per la valutazione dell'eccessività, possono trovare applicazione in via residuale e motivata. Infatti, i metodi alternativi all'apprezzamento del margine di profitto sono utilizzabili a supporto delle analisi di raffronto ricavi-costi, oppure nell'ipotesi in cui non risulti in nessun caso possibile individuare e definire la struttura dei costi (beni intangibili), come ad esempio nel caso delle opere musicali: “*A cost price comparison makes little sense with regard to the supply of certain intangible goods such as [...] copyright musical work*” (AKKA-LAA¹⁹⁷).

227. Nel merito, si osserva, in primo luogo, che la struttura organizzativa dell'impresa – il c.d. *business* unico - non rileva in alcun modo rispetto all'individuazione del perimetro dell'analisi concorrenziale, che richiede solo una corretta individuazione dei *driver* di imputazione dei costi (cfr. Sezione II.2.2. - *supra*). Peraltro, le analisi svolte hanno preso in considerazione sia le

product in question and its cost of production, which would disclose the amount of the profit margin; however the Commission has not done this since it has not analysed UBC's costs structure”.

¹⁹⁶ La mancata analisi della struttura dei costi (e dei margini) ha rappresentato una delle critiche mosse dalla CGUE nella pronuncia *United Brands*. Cfr. Corte Giust. UE, *United Brands*, cit., §261-268.

¹⁹⁷ Cfr. Opinion of AG Wahl nel caso C-177/16, ECLI:EU:C:2017:286, §37.

evidenze relative all'insieme dei servizi offerti sulla VSG-MRSF (passeggeri con autoveicolo e merci), sia i soli servizi di traghettamento passeggeri.

228. Per quanto concerne, invece, le metodologie di analisi alternative proposte dalla Parte e, in particolare, l'analisi intertemporale dei prezzi di C&T, si osserva che, nel caso di specie, la stabilità dei prezzi è diretta conseguenza del potere di mercato di cui gode da decenni l'operatore dominante nell'area dello Stretto, non escludendo la natura abusiva delle sue tariffe. Infatti, C&T è l'operatore storicamente attivo sullo Stretto di Messina, beneficiando di un potere di mercato duraturo e costante sul mercato rilevante. In un simile contesto, C&T ha potuto definire le tariffe applicabili ai passeggeri con autoveicoli al seguito in modo indipendente dalle pressioni concorrenziali. La stabilità dei prezzi, peraltro mantenuta a fronte di investimenti contenuti, come dimostrato da un naviglio per buona parte ampiamente datato e ammortizzato, è quindi un indice che conferma il potere economico della Parte, la cui natura abusiva è oggetto d'analisi.

229. Per quanto riguarda poi il confronto con i prezzi applicati da Blufferries, le valutazioni sopra effettuate escludono la possibilità di considerare tale operatore come *benchmark* competitivo. Infatti, i prezzi applicati da Blufferries non forniscono alcuna informazione sul valore economico della prestazione erogata, in quanto si limitano a rispecchiare la politica di prezzo di C&T, che è oggetto della presente valutazione (Sezione IV.3 e IV.3.1 - *supra*).

230. Ciò detto, la casistica in materia di *excessive pricing*¹⁹⁸ mostra che la sproporzione del prezzo imposto può essere valutata rispetto a una misura dei costi complessivi sopportati dall'impresa per la realizzazione del prodotto o servizio che, nello specifico, includa i costi diretti variabili e una quota dei costi diretti fissi, considerando altresì una quota dei costi indiretti sostenuti dall'impresa, purché ragionevolmente afferenti alla produzione del bene o servizio oggetto d'esame¹⁹⁹.

¹⁹⁸ Cfr. Corte di Giustizia, C-27/76, *United Brands*, cit., paragrafi 249, 250 e 251: “*Questa sproporzione potrebbe, fra l'altro, essere valutata obiettivamente in base al raffronto tra il prezzo di vendita del prodotto in questione e il suo costo di produzione, raffronto da cui risulterebbe l'entità del margine di profitto*”. Si osserva che al paragrafo 254 la determinazione della sproporzione è ritenuta possibile nonostante: “[...] *le difficoltà non trascurabili e talora enormi che implica la determinazione dei costi di produzione, essendo talvolta necessaria una ripartizione discrezionale delle incidenze indirette e delle spese generali e potendo tali costi differire notevolmente a seconda delle dimensioni dell'impresa, del suo oggetto, della sua complessità, del suo campo d'azione territoriale, dell'uniformità o della varietà dei prodotti, del numero di affiliate e dei loro reciproci rapporti [...]*”.

¹⁹⁹ Si definiscono costi diretti i costi sostenuti espressamente per la realizzazione di un determinato prodotto. Tale voce di costo si contrappone ai costi indiretti, affrontati dall'impresa con riferimento a più linee di prodotto e quindi non direttamente imputabili al conto economico del singolo bene (ad esempio, costi amministrativi). Mentre i costi diretti sono immediatamente attribuibili al relativo prodotto, i costi indiretti necessitano di essere ripartiti tra le varie linee di prodotto per le quali sono sostenuti tramite una “*chiave di allocazione*”, ovvero un criterio utile ad attribuire quota parte di tali costi alle varie linee. I costi diretti, a loro

A tale misura complessiva del costo affrontato dall'impresa per l'erogazione del servizio offerto, appare ragionevole sommare un'equa remunerazione dell'attività svolta. A questo scopo possono essere considerati vari indicatori della redditività di impresa, che variano dagli indici di ritorno sul capitale investito (ROI, ROE, ROCE) ai tassi di profittabilità delle vendite (ROS, margine di contribuzione).

231. Così procedendo, l'analisi della sproporzione tra costi e ricavi dell'impresa dominante viene effettuata confrontando le voci di ricavo con il c.d. *cost plus*. Nel caso in esame, l'analisi dell'eccessività è stata svolta confrontando i ricavi di navigazione della società con tutti i costi sostenuti per l'erogazione del servizio oggetto di analisi (variabili e fissi, diretti e indiretti). A tali costi, in coerenza con il concetto di *cost plus*, è stata aggiunta la congrua remunerazione del capitale investito, ossia un tasso di remunerazione del capitale ('ROI adeguato') pari all'8%. Ciò implica che il *cost plus* afferente ai servizi oggetto di analisi comprende i costi di C&T e, in aggiunta, l'8% del capitale investito dalla stessa società.

232. L'attività istruttoria svolta ha confermato che il ROI rappresenta una variabile finanziaria di rilievo nella scelta delle politiche commerciali e di investimento delle compagnie operanti nel settore della navigazione. Infatti, secondo la stessa C&T, "[omissis]"²⁰⁰. Nello specifico, l'indice ROI fornisce un'indicazione circa il "[...] livello dei prezzi che un'impresa dovrebbe poter applicare per essere in grado [...] di disporre delle risorse finanziarie necessarie per rimpiazzare i cespiti [...] che utilizza per fornire il servizio"²⁰¹.

233. È stata effettuata un'analisi dedicata alla determinazione del livello del ROI utilizzabile come misura della congrua remunerazione del capitale nel *cost plus* ('ROI adeguato'). Come già anticipato nella parte in fatto (sezione II.2.3 e Appendice 1), sono stati analizzati i bilanci di 23 società che svolgono attività di traghettamento merci e passeggeri, quasi tutte attive in Italia e in Europa. Tale analisi mostra come il ROI degli operatori considerati sia compreso tra il 7% e il 9%; alla luce di tali evidenze è stato utilizzato un ROI pari all'8% ('ROI adeguato').

234. Nel contraddittorio svolto in fase istruttoria, la Parte ha fatto presente

volta, possono distinguersi in costi diretti variabili e costi diretti fissi: i primi dipendono dai volumi di produzione del bene (tipicamente riflessi nella configurazione di costo detta "*costo del venduto*", che include a titolo esemplificativo i costi delle materie prime impiegate nella produzione), mentre i secondi sono sostenuti a prescindere dalle quantità realizzate (ad esempio i costi per l'acquisto del marchio di un prodotto). Ciò implica che i costi diretti fissi vengono di norma ripartiti su più anni (ammortamento) ed imputati pro quota nell'analisi di redditività di un prodotto.

²⁰⁰ Cfr. doc. n. 20, pag. 5.

²⁰¹ Cfr. doc. n. 60, pag. 5, 6.

che il ‘capitale investito’ può essere valorizzato non solo secondo il criterio del ‘costo storico’, che rappresenta il valore contabile iscritto a bilancio dei beni della società, ma anche considerando il ‘valore di rimpiazzo’, ossia “*il costo necessario, alla data della stima, per acquistare macchine e impianti basati su tecnologie e materiali correnti, in grado di sostituire il bene esistente possedendone la stessa capacità, resa e utilità*”²⁰².

235. Secondo C&T, nonostante il criterio del ‘costo storico’ esprima un valore affidabile dei cespiti iscritti a bilancio²⁰³, le elaborazioni effettuate utilizzando tale criterio fornirebbero informazioni fuorvianti circa la redditività dell’impresa. Per tali ragioni, la Parte ritiene maggiormente corretto definire il proprio capitale al ‘valore di rimpiazzo’. Sul tema, rileva osservare che i *test* di eccessività, che effettuano il confronto tra ricavi e *cost plus*, sono stati svolti in questa sede considerando entrambi gli scenari, utilizzando cioè sia il capitale al ‘costo storico’ che al ‘valore di rimpiazzo’.

236. Come anticipato, già dall’analisi del rendimento del capitale di C&T emergono le prime evidenze idonee a mostrare l’elevato grado di profittabilità delle tariffe applicate e, in particolare, quelle relative alla rotta VSG-MRSF. Nel 2019, il ROI (al ‘costo storico’) registrato da C&T è stato pari al [55-60%] per tutto lo Stretto (VSG-MRSF e VSG-MTR) e, con riferimento alla sola VSG-MRSF, raggiunge il [65-70%] del capitale investito. Considerando il solo segmento passeggeri sulla VSG-MRSF, il ROI di C&T varia tra il [130-135%] e il [140-145%] del capitale investito nel 2017, tra il [65-70%] e l’[85-90%] nel 2018 e tra il [65-70%] e l’[80-85%] nel 2019. Pertanto, il ROI della Parte è fino a diciassette volte superiore rispetto al ritorno sugli investimenti rilevato per le circa 23 società di navigazione analizzate (‘ROI adeguato’ pari all’8%).

