



*Autorità Garante
della Concorrenza e del Mercato*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 5 novembre 2024;

SENTITO il Relatore, Presidente Roberto Rustichelli;

VISTO l'articolo 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (TFUE);

VISTO il Regolamento (CE) n. 1/2003 del 16 dicembre 2002;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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

VISTA la documentazione in atti;

CONSIDERATO quanto segue

I. LE PARTI

1. SAS Shipping Agencies Services SARL (di seguito anche "SAS") è una società *holding* di diritto lussemburghese, interamente controllata in via indiretta da MSC Holding; quest'ultima ha sede in Svizzera ed è la società holding del Gruppo MSC. Tramite le sue controllate, SAS e il gruppo MSC sono attivi a livello mondiale nel settore dei *terminal container*, della logistica, nonché nel settore dei servizi di trasporto marittimo tramite traghetti e di altre attività relative al settore marittimo nel Mar Mediterraneo¹.

¹ In particolare, il Gruppo MSC è attivo in Italia nei servizi di trasporto merci e/o passeggeri su navi Ro-Ro e/o Ro-Pax nei servizi di crociera, tramite MSC Cruises S.A.; nei servizi di *terminal* per navi da crociera,

In Italia, SAS opera anche attraverso la controllata Marininvest S.r.l., di cui detiene la quasi totalità del capitale sociale.

Il fatturato realizzato da SAS e dalle società controllate in Italia nel 2022 è stato superiore a 567 milioni di euro.

2. Grandi Navi Veloci S.p.A. (di seguito anche “GNV”) è una società attiva nel settore della navigazione costiera per il trasporto di merci - in particolare rotabili - e passeggeri mediante navi Ro-Pax e Ro-Ro nel Mar Mediterraneo, attraverso una flotta di venticinque navi con cui opera trentuno linee in sette Paesi (Italia, Francia, Spagna, Marocco, Tunisia, Albania e Malta).

GNV è controllata da SAS, che ne detiene la quasi totalità del capitale sociale direttamente e attraverso Marininvest S.r.l.

Nel 2023, la società ha realizzato un fatturato di circa 597 milioni di euro.

3. MOBY S.p.A. (di seguito anche “Moby”) è una società attiva nel settore del trasporto marittimo di linea di passeggeri, con o senza veicoli, e di merci, con una flotta di navi di diverse dimensioni e capacità, operanti sotto i marchi *Moby*, *Tirrenia* e *Toremar*. Moby controlla, oltre alla società Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. (di seguito, “CIN”) detentrici del marchio *Tirrenia*², un gruppo di società attive anche nei servizi di *terminal*, di rimorchio e di agenzia marittima (di seguito, “Gruppo Moby”)³. Il controllo di Moby è detenuto dalla società Onorato Armatori S.r.l. (di seguito, “OA”) con una partecipazione del 51%. I Sig.ri Vincenzo Onorato e Achille Onorato detengono, rispettivamente, una partecipazione del 60% e del 40% in OA. Il restante 49% del capitale sociale di Moby è detenuto da SAS.

Secondo l’ultimo bilancio approvato nel 2022, Moby ha realizzato ricavi per circa 285 milioni di euro.

tramite Stazioni Marittime, e Roma Cruise Terminal S.r.l.; nei servizi di rimorchio portuale, tramite la società MedTug S.p.A. (già Rimorchiatori Mediterranei S.p.A.).

² Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. è la società del gruppo Moby che ha acquisito il ramo d’azienda di Tirrenia di Navigazione S.p.A. in AS attivo nel servizio di trasporto marittimo di passeggeri e merci tra l’Italia continentale e le isole maggiori e minori, operante con il brand Tirrenia.

³ In particolare, il Gruppo Moby è attivo nei settori del trasporto merci e/o passeggeri su navi Ro-Pax, tramite le società Moby, Tirrenia Toscana Regionale Marittima S.p.A. (di seguito, “Toremar”); nei servizi di *terminal* per merci e/o passeggeri su navi Ro-Ro e/o Ro-Pax, tramite le società Porto di Livorno 2000 S.r.l., Livorno Terminal Marittimo - Autostrade del Mare S.r.l.; e Terminal Traghetti Napoli S.r.l.; nei servizi di *terminal* per navi da crociera, tramite la società Porto di Livorno 2000 e nei servizi di rimorchio portuale, tramite le società Moby e San Cataldo S.r.l. in liquidazione; nei servizi di agenzia marittima, tramite la società Renzo Conti S.r.l. Moby è controllata in via esclusiva da Onorato Armatori S.r.l., che detiene una partecipazione del 51%.

II. IL LEGAME STRUTTURALE TRA SAS E MOBY E IL FINANZIAMENTO DI DICEMBRE 2023

4. In ragione di una situazione di difficoltà finanziaria, nel 2020 Moby ha presentato al Tribunale di Milano una istanza di concordato - cui è seguito nel 2021 il deposito del piano concordatario con continuità aziendale diretta - per raggiungere un accordo con i propri creditori. Il piano di concordato di Moby consisteva in una complessa operazione di ristrutturazione e riorganizzazione che ha coinvolto anche CIN, società controllata al 100% da Moby, la quale ha avviato una procedura di concordato parallela a quella della sua controllante. In questo contesto MSC si è impegnata, su richiesta di OA, a sottoscrivere un aumento del capitale sociale di Moby fino all'importo di 150 milioni di euro, tale da comportare l'acquisizione di una quota di minoranza del 49% in Moby, a condizione che il piano di concordato preventivo fosse omologato dal Tribunale di Milano. Tale impegno, che non prevedeva l'acquisizione di diritti di *governance* in Moby, è stato recepito in un accordo multilaterale stipulato nel luglio 2022 tra CIN, Tirrenia in Amministrazione Straordinaria (di seguito, "Tirrenia in AS"), Vincenzo Onorato, Moby e alcune istituzioni finanziarie creditrici⁴. [Omissis]*.

5. A giugno 2023 i decreti di omologa dei concordati di Moby e CIN sono diventati definitivi, pertanto, in forza delle precedenti pattuizioni, a luglio 2023, SAS ha acquisito una partecipazione di minoranza del 49% in Moby, la quale non ha tuttavia comportato, in virtù degli accordi raggiunti, l'acquisto di diritti di *governance* tali da consentire a SAS di acquisire il controllo (esclusivo o congiunto) su Moby. Tale controllo è rimasto, infatti, in capo a OA.

6. Moby e Onorato, da un lato, e SAS, dall'altro, hanno successivamente stipulato alcuni accordi (di seguito, "Accordi"), che hanno consentito a Moby e Onorato di ricevere da SAS la provvista finanziaria necessaria a estinguere le rispettive posizioni debitorie con una particolare categoria di creditori concordatari (banche e obbligazionisti) e di eseguire anticipatamente i piani di concordato con un risparmio per Moby rispetto agli esiti originariamente previsti. Allo stato, quindi, tutti i creditori di Moby e CIN sono stati soddisfatti e la procedura concordataria è chiusa.

⁴ La vicenda è riassunta nella documentazione presente nella sezione del sito di Moby dedicata alle relazioni con gli investitori (cfr. in particolare https://static.moby.it/ir/2023/Amendment_Agreement_23_11_2023.pdf).

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

7. Gli Accordi, oggetto di esame anche da parte della Commissione europea, in quanto l'eventuale acquisto del controllo di Moby da parte di MSC sarebbe stato soggetto ad un obbligo di notifica ai sensi del Regolamento CE 139/2004⁵, prevedono in particolare⁶:

a) la cessione da parte di Moby a una società del gruppo MSC di due navi (la Moby Vinci e la Sherdan) per un controvalore di 109 milioni di euro⁷;

b) un contratto di finanziamento, stipulato tra SAS e Moby il 7 dicembre 2023 (di seguito, "Contratto di Finanziamento") che prevede la concessione di un finanziamento di importo pari a €243 milioni a Moby da parte di SAS, da erogare entro il 12 dicembre 2023 (il "Finanziamento Ponte"). [Omissis];