237. Considerando le stesse grandezze al ‘valore di rimpiazzo’, il ROI (2019) di C&T si attesta a valori inferiori, pari al [15-20%] (tutto lo Stretto) e al [25-30%] (VSG-MRSF). Sul solo segmento passeggeri della VSG-MRSF, il ROI della società varia tra il [40-45%] e il [40-45%] del capitale investito nel 2017, tra il [25-30%] e il [30-35%] nel 2018 e tra il [25-30%] e il [30-35%] nel 2019. Anche tali rendimenti del capitale risultano comunque particolarmente elevati, atteso che costituiscono un multiplo fino a sei volte del costo del

²⁰² Cfr. doc. n. 60 relativi allegati. Al riguardo, C&T illustra altresì che i valori contabili di alcune navi: “[...] non rispecchiano il reale valore della flotta, che si sostanzia nella capacità di produrre reddito o nei ricavi generati da un suo utilizzo alternativo. Infatti, con il progredire dell’obsolescenza tecnologica della nave risulta possibile modificarne l’utilizzo (differenti rotte, ecc.)”. Si veda il doc. n. 66, pag. 2.

²⁰³ Il ‘costo storico’ “[...] rappresenta un valore affidabile in quanto fondato su dati solidi che sono riflessi nelle registrazioni contabili (il prezzo di acquisto di un bene esposto in fattura, ad esempio, o il suo costo di costruzione [...]). Cfr. doc. n. 60, pag. 4.

capitale della società²⁰⁴ (*Weighted Average Cost of Capital - WACC*), identificato ad un livello pari al 6,5%-7,6%, a ulteriore conferma dell'elevato grado di profittabilità di C&T.

238. Tali evidenze, nella sostanza, rappresentano un'ulteriore analisi di robustezza dei risultati derivanti dal confronto tra ricavi e *cost plus*, che confermano l'eccessività delle condizioni economiche applicate da C&T.

Infatti, il puntuale raffronto tra ricavi e *cost plus* (cfr. Figura 4, sezione II.3.4, *supra*), mostra come i prezzi applicati da C&T ai passeggeri con veicolo privato al seguito risultino sproporzionati rispetto ai costi di erogazione del servizio²⁰⁵. I differenti *test* svolti quantificano il grado di eccessività delle tariffe applicate ai passeggeri (con auto) che, per l'intero triennio analizzato (2017-2019), risulta almeno pari al [40-45%] del *cost plus*, nel caso del 'costo storico', e almeno pari al [25-30%], nel caso del 'valore di rimpiazzo'.

In particolare, applicando le diverse modalità di allocazione dei costi tra i due segmenti di domanda (*test2*, *test3* e *test4*), tutti i risultati confermano la presenza di condizioni economiche eccessive applicate da C&T ai passeggeri con veicolo privato, con una sproporzione tra ricavi e *cost plus* che varia tra il [40-45%] e il [65-70%] ('costo storico') e il [25-30%]-[45-50%] ('valore di rimpiazzo').

239. Risulta importante sottolineare la particolare solidità di tali evidenze. Infatti, i risultati sono univoci e concordanti sia valorizzando il capitale al 'costo storico' che utilizzando il 'valore di rimpiazzo.' Inoltre, l'eccessività si manifesta a prescindere dalla modalità di allocazione dei costi sulla rotta VSG-MRSF, utilizzate per distinguere il segmento passeggeri dal segmento merci. A ulteriore riprova, si sottolinea il grado di eccessività rispetto al *cost plus* che emerge anche considerando il complesso dei ricavi derivanti a C&T sulla rotta VSG-MRSF, senza effettuare una distinzione tra il segmento passeggeri e quello merci (*test1* - sezione II.2.4).

240. È altresì importante menzionare che l'analisi dell'eccessività è stata condotta adottando un approccio favorevole alla Parte, prendendo in considerazione le analisi e motivazioni fornite.

Infatti, sono stati inclusi nel segmento passeggeri anche il numero di biglietti (*test 3*) e i metri lineari riconducibili agli *autobus* (*test 2* e *test 3*). Tale scelta, aumentando i costi attribuibili al segmento passeggeri, porta a dei risultati più favorevoli a C&T in termini di eccessività (confronto tra ricavi e *cost plus*). Inoltre, come già illustrato, le analisi sono state svolte sia al 'costo storico' che

²⁰⁴ Come illustrato nella Sezione II.2.3 (*supra*), nel caso del capitale al 'valore di rimpiazzo', il ROI può essere adeguatamente confrontato con il costo del capitale, ossia il WACC di C&T.

²⁰⁵ Cfr. sezione II.2, in cui viene illustrato il calo di passeggeri registrato da C&T sullo stretto di Messina.

al ‘valore di rimpiazzo’, come richiesto dalla Parte.

241. In aggiunta, l’attività istruttoria ha mostrato che il ROI al ‘costo storico’ risulta sistematicamente superiore del rendimento del capitale al ‘valore di rimpiazzo’. Non si dispone di un valore di riferimento per individuare il ‘ROI adeguato’ sulla base di una valorizzazione del capitale al ‘valore di rimpiazzo’. Infatti, dall’analisi dei bilanci societari dei vettori italiani e stranieri, da cui è stato ricavato un ‘ROI adeguato’ pari all’8% (Appendice 1), non risulta possibile ricavare l’analogo rendimento al ‘valore di rimpiazzo’.

Si conferma, pertanto, che le analisi sono state svolte adottando un approccio cautelativo, favorevole a C&T. Infatti, nel confronto tra ricavi e *cost plus* al ‘valore di rimpiazzo’ è stato comunque utilizzato un ‘ROI adeguato’ pari all’8%, valore superiore a quello che verosimilmente troverebbe applicazione con gli *asset* al ‘valore di rimpiazzo’. Laddove si fosse utilizzato un tasso di rendimento congruo inferiore, l’eccessività sarebbe risultata ancora maggiore.

242. Quanto alle metodologie utilizzate per l’analisi dell’eccessività, queste risultano *standard* e trasparenti e, inoltre, sono state applicate utilizzando i dati forniti dalla società. Infatti, tutti i risultati illustrati sono stati elaborati utilizzando i dati sui ricavi, il capitale investito e la contabilità distinti per singola rotta, così come forniti dalla Parte. Inoltre, C&T ha avuto modo di trasmettere alcune rettifiche rispetto alle informazioni precedentemente trasmesse²⁰⁶.

243. Gli unici profili rispetto ai quali ci si è discostati dalle proposte e memorie di Parte riguardano l’allocazione dei costi tra segmento passeggeri e merci sulla rotta VSG-MRSF, e il livello di ROI utilizzato come misura della congrua remunerazione del capitale (il ‘ROI adeguato’ pari all’8%).

244. Oltre alle già discusse obiezioni relative al metodo di analisi prescelto (asseritamente non idoneo nel caso di *business* unico), la Parte contesta la discrezionalità delle allocazioni dei costi tra segmento passeggeri con veicolo e traffico merci sulla VSG-MRSF utilizzate nel procedimento e l’assenza di valide motivazioni rispetto alle scelte effettuate. Inoltre, C&T ribadisce che la migliore metodologia per allocare, sulla rotta interessata, i costi tra i due segmenti sarebbe quella definita al ‘costo incrementale’. Secondo la metodologia proposta da C&T, sarebbero attribuibili al segmento passeggeri “*tutti i costi che [N.d.R. C&T] non avrebbe potuto evitare per offrire il solo*

²⁰⁶ In data 29/7/2021 C&T ha inviato una comunicazione con cui rettificava parzialmente i dati in precedenza trasmessi: “*Inoltre, si segnala che, proprio nel corso degli approfondimenti e delle elaborazioni necessarie per la predisposizione della presente risposta, C&T si è avveduta di un errore materiale effettuato in passato nel calcolo del c.d. ammortamento del valore di rimpiazzo delle navi che ha riverberato i propri effetti sui valori prodotti per gli anni 2017-2019 del valore di rimpiazzo (rettificato per circa -4%) e del relativo Ebit, che si è inevitabilmente riflesso sull’indicazione del ROI a valori di rimpiazzo*”. Cfr. doc. n. 67, pag. 1.

trasporto passeggeri [...], al netto dei costi strettamente connessi al solo trasporto merci”²⁰⁷.

245. Come ampiamente descritto nella parte in fatto (Sezione II.2.2 - *supra*), il presunto ‘costo incrementale’ proposto dalla Parte si basa sull’ipotesi, smentita dalle evidenze agli atti, che sulla rotta VSG-MRSF viaggino esclusivamente passeggeri con veicoli al seguito e, in via residuale, *camion* merci. Conseguentemente, C&T attribuisce la maggior parte dei costi al segmento passeggeri (con veicolo) e una quota di costi minimale al trasporto merci sulla VSG-MRSF.

246. Le ragioni per cui la presunta metodologia del ‘costo incrementale’ proposta da C&T non risulta condivisibile sono in primo luogo da ritrovare nelle stesse dichiarazioni di Parte, laddove afferma che sulla VSG-MRSF: “*C&T effettua il servizio di trasporto con orari fissi anche quando la nave è semivuota (1 o 2 vetture)*”²⁰⁸; ciò implica che, anche ove, a fronte di un bassissimo numero di passeggeri con auto, il restante carico sia composto in gran parte da *camion* merci (in considerazione della strategia di ottimizzazione del carico per impedire la circolazione di navi vuote) la metodologia del ‘costo incrementale’ implicherebbe che la quasi totalità dei costi andrebbe comunque attribuita al segmento passeggeri con autoveicolo.

247. Inoltre, le dettagliate informazioni fornite dall’Autorità Portuale (Sezione II.2.2 - *supra*) mostrano come il traffico merci sulla VSG-MRSF, sebbene presenti in termini di conteggio dei veicoli un peso inferiore rispetto al trasporto passeggeri con auto al seguito, sia comunque di natura strutturale, superando talvolta quello che viaggia sulla rotta solo merci VSG-MTR²⁰⁹. Le stesse informazioni mostrano che la tipologia (dimensioni) di mezzi pesanti imbarcati sulla VSG-MRSF è del tutto analoga a quella che viaggia sulla VSG-MTR²¹⁰.

Nel complesso, tali evidenze illustrano in modo chiaro come non risulti possibile adottare la presunta allocazione al ‘costo incrementale’ suggerita dalla Parte, in quanto i costi attribuibili al segmento merci sulla VSG-MRSF non possono qualificarsi come minimali o residuali rispetto a quelli sopportati dalla stessa società sulla VSG-MTR, dedicata al solo traffico di mezzi pesanti.

248. A fronte di tali criticità, sono state elaborate tre modalità di allocazione dei costi tra i due segmenti che risultano alternative a quelle di Parte, basate sulla contabilità di rotta fornita dalla Parte, e definite in virtù di ulteriori dati

²⁰⁷ Cfr. doc. n. 93, pag. 29.

²⁰⁸ Cfr. doc. n. 34, pag. 8.

²⁰⁹ Cfr. Sezione II.2.4, nonché l’Appendice 2, per una più ampia trattazione.

²¹⁰ Cfr. Appendice 2, pag. 5, nota n. 9.

ed evidenze richieste a C&T (in particolare, i ricavi del segmento merci sulla VSG-MRSF, i metri lineari annualmente trasportati sulla rotta e il numero di veicoli/biglietti riconducibili al segmento passeggeri e merci²¹¹). Ciò ha consentito di ottenere delle misure oggettive del reale peso dei due segmenti di domanda (passeggeri e merci) sulla VSG-MRSF, che rappresentano null'altro che un raffinamento dell'allocazione al 'costo incrementale' proposta da C&T.