c) un contratto di pegno e opzione, stipulato da SAS e OA contestualmente al Contratto di Finanziamento (di seguito, "Contratto di Pegno e Opzione"), con il quale Onorato si è impegnata a garantire, in via autonoma e a prima richiesta, l'adempimento di tutte le obbligazioni di Moby originanti dal Contratto di Finanziamento nei confronti di SAS. In particolare, il Contratto di Pegno e Opzione prevede che Onorato costituisca in pegno in favore di SAS le azioni di sua titolarità rappresentative del 51% del capitale sociale di Moby (di seguito, "Pegno").

8. Il Contratto di Pegno e Opzione non conferisce a SAS alcun diritto di voto e, più in generale, alcun diritto amministrativo derivante dalle azioni date in pegno (tali diritti continueranno a essere esercitati da Onorato)⁸. Il Contratto di Pegno e Opzione prevede, altresì, un diritto di opzione per l'acquisto delle azioni Moby detenute da Onorato in favore di SAS (di seguito, "Opzione"), soggetto a una condizione sospensiva. In particolare, il pegno potrà essere escusso e l'Opzione potrà essere esercitata solo a seguito del mancato pagamento da parte di Moby e Onorato degli importi dovuti [omissis].

9. [Omissis].

10. Il 27 giugno 2024 la Commissione europea ha rinviato all'Autorità italiana, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4, del Regolamento (CE) n. 139/2004, la valutazione dell'operazione di concentrazione che si realizzerebbe nel caso in cui Moby non estinguesse il suo debito nei confronti di SAS entro i termini pattuiti [omissis]. [Omissis]⁹¹⁰.

⁵ Cfr. i fascicoli [omissis].

⁶ Per i dettagli pubblici dell'Accordo cfr. <https://www.shippingitaly.it/2023/12/29/due-traghetti-di-moby-passeranno-a-msc/>, basato sulla corrispondenza tra Moby e i commissari giudiziali nominati nell'ambito della procedura di concordato.

⁷ Le navi cedute da Moby risultano utilizzate da GNV sulla Napoli – Palermo (Moby Vinci, ribattezzata Sirio) e sulla Genova – Porto Torres (Sharden, ribattezzata Auriga).

⁸ [Omissis].

⁹ [Omissis].

¹⁰ La Commissione notava infatti [omissis].

11. Il 2 ottobre 2024, il gruppo MSC in audizione [omissis].

III. VALUTAZIONI

I mercati rilevanti

12. Il gruppo Moby opera: (i) nel trasporto di linea di passeggeri, veicoli al seguito e merci rotabili attraverso navi Ro-Pax, con i marchi *Moby* e *Tirrenia* (gestito da CIN) e (ii) nella fornitura mediante rimorchiatori di servizi di rimorchio e di assistenza nautica nei porti e in mare aperto, (iii) nella fornitura di servizi di *terminal* passeggeri e merci.

Anche il gruppo MSC opera in Italia negli stessi settori.

Tenuto conto che attualmente il gruppo MSC sta trattando l'acquisto della Divisione Rimorchiatori di Moby e che i due gruppi offrono servizi di *terminal* in ambiti che sono distinti dal punto di vista geografico e/o merceologico, l'unico settore nel quale il gruppo MSC e il gruppo Moby operano come concorrenti è quello del trasporto di passeggeri e merci mediante navi Ro-Pax e Ro-Ro.

13. Il gruppo MSC opera nel trasporto di passeggeri e merci mediante navi Ro-Pax e Ro-Ro attraverso le società GNV e SNAV.

Non vi sono sovrapposizioni nei collegamenti operati da SNAV e da Moby/Tirrenia.

I collegamenti nei quali sia GNV che Moby/Tirrenia operano trasportando passeggeri e merci sono: Civitavecchia - Olbia; Genova - Olbia; Genova - Porto Torres e Napoli - Palermo.

14. Secondo costante prassi comunitaria e nazionale, il servizio di trasporto marittimo di passeggeri costituisce un mercato distinto da quello del trasporto marittimo di merci.

La Commissione ha osservato che, per i passeggeri senza auto al seguito, il trasporto aereo e ferroviario potrebbero costituire possibili sostituti del trasporto marittimo, lasciando tuttavia aperta la questione nelle decisioni più recenti¹¹.

15. Riguardo al trasporto merci, il servizio di trasporto marittimo di merci su rotabili mediante navi Ro-Ro è stato considerato sostituibile con quello svolto

¹¹ Cfr. decisione della Commissione europea M.9673 - *Columbia Threadneedle Investments / Brittany Ferries / Condor*, del 17 febbraio 2020.

mediante navi Ro-Pax¹². Nella prassi nazionale il trasporto marittimo di merci su rotabili non è stato ritenuto sostituibile con il servizio di trasporto *short-sea* di merci in *container*, mentre a livello comunitario la Commissione ha lasciato aperta la questione, pur rilevando che l'evidenza disponibile puntava verso mercati distinti¹³.

16. La dimensione geografica dei mercati del trasporto marittimo di merci e passeggeri è basata, a livello comunitario e nazionale, sul concetto di “rotta/fascio di rotte”, definito dall’insieme dei porti che sono serviti alle due estremità del servizio di trasporto: un “fascio di rotte” (o “*trade*”) include tutti i servizi di trasporto da un insieme di porti tra loro sostituibili a un altro insieme di porti tra loro sostituibili. La misura di tale sostituibilità può essere diversa per i passeggeri e per le merci, e più ampia per queste ultime.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, l’Autorità nei propri precedenti¹⁴ non ha ritenuto tra loro sostituibili i porti di Olbia / Golfo Aranci, da un lato, e quello di Porto Torres, dall’altro lato, né quelli di Civitavecchia e Livorno.

Con riferimento al trasporto di merci su rotabili, l’Autorità nei propri precedenti¹⁵ ha identificato mercati distinti per i porti della Sardegna settentrionale (Porto Torres, Olbia, Golfo Aranci), i porti liguri (Genova, Savona, Vado Ligure), i porti dell’Italia centrale (Livorno, Civitavecchia). Riguardo ai porti di Livorno e Civitavecchia, tuttavia, alle attuali percorrenze terrestri e marine e agli attuali costi del carburante non sembra conveniente uno spostamento da Livorno a Civitavecchia per raggiungere Olbia, mentre i bacini di utenza dei due porti appaiono solo parzialmente sovrapponibili; tali elementi suggerirebbero una sostituibilità assai limitata tra tali porti anche per il traffico merci. Simili considerazioni sembrerebbero limitare la sostituibilità tra i porti di Civitavecchia e di Napoli nelle rotte per Palermo.

17. Sulla base delle precedenti considerazioni, appare possibile individuare in prima approssimazione i seguenti mercati rilevanti:

Per il trasporto di merci rotabili su navi Ro-Pax e Ro-Ro:

- il fascio di rotte Genova/Savona/Vado - Sardegna del Nord, di cui fanno parte le rotte Genova – Porto Torres, Genova - Olbia, Savona - Porto Torres;

¹² Cfr., da ultimo, C/12586 - *Ignazio Messina & C. / Terminal San Giorgio*, provvedimento n. 31198 del 23 maggio 2024, in Bollettino n. 21/2024 e le decisioni della Commissione europea M.5756 - *DFDS / Norfolk* del 17 giugno 2010 e M.6305 - *DFDS / C.Ro Ports / Alvsborg* del 2 aprile 2012.

¹³ Cfr. nota 2 e, in particolare, la decisione della Commissione europea M.6305.

¹⁴ Cfr. I743 - *Tariffe traghetti da/per la Sardegna*, provvedimento n. 24405 dell’11 giugno 2013, in Bollettino n. 25/2013; C/12005 *Onorato Partecipazioni- NewCo / Moby - Compagnia Italiana di Navigazione*, provvedimento n. 25773 del 10 dicembre 2015, in Bollettino n. 47/2015.