249. Nell'allocazione basata sui 'metri lineari' (*test 2*) i costi dei due segmenti sulla VSG-MRSF risultano proporzionali allo spazio (metri lineari) occupato dagli autoveicoli e dai *camion* merci. In questa prospettiva, non smentita dalla Parte, si ritiene che la capacità di carico e la sua composizione rappresenti un fattore determinante per i costi e la profittabilità di una nave. Nell'allocazione 'mista' (*test 3*), i costi di navigazione ([65-70%] rispetto al totale) sono allocati in base ai 'metri lineari', mentre i costi indiretti (personale amministrativo e spese generali, [35-40%] circa sul totale) in base al numero di veicoli imbarcati (distinguendo i passeggeri con auto dai mezzi pesanti). Tale analisi considera i costi indiretti slegati dalla capacità ('metri lineari') ma proporzionali a una misura indicativa dell'*output* ('numero veicoli').

250. L'ulteriore metodologia di allocazione dei costi in modo proporzionale ai ricavi (*test 4*), che attribuisce al segmento passeggeri con auto l'[80-85%] dei costi e al segmento merci il [20-25%], è stata utilizzata esclusivamente per adottare, ancora una volta, un approccio favorevole a C&T. Infatti, tale metodologia è poco attendibile perché viziata da endogeneità: se si contesta a C&T l'applicazione di prezzi eccessivi nel segmento passeggeri, un'allocazione dei costi sulla base dei ricavi nei due segmenti sovrastima automaticamente i costi nel segmento passeggeri con auto.

251. Passando al livello di ROI individuato come misura della congrua remunerazione dell'attività d'impresa (il 'ROI adeguato' pari all'8%), C&T contesta la validità delle analisi elaborate nel corso del procedimento. Infatti, secondo la società, nell'individuare il livello del 'ROI adeguato' non sarebbe stata adeguatamente valorizzata l'anzianità della flotta.

Infatti, secondo la Parte, all'aumentare dell'anzianità della flotta aumenterebbe anche il ROI delle imprese considerate nel campione e, pertanto, visto che le navi di C&T hanno un'età media pari a 27 anni (superiore alla media), il livello di 'ROI adeguato' dovrebbe attestarsi al 54,6%, nel caso di capitale al 'costo storico', e al 17,2%, nel caso del 'valore di rimpiazzo'.

²¹¹ Solamente per la stima della lunghezza media dei veicoli commerciali rientranti nella categoria '<3.5T' sono stati utilizzati dati pubblici concernenti i veicoli commerciali più venduti per la categoria di interesse.

Utilizzando tali livelli di ‘ROI adeguato’ nel *cost plus* non si riscontrerebbe l’eccessività contestata a C&T.

252. Nell’Appendice 1, a cui si rimanda, vengono fornite dettagliate repliche alle le obiezioni economiche sollevate dalla Parte. In questa sede, ci si limita a sottolineare che le analisi di C&T sono inficiate da gravi vizi e imprecisioni. In particolare: 1) la regressione svolta dai consulenti di Parte nello studio depositato, dalla quale si evincerebbe una relazione crescente tra ROI e anzianità della flotta - e sulla base della quale viene individuato il livello del ‘ROI adeguato’ - è stata effettuata su dati parziali e fornisce un valore previsionale non attendibile, in quanto al di fuori del campione (tecnicamente noto come stima ‘*out of sample*’); 2) come illustrato in Appendice 1 (Figura 1 – App. 1), utilizzando il campione completo delle società, la relazione crescente tra ROI e anzianità della flotta non presenta significatività statistica²¹²; 3) anche a voler seguire il ragionamento di C&T, non può considerarsi, come erroneamente fatto nello studio di Parte, la vita contabile di un *asset* ma andrebbe invece considerato il periodo di utilizzo (vita utile) *oltre* la vita contabile; 4) i risultati sul ‘ROI adeguato’ ottenuti dalla Parte dipendono in maniera preponderante dalla forma funzionale prescelta (esponenziale), che presenta la peculiarità di far variare di molto l’indice ROI a fronte di piccole variazioni della variabile di anzianità della flotta.

253. A riprova di ciò si può notare come il ‘ROI adeguato’ (al ‘costo storico’) individuato sulla base della regressione di Parte, pari al 54,6%, appaia del tutto disallineato rispetto alle evidenze del campione utilizzato. Non solo il ‘ROI adeguato’ di C&T è circa il doppio rispetto al ROI più elevato riscontrabile nel campione, ma è più elevato anche del ROI delle società con flotta più anziana di quella di C&T (Medmar, MOBY e SNAV, Figura 1 – App.1).

254. In sintesi, le scelte di C&T mirano strumentalmente a sovrastimare il valore del ‘ROI adeguato’ allo scopo di annullare l’eccessività rilevata. Infatti, al crescere del livello di adeguata remunerazione dell’attività d’impresa (il ‘ROI adeguato’ calcolato da C&T è superiore fino a circa 7 volte al valore dell’8% individuato in istruttoria) si riduce automaticamente e drasticamente il livello di sproporzione tra ricavi e *cost plus*.

Tenuto conto che l’asserita relazione tra ROI e anzianità della flotta individuata dalla Parte non trova conferma nei dati analizzati, si ribadisce che un ‘ROI adeguato’ pari all’8% risulta una scelta corretta.

²¹² Nel proprio studio, la Parte ha strumentalmente escluso dal campione Sealink, Moby, Medmar e SNAV. Come illustrato in Appendice 1 (Figura 1 – App. 1), utilizzando il campione completo la relazione crescente tra ROI e anzianità della flotta, che rappresenta l’elemento centrale su cui si sviluppano le obiezioni e le stime di C&T, perde qualsiasi significatività statistica.

255. Rileva inoltre osservare che le analisi degli Uffici già tengono debitamente conto del fatto che l'anzianità della flotta di C&T determina un basso valore contabile del capitale investito. Per tale ragione, l'eccessività delle tariffe di C&T è stata analizzata anche considerando le grandezze finanziarie della società al 'valore di rimpiazzo'. Nella sostanza, tale criterio consente di tenere conto del valore (economico) del capitale per l'impresa e, pertanto, non dipende dall'anzianità della flotta e dai criteri contabili di ammortamento dei cespiti (sezione II.2.3 - *supra*).

256. Come evidenziato, considerando il capitale al 'valore di rimpiazzo', il ROI di C&T eccede significativamente il WACC della società; inoltre, il confronto tra ricavi e *cost plus* conferma l'eccessività delle tariffe applicate dalla Parte. Si osserva poi come, essendo il 'ROI adeguato' - pari all'8% - dello stesso ordine di grandezza del WACC di C&T, il primo rappresenta una misura corretta del margine di profittabilità da tenere in considerazione nel del *cost plus (infra)*, come peraltro riconosciuto dalla stessa Parte.

Pertanto, anche tenendo in considerazione l'anzianità della flotta, come richiesto da C&T, emergono chiare evidenze circa l'eccessività dei prezzi praticati.

257. Ciò detto, risulta altresì possibile evidenziare come le argomentazioni difensive di C&T non sono in grado di smentire la bontà della stima del 'ROI adeguato' (8%) derivante dall'analisi istruttoria.

Infatti, la Parte conferma la correttezza della stima del WACC di C&T effettuata dagli Uffici, che si attesta nel *range* 6,5%-7,6%; considerando che il WACC rappresenta un valore di *benchmark* per il ROI²¹³, un livello del 'ROI adeguato' pari all'8% presenta un ordine di grandezza coerente con il WACC. Tra l'altro, contrariamente alle obiezioni di C&T, il WACC e il 'ROI adeguato' stimato dagli Uffici sono entrambi calcolati '*pre-tax*' e, pertanto, rappresentano due grandezze omogenee.

258. Al di là delle ampie evidenze sin qui illustrate a sostegno della validità delle analisi svolte nel corso dell'istruttoria, appare di particolare importanza sottolineare che avallare l'obiezione di Parte secondo la quale il livello del 'ROI adeguato' dovrebbe essere tanto più alto quanto più vecchie sono le navi dell'operatore (e quindi nel caso di C&T di gran lunga superiore all'8%, disponendo la società di una flotta con un'anzianità media di 27 anni), avrebbe

²¹³ "La misura di costo di capitale che rappresenta il benchmark per il ROI è data dal Weighted Average Cost of Capital (WACC)". Si veda, al riguardo, Borsa Italiana S.p.A., Glossario Finanziario – Redditività del capitale investito. Disponibile al seguente link:

<https://www.borsaitaliana.it/borsa/glossario/redditivita--del-capitale-investito.html>.

l'effetto paradossale di ritenere legittima l'applicazione di prezzi tanto più alti quanto minori sono gli investimenti effettuati (navi più vecchie). E, nel caso di specie, l'obiezione di Parte risulta particolarmente irragionevole in quanto: 1) la relazione crescente tra ROI e anzianità della flotta, in realtà, non è confermata dalle evidenze; 2) le analisi svolte, nella loro versione al 'valore di rimpiazzo', già tengono in debita considerazione la vetustà delle navi di C&T.

259. In conclusione, in virtù di tutte le analisi e considerazioni sopra esposte, si ritiene che sussista una sproporzione tra i prezzi applicati da C&T ai passeggeri con auto e i costi sostenuti per l'erogazione del servizio e che, pertanto, tali prezzi siano da considerarsi eccessivi.

B) L'equità delle tariffe

260. A valle delle valutazioni sull'eccessività, lo *standard* probatorio richiede lo sviluppo della seconda parte del *test*, avente a oggetto l'equità delle condizioni economiche. Tale analisi si sostanzia “[...] nell'indagare se la differenza di prezzo sia il mero risultato di un uso abusivo del potere di mercato da parte dell'impresa dominante, o la conseguenza di altre ragioni legittime”²¹⁴. Infatti, solo in assenza di un ragionevole legame con il valore economico della prestazione erogata i prezzi applicati possono essere qualificati come abusivi²¹⁵.

261. Con specifico riferimento all'equità, la giurisprudenza non ha definito modalità di analisi univoche. In virtù delle differenti caratteristiche del mercato e del bene/servizio interessato, l'iniquità può essere riscontrata ‘in sé’ (in assoluto – ‘*unfair in itself*’), analizzando ad esempio la politica di prezzo dell'impresa dominante, anche in una prospettiva storica (dinamica temporale dei prezzi applicati), oppure attraverso la comparazione con prodotti concorrenti²¹⁶ (analisi di *benchmark*).

Nella prassi comunitaria, non sono stati utilizzati come *benchmark* esclusivamente i beni/servizi presenti nello stesso mercato rilevante, bensì anche altri servizi dell'operatore dominante, oppure servizi analoghi offerti da

²¹⁴ Cfr. Conclusioni dell'Avvocato Generale Nils Wahl, presentate il 6 aprile 2017 (1) Causa C-177/16 Biedrība «Autortiesību un komunikāciju konsultāciju aģentūra – Latvijas Autoru apvienība» Contro Konkurences padome, § 20.