¹⁵ Cfr. C12586 - - *Ignazio Messina & C. / Terminal San Giorgio*, cit.; A487- *Compagnia Italiana di Navigazione -Trasporto marittimo delle merci da/per la Sardegna*, provvedimento n. 27053 del 28 febbraio 2018, in Bollettino n. 11/2018.

- il fascio di rotte che collega Civitavecchia con la Sardegna del Nord, di cui fanno parte le rotte Civitavecchia - Porto Torres e Civitavecchia - Olbia
- la rotta Napoli - Palermo;

Per il trasporto di passeggeri su navi Ro-Pax:

- il fascio di rotte Genova/Savona - Porto Torres, di cui fa parte la rotta Genova - Porto Torres;
- il fascio di rotte Genova/Savona - Olbia, di cui fa parte la rotta Genova - Olbia;
- il fascio di rotte Civitavecchia - Olbia / Golfo Aranci, di cui fa parte la rotta Civitavecchia - Olbia;
- la rotta Napoli - Palermo.

La posizione delle Parti sui mercati rilevanti

18. La posizione di GNV, del gruppo Moby e dei suoi concorrenti nei mercati del trasporto di merci rotabili è riportata nella seguente tabella n. 1.

Tabella n. 1: quote di mercato in volume nei mercati del trasporto merci su rotabili

Fascio di rotte	Anno	Moby	GNV	Concorrenti
GE/SV/Vado - Sardegna del Nord	2022	[60-70]%	[10-20]%	[10-20]% Grimaldi
Genova - Porto Torres	2022	[70-80]%	[10-20]%	[10-20] Grimaldi
Civitavecchia - Sardegna del Nord	2023	[60-70]%	[0 -5]%	[20-30]% Grimaldi
Napoli - Palermo	2023	[30-40]%	[30-40]%	[30-40]% Grimaldi

Fonti: provvedimento finale C12586, cit. per il fascio GE/SV/Vado - Sardegna del Nord; stime interne delle Parti sugli altri fasci di rotte, riferite al solo trasporto mediante navi Ro-Pax, contenute nel Form RS.

19. Per quanto riguarda il fascio di rotte GE/SV/Vado - Sardegna del Nord, la rotta più importante è la Genova - Porto Torres, dove sono presenti tutti e tre gli operatori. Nel 2022, Grimaldi operava anche la rotta Savona - Porto Torres ed era presente marginalmente sulla Genova - Olbia, mentre oggi appare concentrato sulla Genova - Porto Torres. Le quote del 2022 riportate per questa rotta possono essere ritenute, dunque, più rappresentative della situazione attuale e potrebbero, comunque, sovrastimare la posizione attuale di Grimaldi.

Su questo fascio di rotte Moby appare detenere una posizione di assoluto rilievo, mentre GNV detiene una posizione debole.

20. Nel fascio di rotte Civitavecchia - Sardegna del Nord la quota del concorrente Grimaldi è sottostimata, in quanto non considera le merci trasportate sulla rotta Civitavecchia - Porto Torres da tale compagnia.

Moby detiene una posizione di *leadership*, mentre GNV detiene una posizione marginale.

21. La rotta Napoli-Palermo si caratterizza, invece, come un oligopolio simmetrico di soli tre operatori.

22. La posizione di GNV, del gruppo Moby e dei suoi concorrenti nei mercati del trasporto di passeggeri su navi Ro-Pax è riportata nella seguente tabella n. 2.

Tabella n. 2: quote di mercato in volume nei mercati del trasporto passeggeri (2023)

Fascio di rotte	Moby	GNV	Concorrenti
Genova/Savona - Porto Torres	[60-70]%	[30-40]%	0%
Genova/Savona - Olbia	[60-70]%	[30-40]%	0%
Civitavecchia - Olbia / Golfo Aranci	[70-80]%	[5-10]%	[20-30]% Grimaldi
Napoli - Palermo	[30-40]%	[40-50]%	[10-20]% Grimaldi

Fonte: stime interne delle Parti contenute nel Form RS.