²¹⁵ United Brands vs Commission, §§ 250 e seguenti: “*In this case charging a price which is excessive because it has no reasonable relation to the economic value of the product supplied would be such an abuse*”.

²¹⁶ United Brands vs Commission, §§ 250 e seguenti. “[...] *The question therefore to be determined are whether the difference between the costs actually incurred and the price actually charged is excessive, and, if the answer to this question is the affirmative, whether a price has been imposed which is either unfair in itself or when compared to competing products.*”

altri operatori su mercati geografici differenti²¹⁷. La scelta della tipologia di *benchmark*, nella sostanza, dipende dalle caratteristiche del mercato e del servizio erogato.

262. Nel caso in esame, l'analisi della struttura del mercato e dell'evoluzione storica della politica di prezzo applicata da C&T non forniscono elementi utili per effettuare valutazioni circa l'iniquità c.d. 'in sé'. Infatti, il mercato rilevante non è stato interessato da particolari eventi di natura competitiva e/o regolatoria idonei a indurre C&T a modificare sensibilmente la propria politica di *pricing* nel tempo. Come argomentato nella Sezione IV.3.1 - *supra*, grazie al suo indiscusso - e protratto nel tempo - potere di mercato. C&T ha potuto continuare indisturbato a praticare le proprie politiche commerciali anche quando Blufferries si è affacciato, su base stagionale, nel mercato rilevante, senza che quest'ultimo sia stato in grado di esercitare alcuna pressione competitiva.

263. Per le stesse ragioni, un'ulteriore metodologia di analisi dell'equità, ossia la comparazione con i servizi di operatori concorrenti (analisi di *benchmark*), non può basarsi sulle tariffe applicate da Blufferries, unico operatore presente nel mercato rilevante. È stato ampiamente illustrato come tale operatore rappresenti un mero *follower* dell'operatore dominante (Sezione IV.3.1 - *supra*). In particolare, Blufferries opera in una frangia del mercato su base stagionale, con un numero di navi e un frequenza delle corse assolutamente non paragonabile con quella dell'operatore dominante, servendo la domanda residua non servita da C&T. All'interno dei propri limitati spazi di autonomia, Blufferries non può che praticare le strategie commerciali del *leader* del mercato, in quanto, l'eventuale applicazione di prezzi significativamente inferiori non avrebbe l'effetto di attrarre una quota aggiuntiva di domanda quanto, piuttosto, quello di determinare una mera perdita di ricavi (prezzi inferiori sulla medesima base clienti), con il rischio aggiuntivo di una reazione da parte *dell'incumbent*.

264. In altri termini, i servizi offerti da Blufferries non possono considerarsi '*competing products*'²¹⁸ nel senso richiesto dalla giurisprudenza con riferimento all'equità, e un loro utilizzo ai fini della comparazione con quelli di C&T condurrebbe a valutazioni non significative.

265. Tra l'altro, nella fase iniziale del procedimento, la stessa Parte evidenziava la scarsa comparabilità dei prezzi applicati da Blufferries, in ragione delle differenze nel servizio erogato: "La comparazione dei prezzi di

²¹⁷ Cfr. Case COMP/A.36.568/D3 – Scandilines Sverige AB v Port of Helsingborg, del 23 luglio 2004, § 147 e seguenti, § 162 e seguenti.

²¹⁸ CGUE, United Brands v Commission, §252.

C&T con quelli di Blufferries [...] non tiene conto della profonda diversità del servizio offerto dai due vettori: [...] Blufferries ha concentrato la propria attività sul trasporto dei mezzi pesanti, occupandosi del trasporto di passeggeri con auto al seguito pressoché esclusivamente nei mesi estivi quando tale servizio è maggiormente remunerativo [N.d.R. sottolineatura aggiunta]”²¹⁹.

266. Utilizzando le ulteriori tipologie di *benchmark* previste dalla casistica internazionale²²⁰, le prime evidenze idonee a mostrare l’iniquità delle tariffe applicate da C&T al segmento dei passeggeri con autoveicolo al seguito emergono dal confronto con il diverso segmento di mercato su cui è attiva la società, ossia il traghettamento di mezzi commerciali.

Giova ricordare che C&T imbarca autoveicoli esclusivamente sulla VSG-MRSF. Al contrario, i mezzi pesanti viaggiano anche sulla VSG-MTR, esclusivamente dedicata al traffico commerciale. Sul segmento passeggeri con auto è stata riscontrata una significativa sproporzione tra ricavi e *cost plus* (Sezione II.2.4 - *supra*), mentre, l’intero segmento merci (VSG-MRSF e VSG-MTR) non mostra mai una profittabilità complessiva che supera in modo significativo il *cost plus*²²¹.

267. Nelle proprie memorie difensive²²², C&T sostiene che non è stata effettuata un’analisi della profittabilità (raffronto ricavi e *cost plus*) del segmento merci. Al riguardo, si evidenzia che l’Appendice 2 della CRI (e del presente provvedimento) riporta tutti i dati necessari ai fini del calcolo della profittabilità dell’intero segmento merci di C&T. Una semplice elaborazione consente di verificare che, per l’intero segmento merci (VSG-MRSF e VSG-MTR), la società registra sempre ricavi superiori ai costi ma, tuttavia, non emerge mai una significativa sproporzione tra gli stessi.

268. La definitiva conferma dell’iniquità delle tariffe di C&T emerge dal confronto con i prezzi applicati dai vettori che erogano servizi comparabili su

²¹⁹ Cfr. doc. n. 34, all. 1, pag. 4.

²²⁰ Cfr. Conclusioni dell’Avvocato Generale Nils Wahl, presentate il 6 aprile 2017 (1) Causa C-177/16 Biedrība «Autortiesību un komunikāciju konsultāciju aģentūra – Latvijas Autoru apvienība» Contro Konkurences padome, § 19: “*In altri casi, la Corte ha fatto un confronto tra, da un lato, il prezzo praticato per il prodotto in questione da parte dell’impresa dominante e, dall’altro, i prezzi praticati nello stesso mercato da imprese non dominanti (confronto tra concorrenti) o tra i prezzi praticati dalla stessa impresa in posizione dominante in diversi periodi (confronto nel tempo), o tra i prezzi praticati in altri mercati geografici dalla stessa impresa dominante o da altre imprese (confronto geografico). L’idea di fondo è che, se i prodotti selezionati o i mercati geografici sono sufficientemente omogenei, un confronto tra i prezzi può essere significativo. Allo stesso modo, anche la storicità delle tariffe di un’impresa nel corso del tempo potrebbe fornire indizi utili*”.

²²¹ Sulla base dei dati riportati nell’Appendice 2 è possibile analizzare la profittabilità dell’intero segmento merci di C&T. I risultati mostrano come, per l’intero segmento merci (VSG-MRSF e VSG-MTR), la società registra sempre ricavi superiori ai costi ma non emerge mai una significativa sproporzione tra gli stessi.

²²² Cfr. doc. n. 93 e allegati.

rotte estere²²³ e dalla contestuale analisi degli aspetti connessi alla qualità/fruibilità dei servizi di traghettamento di C&T, anche attraverso le valutazioni espresse dagli stessi consumatori.

L'insieme di tali elementi di natura quantitativa e qualitativa consente di accertare l'assenza di proporzione tra il livello dei prezzi applicati dall'operatore dominante e il c.d. 'valore economico' del servizio reso. Infatti, le tariffe di C&T risultano più elevate di almeno l'80% rispetto a quelle praticate dai vettori attivi sulle rotte *benchmark*. Tuttavia, tale differenziale di prezzo non trova giustificazione nella maggiore qualità dei servizi di traghettamento erogati da C&T.

Infatti, i consumatori esprimono giudizi del tutto negativi sui servizi di traghettamento di C&T, qualificabile come vettore non particolarmente innovativo nel proprio mercato di riferimento e con tariffe sproporzionate rispetto al servizio erogato.

269. In aggiunta, nelle proprie memorie difensive, C&T ha chiaramente evidenziato di avere una flotta caratterizzata da un'età media (27 anni), sensibilmente superiore a quella dei vettori attivi su rotte comparabili (età media pari a 17 anni)²²⁴. Una simile evidenza conferma ulteriormente l'iniquità delle tariffe di C&T, che a fronte degli elevati prezzi applicati non ha investito nel rinnovo delle navi.

C) Il confronto con gli operatori attivi su rotte comparabili (rotte benchmark)

270. In merito al confronto con le tariffe applicate dai vettori attivi su rotte comparabili, rileva sottolineare come l'individuazione dei *benchmark* internazionali sia stata effettuata dalla stessa C&T, in uno studio dedicato che è stato depositato agli atti. In tale studio, è la stessa società (Figura 5 - *supra*) che ha individuato rotte comparabili per lunghezza (inferiore a 6 miglia) della tratta e livello qualitativo del servizio (medio-alto).

Oltre alla VSG-MP operata da Blufferies, C&T individua sei vettori attivi su rotte equiparabili: Shetland Island Ferries (rotta Toft-Ulsta); Western Ferries (Gourock-Dunoon); TESO (Den Helder-Texel) Caledonian Mac Brayne (Colintraive-Rhubodach); Gozo Channel (Mgarr-Cirkewwa); Forsea/Scandilines (Helsingor-Helsinborg).

Secondo i risultati proposti dalla Parte, C&T non applicherebbe tariffe (per

²²³ In tale analisi non vengono incluse nel *benchmark* C&T e Blufferies. Cfr. §205 e seguenti.

²²⁴ Cfr. doc. n. 93 e allegati.

miglio navigato) superiori alla media.

271. Tuttavia, la metodologia utilizzata dalla Parte ai fini del confronto appare fuorviante. Al riguardo, si evidenzia quanto segue: 1) le elaborazioni proposte non hanno tenuto conto della completa offerta commerciale dei differenti vettori, ma solo dei prezzi più alti presenti nei listini; 2) alcuni vettori applicano solo tariffe ‘Andata e Ritorno’ che sono state considerate equivalenti ad una tariffa per la ‘Singola Corsa’ (anche se il consumatore paga per due viaggi, C&T ipotizza ne venga effettuato uno solo); 3) le tariffe medie sono state calcolate includendo quelle applicate dalla stessa C&T e da Blufferries; 4) sono state strumentalmente utilizzate le tariffe per singolo miglio navigato.