23. Le rotte Genova - Olbia e Genova - Porto Torres sono un duopolio asimmetrico tra Moby e GNV. La prima presenta un maggior numero di passeggeri trasportati della seconda (che, invece, è maggiormente utilizzata per il trasporto di merci su rotabili).

La Genova-Olbia è una tratta stagionale, sulla quale Moby opera - almeno a partire dalla fine di giugno - due frequenze giornaliere da ciascun porto. GNV opera, invece, una corsa giornaliera da ciascun porto, raddoppiata il sabato. I prezzi attualmente praticati dalle due compagnie sui rispettivi siti aziendali per i fine settimana del periodo 20 giugno - 31 agosto 2025 appaiono significativamente correlati; in particolare, risultano significativamente correlate le variazioni dei prezzi da un fine settimana a quello successivo per le partenze in orari vicini¹⁶.

La Genova - Porto Torres è una tratta soggetta a obblighi di servizio pubblico nel periodo invernale (espletati da Moby con navi *Tirrenia*) e servita a condizioni di mercato da Tirrenia e GNV nel periodo estivo. Moby/Tirrenia opera una corsa giornaliera da ciascun porto, mentre GNV opera una corsa giornaliera da ciascun porto che nella prossima stagione (estate 2025) sarà raddoppiata il sabato a partire dalla fine di luglio per tutto il mese di agosto. GNV sembrerebbe aver quindi ridotto i rinforzi rispetto alle “*doppie corse nel weekend*” dichiarate nel marzo 2023¹⁷, nonostante l’arrivo di una nuova nave. I prezzi attualmente praticati dalle due compagnie sui rispettivi siti aziendali per i fine settimana del periodo 20 giugno - 31 agosto 2025 appaiono fortemente correlati; in particolare, risultano fortemente correlate le variazioni

¹⁶ La correlazione è di 0,71. I prezzi si riferiscono a un adulto, posto ponte (o poltrona qualora non disponibile), con auto al seguito (lunghezza inferiore a 4 metri, altezza inferiore a 2 metri).

¹⁷ Cfr. risposta di MSC del 1° marzo 2023 alla richiesta di informazioni del 18 gennaio 2023.

dei prezzi da un fine settimana a quello successivo per le partenze in orari vicini¹⁸.

24. Sulla Civitavecchia - Olbia, Moby detiene una posizione di assoluto rilievo, mentre GNV ha una posizione marginale.

25. La Napoli – Palermo è un oligopolio ristretto, dove Moby (che opera con il marchio *Tirrenia*) e GNV hanno circa il [70-80]% del mercato, equamente diviso tra di loro, con il rimanente servito dal concorrente Grimaldi.

Moby/Tirrenia opera una corsa giornaliera da ciascun porto, che nella prossima stagione (estate 2025) nel mese di agosto (a partire dal 1° agosto) sarà raddoppiata il venerdì, sabato e domenica. GNV opera una corsa giornaliera da ciascun porto, che sarà raddoppiata il sabato a partire dalla fine di luglio per tutto il mese di agosto. Rispetto alle precedenti comunicazioni di MSC¹⁹, sembrerebbe che nel periodo estivo Moby abbia rinforzato il proprio servizio e GNV lo abbia ridotto.

I prezzi attualmente praticati dalle due compagnie sui rispettivi siti aziendali per i fine settimana del periodo 20 giugno - 31 agosto 2025 appaiono meno variabili di quelli delle rotte sarde, molto simili nei periodi di minor domanda (fine giugno / inizio luglio, seconda metà di agosto) e fortemente correlati; in particolare, risultano fortemente correlate le variazioni dei prezzi da un fine settimana a quello successivo per le partenze in orari vicini²⁰.