272. Nelle proprie memorie, la Parte sostiene la bontà delle proprie scelte metodologiche, ritenendo che sia necessario includere C&T e Blufferries nel campione per il calcolo del prezzo medio e, inoltre, sottolineando che il ‘prezzo per miglio’ rappresenta il criterio scientificamente più corretto nonché quello proposto anche in sede di avvio del procedimento. L’utilizzo del mero ‘prezzo del biglietto’ in luogo del ‘prezzo per miglio’ rappresenterebbe uno stravolgimento del lavoro originariamente depositato da C&T volto a dimostrare che “[...] una sproporzione di prezzo [...] non esiste”²²⁵. Inoltre, C&T aggiunge che le rotte, peraltro da essa stessa individuate nello studio, risulterebbero sì comparabili ma non omogenee. In quest’ottica, solo la VSG-MP operata da Blufferries e la Helsingor-Helsingborg di Forsea/Scandilines risulterebbero omogenee con la VSG-MRSF di C&T e, pertanto, direttamente comparabili.

273. Con riferimento alle obiezioni sollevate dalla Parte relativamente all’esclusione di C&T e Blufferries dal campione utilizzato per il calcolo delle tariffe medie, si osserva che le tariffe di C&T sono quelle oggetto di analisi e, pertanto, vanno raffrontate con (e non incluse) nella media delle diverse rotte *benchmark*. Quanto a Blufferries, sono state già ampiamente illustrate le motivazioni per cui non rappresenta un *benchmark* concorrenziale idoneo.

274. Con riferimento all’utilizzo del ‘prezzo per miglio’, si evidenzia che se una simile misura può risultare utile in un’analisi preliminare caratterizzata da un bagaglio informativo limitato, come quella effettuata in sede di avvio del procedimento, tale metodo appare privo di pregio, se non strumentale, una volta che, nel corso dell’istruttoria, la stessa C&T ha depositato uno studio accurato nel quale ha individuato delle rotte *benchmark*, comparabili sia in termini di lunghezza della tratta che di caratteristiche qualitative del servizio.

²²⁵ Cfr. doc. n. 93, pag. 47.

Infatti, oltre alla lunghezza della tratta, i prezzi dipendono da numerose variabili, come la frequenza delle corse giornaliere (considerando sia i giorni lavorativi che i *weekend*), la copertura annuale dei servizi di traghettiamento, la stagionalità, l'anzianità della flotta, le caratteristiche delle navi, la qualità dei servizi di bordo e agli imbarchi, ecc.. Una valutazione del mero prezzo per miglio non appare pertanto in grado di tenere conto dell'elevato numero di variabili qualitative da considerare contemporaneamente, ciascuna delle quali può avere un diverso impatto nella definizione dei prezzi.

275. Un simile approccio trova conferma nelle stesse parole di C&T, che afferma che: *“In termini economici, è intuibile – e pure agevolmente dimostrabile – come siano la lunghezza della tratta di navigazione, il livello di servizio offerto e il volume di traffico in transito sulla tratta stessa, a influenzare la struttura dei costi e quindi delle tariffe/prezzi”*²²⁶.

Si consideri altresì che, nelle tratte a corto raggio, le attività di imbarco e sbarco incidono in modo significativo sulla struttura dei costi.

In sintesi, l'attività istruttoria e, nello specifico, le evidenze fornite dalla stessa C&T nello studio depositato mostrano come siano numerose le variabili da considerare nel valutare le politiche di *pricing* dei vettori e che, la lunghezza della rotta, rappresenta solo una tra i diversi elementi determinanti.

276. A mero titolo di esempio, può essere utile confrontare il servizio di C&T sulla VSG-MRSF con la Helsingor-Helsingborg operata da Forsea/Scandilines. Infatti, secondo C&T risulterebbe opportuno *“[...] effettuare la comparazione utilizzando il criterio del ‘costo per miglio’ e di effettuare tale comparazione con specifico riferimento alla rotta Helsingor-Helsingborg che costituisce il benchmark elettivo rispetto al servizio offerto da C&T”*²²⁷.

A partire dal 2016, la Forsea/Scandilines ha effettuato importanti investimenti volti a elettrificare la propria flotta. In tal modo, la compagnia, la cui visione aziendale è quella di essere *“The most sustainable, customer focused company, striving for zero emissions”*²²⁸ si qualifica come uno tra i primi vettori al mondo a offrire ai propri passeggeri servizi di traghettiamento a zero emissioni²²⁹. In particolare, Forsea/Scandilines ritiene che il suo principale

²²⁶ Cfr. doc. n. 39.1, pag. 6.

²²⁷ Cfr. doc. n. 93, pag. 58.

²²⁸ Cfr. Forsea – Sustainability Report 2020, pag. 4, disponibile al seguente link - https://www.forseaferries.com/globalassets/blocks/arsredovisning/hallbarhet/forsea_sustainability_report_2020.pdf.

²²⁹ Al riguardo, si possono consultare i seguenti link:

- <https://ferryshippingnews.com/forsea-foresees-the-future/>
- <https://new.abb.com/marine/marine-references/forsea>
- <https://new.abb.com/news/detail/10434/forsea-formerly-hh-ferries-group-completes-conversion-of-the-worlds-largest-battery-ferries-powered-by-abb>.

competitor sia il ponte di Öresund, che collega Malmo con Copenhagen. Essendo tale infrastruttura a impatto zero, la società ha ritenuto di dover investire per abbattere il proprio impatto ambientale, così da realizzare la prima rotta marittima a zero emissioni²³⁰. Il servizio offerto da Forsea/Scandilines risulta, quindi, di qualità estremamente superiore a quello di C&T in termini di impatto ambientale, soprattutto tenuto conto che le navi di C&T sono significativamente più vecchie della media. Inoltre, mentre l'attraversamento dello Stretto di Messina può avvenire esclusivamente via nave, la presenza del ponte di Öresund fornisce un'alternativa (che richiede tempi di viaggio maggiori) ai servizi di traghettamento tra Helsingor-Helsingborg.

L'insieme di tali elementi mostra come, nell'effettuare le valutazioni concernenti l'equità e, pertanto, il complessivo 'valore economico' dei servizi resi all'utenza, le variabili rilevanti siano diverse e non risulta quindi possibile valorizzare il prezzo rispetto alle sole miglia navigate.

277. In aggiunta - e ciò appare dirimente con riguardo alla possibilità di utilizzare il 'prezzo del biglietto' in luogo del 'prezzo per miglio' - la stessa politica di *pricing* di C&T conferma il parziale rilievo della distanza rispetto alle tariffe applicate nelle tratte a corto raggio: la società applica i medesimi prezzi per tratte con lunghezza differente - le tariffe sulla VSG-MRSF (3,7 miglia nautiche) sono le stesse applicate sulla VSG-MTR (8,1 miglia). Né appare dirimente la giustificazione fornita dalla Parte, legata a ragioni logistiche²³¹.

Infatti, C&T sostiene che i prezzi tra le due rotte non sono differenziati in quanto il traffico merci sulla VSG-MRSF risulta residuale ed eccezionale rispetto a quello sulla VSG-MTR. Al riguardo, si è già ampiamente dimostrato come le evidenze agli atti smentiscano una simile ricostruzione (Sezione II.2.2 - *supra*).

278. In definitiva, tenuto conto della rilevanza degli aspetti qualitativi nella valutazione del 'valore economico' del servizio erogato ai fini dell'equità, si

²³⁰ "As part of the HH Ferries sustainability voyage, the Tycho Brahe and Aurora ferries now operate fully on battery power. This makes the route between Helsingborg and Helsingør the world's first high-intensity battery-operated ferry line, with departures for both passengers and transport operations every 15 minutes, 24 hours a day, in all weather conditions. To show that the journey towards becoming the most sustainable transport company in the region is serious, the shipping company will also change its name to ForSea." Si veda il seguente link - <https://www.forseaferry.com/about-forsea/news-and-media/news/now-the-blue-way-is-also-the-greenest-one/>.

Anche C&T sottolinea che a partire dal 2018 la nave Elio utilizza gas naturale liquefatto (LNG), che ha un basso impatto ambientale. Tuttavia, l'intervento su una singola nave non modifica le valutazioni circa l'anzianità media della sua flotta e, tra l'altro, non risulta comunque paragonabile agli investimenti sistematici di Forsea/Scandilines, che ha realizzato la prima rotta (non solo singole navi) a zero emissioni.

²³¹ Cfr. doc. n. 34 e, in particolare, pag. 3.

conferma che il ‘prezzo del biglietto’ rappresenta la variabile migliore per effettuare un confronto tariffario oggettivo tra rotte comparabili in termini di lunghezza e livello qualitativo del servizio, peraltro definite dalla stessa C&T.

279. Richiamando la Sezione II.2.5 (*supra*), dove sono state illustrate le varie tariffe offerte dai vettori attivi sulle rotte *benchmark*, si osserva che i prezzi applicati da C&T risultano più alti di almeno l’80% rispetto alla media delle tariffe previste sulle rotte *benchmark*. Tale risultato si ottiene sia confrontando la tariffa più alta di C&T (39 euro a corsa) con la media delle tariffe più alte applicate dai vettori stranieri (19,6 euro a corsa) con un +98% per la tariffa di C&T, ma anche considerando le tariffe più economiche (20 euro a corsa per C&T, 10,7 euro in media dei vettori stranieri) con un +86% per la tariffa di C&T.

280. Inoltre, il prezzo medio dei biglietti effettivamente venduti da C&T è di [*inferiore a 28,2*] euro a tratta nel 2019 (Sezione II.2.1, *supra*), ossia più caro del [40-45%] rispetto alla media dei prezzi più elevati applicati sulle rotte *benchmark*.

281. Soffermandosi sulla propria tariffa più vantaggiosa, pari a 20 euro a traversata (A/R in giornata), la Parte ha osservato, pur non avendo fornito puntuali evidenze al riguardo, che con la ‘Carta Top Client’ risulterebbe possibile ottenere sconti che possono far scendere il prezzo medio della singola traversata a [*inferiore a 18*] euro²³².

Al riguardo si evidenzia che le tariffe più convenienti rilevate sulle rotte comparabili, in media pari a 10,74 euro, sono: circa 8,7 euro a corsa per Shetland Island Ferries e Mac Brayne; circa 10,6 euro per TESO e Western Ferries; 8,2 euro per Gozo Channel; 17,6 euro per Forsea/Scandilines. La tariffa più vantaggiosa di C&T (A/R in giornata) è più cara rispetto alla media di un ammontare pari all’86%. Con la Carta Top Client, il prezzo di C&T risulta comunque più elevato di un ammontare pari a circa il [40-45%].

282. Secondo la Parte, le proprie tariffe risulterebbero in ogni caso congrue, in quanto il servizio sarebbe paragonabile alla ‘continuità territoriale’ tra le due sponde sullo Stretto, con programmazione delle corse lungo l’intero anno solare con un’elevata frequenza giornaliera. In aggiunta, mentre C&T e Forsea/Scandilines offrono il collegamento tra due aree metropolitane, Gozo Channel, TESO e Western Ferries offrirebbero, secondo la Parte, collegamenti per destinazioni turistiche²³³, di importanza minore rispetto alle zone urbane.

283. Al riguardo si osserva che la giustificazione relativa all’assimilabilità

²³² Cfr. doc. n. 20 e relativi allegati. “A titolo esemplificativo, nel 2019, il prezzo medio corrisposto dai clienti Top Client è stato pari a circa [*inferiore a 18*] euro a transito” – Allegato A, pag. 4.

²³³ Cfr. doc. 39.1, pagg. 28, 36, 38, 39, 40.

del servizio di C&T alla continuità territoriale, in considerazione del fatto che si tratta di servizi offerti in regime di libero mercato, appare priva di pregio, nonché smentita dallo stesso Ministero (MIMS)²³⁴.

Inoltre, sulle rotte comparabili i vettori offrono, ad un prezzo inferiore di circa l'80%, un servizio di qualità analoga in termini di copertura annuale e frequenza giornaliera. È, infine, particolarmente significativo che i vettori internazionali attivi su tratte turistiche offrano un servizio con una copertura del tutto analoga a quella di C&T, anche a prezzi significativamente inferiori, pur fronteggiando una domanda non pendolare e quindi presumibilmente con una maggiore disponibilità a pagare.

D) Gli aspetti qualitativi del servizio di traghettiamento

284. Il livello elevato dei prezzi applicati da C&T non trova giustificazione neanche considerando il grado di soddisfazione dei consumatori e gli ulteriori aspetti qualitativi del servizio di traghettiamento offerto, soprattutto se confrontati con quelli erogati su alcune rotte comparabili.

Un riscontro sul livello di soddisfazione dei consumatori si ottiene consultando il principale portale dedicato alle recensioni scritte dagli utenti dei servizi di viaggio, ristorazione, ecc. (TripAdvisor) dove i consumatori esprimono un giudizio sintetico scegliendo tra i seguenti livelli di gradimento: 'eccellente', 'molto buono', 'nella media', 'scarso', 'pessimo'. I servizi di traghettiamento offerti da C&T vengono reputati medio-bassi ('nella media', 'scarso' o 'pessimo') per il 72,6% delle recensioni. Nel complesso, circa la metà degli utenti ritiene che i servizi di traghettiamento di C&T siano qualificabili come 'pessimi' (49,8% delle recensioni)²³⁵.

Tra l'altro, diversi utenti che valutano positivamente il traghettiamento offerto da C&T ('eccellente' o 'molto buono' - 27,4% delle recensioni complessive) sottolineano comunque come il livello del prezzo sia troppo alto (si tratta del 14% delle recensioni positive – sezione II.2.5 - *supra*).

285. Al riguardo, nelle proprie memorie difensive, la Parte ha contestato l'affidabilità di TripAdvisor, fornendo i propri dati interni sul livello di soddisfazione dei viaggiatori. Vale tuttavia evidenziare che, mentre i dati di TripAdvisor sono pubblici, quelli forniti dalla Parte sono non verificabili e, in ogni caso, mostrano che il [30-35%] degli utenti valuta in servizio in modo

²³⁴ Cfr. doc. n. 47.

²³⁵ I risultati complessivi delle recensioni sono i seguenti: 'pessimo', 277 recensioni su 556 (49,8%); 'scarso', 58 recensioni (10,4%); 'nella media', 69 recensioni (12,4%); 'molto buono', 85 recensioni (15,3%); 'eccellente', 67 recensioni (12,1%). Si veda, al riguardo, la sezione II.3.3.

negativo ('bad')²³⁶.

286. Come anticipato, C&T non risulta qualificabile come operatore particolarmente innovativo o attento al miglioramento della fruibilità complessiva dei propri servizi.

La flotta di C&T è composta quasi interamente da navi vetuste: 7 navi sono state costruite o acquistate negli anni 80/90, una nave è entrata a far parte della flotta nel 2018²³⁷. Pertanto, l'età media della flotta dell'operatore dominante è pari a 27 anni, valore che risulta particolarmente elevato rispetto all'età media (17 anni) delle navi attive sulle rotte comparabili²³⁸.

Inoltre, si ricorda come, a differenza di C&T, alcuni vettori *benchmark* siano caratterizzati da una visione aziendale particolarmente innovativa e abbiano coerentemente avviato piani di investimento ambiziosi sulla propria flotta. È il caso di Forsea/Scandilines che, come già evidenziato, ha investito nell'elettrificazione della flotta per fornire servizi con impatto ambientale nullo.

287. C&T ha sottolineato di aver effettuato importanti investimenti per migliorare le operazioni di imbarco e garantire elevata puntualità del servizio. Tuttavia, per quanto concerne la congestione degli scali, la società ha evidenziato che l'aumento, quanto meno in alcuni periodi, delle corse sulla VSG-MRSF, con contestuale riduzione di quelle merci sulla VSG-MTR, determina un congestionamento delle operazioni di imbarco e sbarco, a causa del maggiore afflusso di *camion* nel porto cittadino.

288. In una prospettiva di '*users' experience*', si sottolinea inoltre l'assenza di modalità organizzative e di pagamento che consentano l'imbarco fluido del proprio veicolo, senza effettuare soste per ritirare/esibire il titolo di viaggio al personale e/o accodarsi ai viaggiatori sprovvisti di biglietto. La possibilità di poter accedere all'imbarco, tramite Telepass, attraverso l'utilizzo di corsie dedicate, richiede comunque la sosta per il controllo da parte degli addetti di C&T e, in ogni caso, è legata a un servizio diverso da quello di traghettamento, accessibile ad un numero ristretto di utenti.

Inoltre, C&T non fornisce alcuno strumento informativo che possa aiutare il consumatore a organizzare il proprio viaggio, evitando il congestionamento e le file agli imbarchi, e, conseguentemente, utilizzare in modo più efficiente il proprio tempo: il viaggiatore deve fisicamente recarsi a *terminal* di partenza

²³⁶ Cfr. doc. n. 93, pag. 52.

²³⁷ "In generale la flotta del gruppo ha una vita media elevata (superiore ai 30 anni), che tuttavia è oggetto di un recente piano di riqualificazione e rinnovo che ha visto l'ingresso in flotta di una nuova moderna unità nel corso dell'anno 2018, e che prevede ingenti investimenti per le costruzioni di ulteriori nuove moderne unità". Cfr. Relazione sulla gestione – Bilancio al 31/12/2019, pag. 52.

²³⁸ Cfr. doc. n. 93 e, in particolare, 93.2.

e, solo in quel momento, ha conoscenza del grado di affollamento e della fila che dovrà affrontare.

289. A differenza di C&T, alcuni operatori internazionali attivi sulle rotte *benchmark* si distinguono per servizi ancillari innovativi e virtuosi, volti a migliorare l'esperienza di viaggio complessiva. Ad esempio, TESO e Gozo Channel consentono il monitoraggio in tempo reale del livello di congestione dei *terminal* e, conseguentemente, i viaggiatori possono decidere di anticipare o posticipare il viaggio alla luce del livello di traffico presente, potendo così massimizzare i benefici connessi ad una più efficiente gestione del proprio tempo.

Al riguardo, C&T sostiene che tali servizi siano connessi all'impossibilità, con tali vettori, di prenotare le corse in uno specifico orario. In ogni caso, tali servizi appaiono comunque innovativi e non sono offerti dalla Parte.

290. TESO consente altresì di abbinare il biglietto acquistato con la targa del proprio autoveicolo. Le telecamere presenti agli imbarchi effettuano la lettura automatica della targa, consentendo alle auto un imbarco fluido senza alcuna sosta o attesa necessaria per l'emissione dei biglietti o il controllo degli stessi da parte del personale della società.

Inoltre, la società analizza i dati storici dei flussi di traffico e fornisce agli utenti delle proiezioni anticipate sul livello atteso di congestione agli imbarchi. Le proiezioni di traffico sono giornaliere, distinte per le diverse fasce orarie e coprono l'intero anno, dal 1° gennaio al 31 dicembre. Attraverso una simile utilizzo del proprio patrimonio informativo, il vettore olandese restituisce agli utenti un ampio e dettagliato ventaglio di informazioni che può contribuire a migliorare in modo significativo il viaggio e la pianificazione dello stesso.

291. In conclusione, alla luce delle diverse evidenze fornite e delle argomentazioni svolte, le tariffe applicate da C&T ai passeggeri con autoveicolo risultano caratterizzate da un elevato grado di iniquità, essendo sproporzionate rispetto al valore economico del servizio reso.

L'iniquità, che già si manifesta con il diverso livello di profittabilità del trasporto merci di C&T, emerge in modo netto e severo dal confronto tariffario con i *benchmark* internazionali. Infatti, C&T applica tariffe significativamente più elevate rispetto agli operatori attivi su rotte comparabili e tale differenziale di prezzo non risulta giustificato dal livello qualitativo del servizio offerto.

IV.4.2 I profili discriminatori delle tariffe applicate da C&T

292. L'avvio del procedimento nei confronti di C&T ipotizzava anche la presenza di possibili profili discriminatori. L'applicazione di un prezzo

indifferenziato rispetto al numero di passeggeri in viaggio sulle autovetture imbarcate appariva particolarmente gravosa nei confronti del singolo viaggiatore con auto al seguito.

293. Al fine di verificare la diffusione di tali potenziali aspetti discriminatori, come descritto nella sezione II.2.1 (*supra*), sono state richieste informazioni di dettaglio concernenti il numero medio di viaggiatori per singolo mezzo privato imbarcato da C&T.

294. Le evidenze disponibili mostrano, in primo luogo, che l'applicazione di un prezzo definito sul solo autoveicolo e indifferente rispetto al numero di passeggeri non sia una caratteristica distintiva di C&T, bensì una prassi diffusa nel settore: infatti, ciò che occupa spazio nel traghettamento via *ferryboat* è il veicolo, non i passeggeri seduti al suo interno. Ad esempio, la Forsea/Scandilines (rotta Helsingor-Helsingborg) e la TESO (rotta Den Helder- Texel), applicano un prezzo per singolo autoveicolo comprensivo di un numero massimo di passeggeri pari a 9.

295. Rileva altresì che il numero medio di passeggeri per singolo autoveicolo imbarcato da C&T si attesta a circa [2-4] passeggeri per auto (media annuale). Considerando la stagionalità dei flussi di traffico, in bassa stagione si riscontra un numero medio di [*inferiore a 3*] passeggeri per singolo veicolo, mentre, il numero medio è superiore ai 3 passeggeri nei mesi di alta stagione estiva. Pertanto, alla luce di tali elementi, emerge come sullo Stretto non si registri una particolare presenza di passeggeri singoli con auto al seguito.

296. In conclusione, lasciando impregiudicata la valutazione concernente l'eccessiva onerosità delle condizioni economiche applicate da C&T ai passeggeri con veicolo al seguito sulla VSG-MRSF, l'attività istruttoria non ha consentito di confermare la sussistenza dei profili discriminatori ipotizzati in sede d'avvio del procedimento.

IV.4.3 Conclusioni

297. Le analisi svolte sulla base delle evidenze acquisite nel corso del procedimento hanno confermato la sussistenza della condotta abusiva ipotizzata in sede di avvio del procedimento nella misura in cui le tariffe applicate da C&T ai servizi di traghettamento per passeggeri con auto al seguito si configurano come un abuso della posizione dominante in violazione dell'art. 3, lettera *a*) della Legge n. 287/90.

298. Nello specifico, l'abuso della posizione dominante di C&T si sostanzia in una fattispecie di sfruttamento illecito del potere economico della Parte, consistente nell'applicazione di prezzi ingiustificatamente gravosi nei

confronti dei consumatori finali, passeggeri con auto al seguito, utenti dei servizi di traghettamento erogati dalla società.

299. L'illiceità della condotta di C&T è stata accertata attraverso un'applicazione rigorosa degli *standard* probatori richiesti dalla giurisprudenza nazionale e comunitaria e, in particolare, dalla c.d. dottrina *United Brands*.

In tema di sproporzione tra i costi e i ricavi (eccessività) sono stati utilizzati vari *test* (corrispondenti a differenti allocazioni dei costi), ciascuno dei quali è stato sviluppato sotto due diverse ipotesi (capitale al 'costo storico' e al 'valore di rimpiazzo'). Tutti i *test* utilizzati hanno fornito risultati univoci rispetto alla sussistenza di una significativa sproporzione tra i ricavi e i costi di C&T nell'offerta di servizi di traghettamento di passeggeri con auto al seguito.

300. L'iniquità trova ampia conferma dal confronto con i *benchmark* internazionali individuati dalla Parte stessa. Sono stati altresì valorizzati ulteriori aspetti qualitativi dei servizi erogati, nonché valutate le giustificazioni di congruità dei prezzi avanzate da C&T.

301. Rileva altresì sottolineare l'utilizzo di un approccio metodologico sempre particolarmente favorevole alla Parte. Le analisi sono state svolte utilizzando le informazioni e i dati trasmessi da C&T, al netto di alcune rielaborazioni ritenute necessarie rispetto alle modalità di allocazione dei costi tra segmento passeggeri e segmento merci sulla rotta VSG-MRSF.

302. Infine, si evidenzia che l'illecito concorrenziale risulta in particolar modo significativo considerando l'area geografica interessata, ossia lo Stretto di Messina, il potere economico di C&T, nonché la tipologia di servizio erogato, che risulta indispensabile per i circa 10 milioni di viaggiatori all'anno (dati 2019) che stagionalmente o abitualmente, su base anche giornaliera, devono attraversare lo Stretto di Messina con il proprio autoveicolo (poco meno di 2 milioni di auto nel 2019).

V. GRAVITÀ E DURATA

303. L'articolo 15, comma 1, della legge n. 287/90 prevede che l'Autorità, nei casi di infrazioni gravi, tenuto conto della loro gravità e durata, disponga l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria, fino al dieci per cento del fatturato realizzato da ciascuna impresa o ente nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente alla notificazione della diffida adottata ad esito di un procedimento istruttorio.

304. Al riguardo è necessario ricordare che, secondo consolidata

giurisprudenza europea e nazionale, la quantificazione della sanzione è connessa ad una valutazione della gravità dell'infrazione che si effettua tenendo conto di diversi fattori, quali la natura della restrizione della concorrenza, nonché il ruolo e la rappresentatività sul mercato delle imprese coinvolte²³⁹. In proposito, si ricorda che secondo quanto espressamente chiarito dalla Corte di Giustizia dell'Unione Europea, “*per valutare la gravità di un’infrazione, si deve tener conto di un gran numero di fattori il cui carattere e la cui importanza variano a seconda del tipo di infrazione e delle circostanze particolari della stessa*”²⁴⁰.

305. Quanto alla natura della condotta abusiva in esame, si osserva che il comportamento oggetto di valutazione, ossia l'applicazione di prezzi ingiustificatamente gravosi, rappresenta una condotta molto rara e peculiare sia nel panorama nazionale che eurounitario. Infatti, C&T ha sfruttato il proprio storico potere di mercato sullo Stretto di Messina, che si sostanzia in un predominio economico sul mercato rilevante costituito dalle rotte Ro/Pax VSG-MRSF e VSG-MP, al fine di applicare ai consumatori che attraversano lo Stretto con il proprio autoveicolo delle tariffe che sono risultate, in primo luogo, eccessive e, inoltre, inique rispetto ad analoghi servizi erogati su rotte estere comparabili (le rotte *benchmark*).

306. Una simile condotta, come già evidenziato, ha arrecato un importante danno ai consumatori, che si sono trovati a pagare tariffe che risultano almeno dell'80% più elevate rispetto agli analoghi servizi erogati sulle rotte *benchmark*. Né, d'altra parte, l'applicazione delle tariffe di C&T risulta giustificata dalla qualità del servizio offerto, come illustrato nelle Sezioni II.2.5 e IV.1.1.; infatti, sebbene i servizi di traghettamento erogati da C&T risultino caratterizzati da un'elevata frequenza e da una copertura annuale delle corse, le navi utilizzate hanno un'anzianità molto maggiore rispetto alla media (27 anni a fronte di una media di 17 anni), evidenziando, nonostante il livello dei prezzi applicati, investimenti inferiori rispetto agli altri operatori. Inoltre, i vettori attivi su rotte comparabili offrono servizi innovativi di monitoraggio e previsione dei flussi di traffico che sono del tutto assenti per C&T.

²³⁹ Cfr., *ex multis*, Consiglio di Stato, sentenze nn. 896 del 9 febbraio 2011 e 5171 e 5172 del 16 settembre 2011, in relazione al caso I694 – Listino prezzi della pasta; Corte di Giustizia, sentenza del 15 luglio 1970, C-45/69, *Boehringer Mannheim GmbH c. Commissione*, in Raccolta 1970, p. 769, punto 53. Tale ultima sentenza è stata ripresa e precisata dalla Corte di Giustizia nella sentenza del 7 giugno 1983, cause riunite C-100-103/80, *Musique Diffusion Française*, in Raccolta 1983, p. 1825, nonché nella sentenza del 9 novembre 1983, C-322/81, *Michelin*, in Raccolta 1983, p. 3461.

²⁴⁰ Cfr., *ex multis*, CGUE, C-100/8 a 103/80 (cause riunite), sentenza del 7 giugno 1983, *Musique Diffusion Française*, para. 120.

307. Si consideri altresì che i servizi di traghettamento offerti da C&T sono utilizzati da un elevato numero di viaggiatori che si imbarca con frequenza anche giornaliera per effettuare viaggi di andata e ritorno sullo Stretto. Ciononostante C&T, diversamente dalla maggior parte dei vettori attivi su rotte *benchmark*, non prevede l'acquisto di biglietti multipli (*carnet* di biglietti), che consentono di ottenere importanti risparmi a chi viaggia con elevata frequenza. Al contrario, la scontistica applicata da C&T risulta di difficile comprensione e, in ogni caso, anche i prezzi più ridotti risultano comunque più cari del [40-45%] rispetto alla media delle tariffe minime applicate sulle rotte comparabili.

308. Quanto al ruolo e alla rappresentatività dell'impresa interessata, C&T rappresenta il principale, se non unico, vettore per l'attraversamento dello Stretto per i consumatori che viaggiano con il proprio veicolo al seguito. Infatti, le quote di mercato risultano elevatissime, pari a circa il 90% in termini di passeggeri e auto imbarcate (dati 2019, si veda Tabella 9 - *supra*).

309. Alla luce delle precedenti considerazioni, l'abuso di posizione dominante posto in essere da C&T, deve considerarsi grave.

310. Inoltre, secondo le “*Linee Guida sulla modalità di applicazione dei criteri di quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall’Autorità in applicazione dell’articolo 15, comma 1, della legge n. 287/90*” (di seguito, *Linee Guida*), deliberate dall’Autorità il 22 ottobre 2014, la durata dell’infrazione ha un impatto sulle conseguenze pregiudizievoli dell’infrazione e, dunque, risulta meritevole di valorizzazione nella determinazione dell’ammontare appropriato della sanzione. Inoltre, le *Linee Guida* prevedono che “*per le frazioni di anno, la durata sarà calcolata in funzione dei mesi e dei giorni effettivi di partecipazione all’infrazione*”.

311. Per quanto riguarda la durata dell’infrazione, risulta possibile contestare a C&T la condotta abusiva per il periodo che va dal 1/1/2017 al 31/12/2019, ossia 3 anni. Come chiarito nella Sezione II.2 (*infra*), le misure di restrizione alla mobilità dei cittadini definite per contrastare la crisi pandemica hanno alterato le normali dinamiche di mercato e rendono gli anni 2020 e 2021 non appropriati per svolgere le opportune analisi concorrenziali circa l’applicazione di prezzi eccessivamente gravosi da parte di C&T.

Se le evidenze agli atti non consentono di accertare la condotta abusiva per gli anni 2020 e 2021, ciò dipende esclusivamente da circostanze eccezionali ed esterne all’impresa. Conseguentemente, venendo meno lo stato di emergenza nazionale in data 31/3/2022, appare ragionevole ritenere che, riprendendo il volume dei traffici secondo modalità corrispondenti a quelle pre-pandemia,

C&T si troverà nuovamente ad attuare una condotta illecita ove non provveda a una stabile e appropriata revisione delle proprie tariffe.

312. In aggiunta, solo a ridosso della conclusione del procedimento C&T ha comunicato di voler “*procedere ad una generalizzata riduzione dei prezzi per il servizio di trasporto marittimo sullo Stretto di Messina per l’intero anno 2022 [che] porterà ad una riduzione di circa il 10% del prezzo del biglietto per il trasporto di passeggeri con auto/moto/camper al seguito, nonché ad una riduzione tra il 3% e il 12% del prezzo del biglietto per il trasporto di veicoli commerciali [...]*”²⁴¹. Tale riduzione dei prezzi, la cui natura è comunque transitoria, non sembra affrontare in modo specifico i profili di eccessività e iniquità ampiamente illustrati, essendo esclusivamente connessa al ricevimento dei sussidi compensativi relativi alla crisi pandemica; infatti, come affermato da C&T: “*Questa riduzione dei prezzi è frutto della scelta imprenditoriale della Società di destinare a beneficio della propria clientela le compensazioni previste dal decreto-legge n. 104 del 2020 per i danni subiti dal settore del trasporto marittimo*”²⁴²

Le evidenze agli atti non consentono di valutare se tale misura possa mettere al riparo l’operatore dal rischio di ricaduta nell’abuso, non solo perché la riduzione annunciata è comunque temporanea, ma anche perché il reale impatto della riduzione dovrebbe tener conto del nuovo scenario economico, al momento ignoto.

Spetta dunque a C&T, alla luce dell’analisi di iniquità svolta nel triennio 2017/2019, attrezzarsi adeguatamente al fine di evitare di incorrere, per il futuro, nella medesima condotta abusiva accertata dal provvedimento.

VI. CRITERI PER LA QUANTIFICAZIONE DELLA SANZIONE

313. L’articolo 15, comma 1, della legge n. 287/90 prevede che l’Autorità, nei casi di infrazioni gravi, tenuto conto della loro gravità e durata, disponga l’applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria, fino al dieci per cento del fatturato realizzato in ciascuna impresa o ente nell’ultimo esercizio chiuso anteriormente alla notificazione della diffida adottata ad esito di un procedimento istruttorio.

314. Ciò premesso, al fine di quantificare la sanzione occorre tenere presente, oltre a quanto previsto dall’articolo 15, comma 1, sopra citato, anche il

²⁴¹ Cfr. doc. n. 93, pag. 56.

²⁴² Cfr. doc. n. 89, pag. 1.

disposto dell'articolo 11 della legge n. 689/1981, come richiamato dall'articolo 31 della legge n. 287/90, nonché i criteri interpretativi dettagliati nelle sopra richiamate Linee Guida.

315. In particolare, il punto 7 e seguenti delle Linee Guida, richiedono di prendere a riferimento il valore delle vendite di beni o servizi interessate dall'infrazione, realizzate dall'impresa nel/i mercato/i rilevante/i nell'ultimo anno intero di partecipazione all'infrazione. Tuttavia, il punto 9, chiarisce che *“Qualora il dato relativo al fatturato, riferito all'ultimo anno intero di partecipazione all'infrazione, non sia reso disponibile dall'impresa oppure non sia attendibile ovvero sufficientemente rappresentativo o, comunque, altrimenti non determinabile, l'Autorità prenderà in considerazione qualsiasi altra informazione che essa ritenga pertinente o appropriata, quale ad esempio: la media del valore delle vendite nell'intero periodo di durata dell'infrazione oppure un altro anno di tale periodo di riferimento o, ancora, una percentuale del fatturato totale realizzato in Italia”*.

316. Nel caso di specie, il valore delle vendite è considerato pari alla media del fatturato annuale realizzato nell'arco temporale 2017-2020 da Caronte & Tourist S.p.A. rispetto ai servizi di traghettamento passeggeri con autoveicolo al seguito sullo Stretto di Messina e, in particolare, sulla rotta Villa San Giovanni – Messina Rada San Francesco. Infatti, la società ancora non dispone del fatturato relativo al 2021 e, inoltre, il solo anno 2020 non risulta rappresentativo alla luce degli effetti della crisi pandemica da COVID-19 descritti nella Sezione II.2. Pertanto, il valore delle vendite rilevante nel presente procedimento per C&T risulta pari a [31-100 milioni di euro]²⁴³.

317. Per la determinazione dell'importo base della sanzione, al valore delle vendite come sopra determinato dovrà essere applicata una specifica percentuale individuata in funzione della gravità della violazione, per la quale si rinvia integralmente a quanto rappresentato alla Sezione V (*supra*). Secondo le Linee Guida, in particolare, la proporzione considerata deve essere fissata ad un livello che può raggiungere il 30% del valore delle vendite (punto 11). Al riguardo, si evidenzia che risulta infondata e del tutto generica l'eccezione sollevata dalla Parte in ordine alla non gravità della infrazione in quanto, come già esposto nella CRI (e ribadito nella precedente Sezione V), l'Autorità ha considerato grave l'infrazione alla luce della sua natura, delle condizioni di

²⁴³ Media aritmetica del fatturato annuale realizzato sulla rotta VSG-MRSF nel periodo 2017-2020, così come comunicato da C&T. Cfr. doc. n. 100.

In merito alla possibilità di utilizzare la media dei fatturati qualora l'ultimo esercizio non risulti rappresentativo, si veda AGCM, I742 – Tondi per cemento armato, provv. n. 26686, del 19/7/2017, §§ 338 - 346.

concorrenza nel mercato rilevante e del pregiudizio arrecato ai consumatori.

318. A questo proposito, si rileva che i comportamenti posti in essere integrano una fattispecie di abuso di sfruttamento e, per le valutazioni già espresse alla precedente Sezione V, una grave violazione dell'articolo 102 del TFUE. Pertanto, si ritiene di individuare una percentuale del valore delle vendite in funzione della gravità dell'infrazione pari al [15-20%] del valore delle vendite.

319. Secondo le Linee Guida, la durata dell'infrazione ha un impatto sulle conseguenze pregiudizievoli della condotta e, dunque, risulta meritevole di valorizzazione nella determinazione dell'ammontare appropriato della sanzione. Inoltre, le Linee Guida prevedono che *“per le frazioni di anno, la durata sarà calcolata in funzione dei mesi e dei giorni effettivi di partecipazione all'infrazione”*. In proposito, sulla base della chiara documentazione in atti, la condotta di C&T assume rilievo ai fini del presente procedimento almeno a partire dal 1° gennaio 2017, periodo rispetto al quale si rinvencono le iniziali evidenze dell'infrazione e risulta tuttora in corso.

320. Inoltre, come illustrato nella precedente Sezione V, la riduzione tariffaria prevista per il 2022, essendo di natura transitoria e non affrontando in modo adeguato i profili di eccessività e iniquità ampiamente illustrati, non può identificare un termine indicativo della data di interruzione della condotta abusiva contestata. Ne discende, quindi, che la durata dell'infrazione è pari a 3 anni.

321. L'importo base della sanzione calcolato moltiplicando il valore delle vendite per la percentuale individuata in funzione della gravità dell'infrazione pari al [15-20%] e per il coefficiente di durata, pari a 3, è pari a [10-31 milioni di euro].

322. La sanzione base è superiore al massimo edittale pari al 10% del fatturato totale realizzato dalla società C&T nell'ultimo esercizio disponibile. Si deve, dunque, procedere a una sua riduzione per ricondurla al massimo edittale previsto dalla legge n. 287/90 (cfr. tabella sotto, ultima colonna).

Impresa	Fatturato totale 2020	Sanzione base come % del fatturato totale	Sanzione finale con cap del 10%
C&T	[31-100 milioni di euro]	31,519%	[1- 10 milioni di euro]

323. Viene poi in rilievo il paragrafo 34 delle Linee Guida, per cui *“Le specifiche circostanze del caso concreto o l'esigenza di conseguire un particolare effetto deterrente possono giustificare motivate deroghe*

dall'applicazione delle presenti Linee Guida". In questo senso, l'Autorità ritiene che nel caso di specie venga in rilievo la profonda crisi economica che ha interessato il settore in esame, soprattutto in virtù delle misure di contenimento necessarie per affrontare la crisi pandemica da COVID-19. Infatti, nel corso del 2020 e 2021 sono state adottate misure emergenziali che hanno significativamente ridotto la libertà di movimento dei cittadini. Si ritiene, pertanto, congruo ridurre l'importo della sanzione in misura pari al [50-55%].

324. In considerazione di quanto sopra, l'importo della sanzione irrogata è fissato nella misura di 3.719.370 euro.

Tutto ciò premesso e considerato:

DELIBERA

a) che la condotta posta in essere dalla società Caronte & Tourist S.p.A., attuata dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2019, consistente nell'applicazione di prezzi ingiustificatamente gravosi nei confronti dei passeggeri che si imbarcano con il proprio autoveicolo al seguito sulle rotte servite dalla società per l'attraversamento dello Stretto di Messina, costituisce un comportamento abusivo della posizione dominante della stessa Caronte & Tourist S.p.A., in violazione dell'art. 3, lettera a), della legge n. 287/90;

b) che l'applicazione da parte della società Caronte & Tourist S.p.A. di un prezzo indifferenziato rispetto al numero di viaggiatori su ciascun autoveicolo imbarcato sulle rotte servite non costituisce un comportamento abusivo della posizione dominante della stessa Caronte & Tourist S.p.A., in violazione dell'art. 3, lettera a), della legge n. 287/90;

c) che la società Caronte & Tourist S.p.A. si astenga in futuro e, nello specifico, al venire meno dello stato di emergenza sanitaria nazionale, dal porre in essere comportamenti analoghi a quelli dell'infrazione accertata al punto a), adottando ogni iniziativa idonea ad evitare il ripetersi della condotta illecita;

d) di irrogare alla società Caronte & Tourist S.p.A., in ragione della gravità e della durata dell'infrazione, una sanzione amministrativa pecuniaria

complessiva pari a 3.719.370 €
(tremilionisettecentodiciannovemilatrecentosettanta euro);

e) che la società Caronte & Tourist S.p.A. dia comunicazione all' Autorità delle iniziative poste in essere per ottemperare a quanto richiesto alla precedente lettera c), trasmettendo una specifica relazione scritta entro il 30 giugno 2022, nonché provveda a fornire, entro il 15 marzo degli anni 2023, 2024 e 2025, una relazione scritta relativa, rispettivamente, agli anni 2022 (anno intero, con dettaglio relativo al periodo 1° aprile 2022-31 dicembre 2022), 2023 (anno intero) e 2024 (anno intero).

La sanzione amministrativa di cui alla precedente lettera d) deve essere pagata entro il termine di novanta giorni dalla notificazione del presente provvedimento, utilizzando i codici tributo indicati nell'allegato modello F24 con elementi identificativi, di cui al Decreto Legislativo n. 241/1997.

Il pagamento deve essere effettuato telematicamente con addebito sul proprio conto corrente bancario o postale, attraverso i servizi di *home banking* e CBI messi a disposizione dalle banche o da Poste Italiane S.p.A., ovvero utilizzando i servizi telematici dell'Agenzia delle Entrate, disponibili sul sito *internet www.agenziaentrate.gov.it*, ovvero tramite bonifico (in euro) a favore del Bilancio dello Stato, utilizzando il codice IBAN IT04A0100003245348018359214 (codice BIC: BITAITRRENT), che corrisponde alla terna contabile 18/3592/14.

Decorso il predetto termine, per il periodo di ritardo inferiore a un semestre, devono essere corrisposti gli interessi di mora nella misura del tasso legale a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino alla data del pagamento. In caso di ulteriore ritardo nell'adempimento, ai sensi dell'articolo 27, comma 6, della legge n. 689/81, la somma dovuta per la sanzione irrogata è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino a quello in cui il ruolo è trasmesso al concessionario per la riscossione; in tal caso la maggiorazione assorbe gli interessi di mora maturati nel medesimo periodo. Degli avvenuti pagamenti deve essere data immediata comunicazione all'Autorità, attraverso l'invio di copia del modello attestante il versamento effettuato.

Ai sensi dell'articolo 26 della medesima legge, le imprese che si trovano in condizioni economiche disagiate possono richiedere il pagamento rateale della sanzione.

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 sessanta giorni dalla data di comunicazione del provvedimento stesso, fatti salvi i maggiori termini di cui all'articolo 41, comma 5, del Codice del processo amministrativo, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica ai sensi dell'articolo 8 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

Guido Stazi

IL PRESIDENTE f.f.

Michele Ainis