Le condotte contestate

26. I mercati nei quali operano Moby e GNV sono estremamente concentrati e caratterizzati dalla presenza di un numero esiguo di imprese. Essi sono contraddistinti da significative barriere all'entrata, costituite dall'elevato investimento iniziale nel naviglio, dalla necessità di disporre di adeguati spazi a terra per la sosta e di *slot* in partenza e arrivo commercialmente attraenti, nonché dalla presenza di operatori storici che possono godere di una certa fedeltà dei consumatori.

27. In questo contesto, la creazione di un forte legame strutturale tra Moby e GNV, discendente dall'operazione di acquisizione della partecipazione del 49% di SAS nel capitale di Moby, nonché l'ulteriore legame creato dall'ingente finanziamento di SAS a Moby del dicembre 2023, potrebbero

¹⁸ La correlazione è di 0,81. I prezzi si riferiscono a un adulto, posto ponte (o poltrona qualora non disponibile), con auto al seguito (lunghezza inferiore a 4 metri, altezza inferiore a 2 metri).

¹⁹ Cfr. risposta di MSC del 1° marzo 2023 alla richiesta di informazioni del 18 gennaio 2023.

²⁰ La correlazione è di 0,83. I prezzi si riferiscono a un adulto, posto ponte (o poltrona qualora non disponibile), con auto al seguito (lunghezza inferiore a 4 metri, altezza inferiore a 2 metri).

risultare idonei a produrre un deterioramento delle dinamiche concorrenziali sui mercati interessati, in violazione dell'articolo 101 TFUE.

In particolare, l'acquisizione di una partecipazione di minoranza di SAS in Moby potrebbe facilitare, anche attraverso contatti tra le parti, il coordinamento delle rispettive politiche commerciali.

Inoltre, nello scenario competitivo che si determina a valle dell'acquisizione della partecipazione potrebbero risultare ulteriormente affievoliti gli incentivi alla concorrenza tra GNV e Moby, con il rischio - in particolare, sui mercati rilevanti nei quali tali imprese non fronteggiano una significativa pressione concorrenziale - che si determinino effetti di riduzione delle quantità offerte e aumento dei prezzi. Il descritto legame strutturale potrebbe ridurre, infatti, l'incentivo di GNV a contrastare eventuali aumenti di prezzo da parte di Moby e rendere complessivamente meno conveniente per l'azionista di controllo di GNV una politica aggressiva da parte di quest'ultima.

A tale riguardo, l'osservata correlazione tra le variazioni dei prezzi dei biglietti già oggi acquistabili per la prossima stagione sui siti aziendali e la possibile riduzione delle frequenze offerte da GNV nella stagione estiva appaiono *prima facie* indizi degli ipotizzati effetti di restrizione della concorrenza.

28. Da ultimo, l'acquisizione di una partecipazione di minoranza di SAS in Moby appare potenzialmente idonea a deprimere la concorrenza anche sui mercati rilevanti sui quali GNV e Moby competono con Grimaldi, potendo favorire l'emersione di un equilibrio collusivo a detrimento dei consumatori.

Il pregiudizio al commercio intraeuropeo

29. Le condotte esaminate rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 101 TFUE in quanto interessano importanti fasce di rotte per il trasporto di merci rotabili su navi Ro-Pax e Ro-Ro e di passeggeri su navi Ro-Pax nel mercato italiano che rappresentano parti rilevanti del mercato europeo, impattando anche sull'eventuale operatività di imprese europee, potenzialmente interessate.

30. Di conseguenza, la fattispecie oggetto del presente procedimento appare idonea a pregiudicare il commercio tra gli Stati membri dell'Unione europea e integrare gli estremi di una violazione dell'articolo 101 del TFUE.

RITENUTO, pertanto, che i comportamenti posti in essere da SAS, GNV e MOBY, per le ragioni sopra esposte, appaiono configurare una possibile violazione dell'articolo 101 del TFUE;

DELIBERA

a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/1990, nei confronti di SAS Shipping Agencies Services SARL, GNV S.p.A. e MOBY S.p.A. per accertare l'esistenza di violazioni della concorrenza ai sensi dell'articolo 101 del TFUE;

b) la fissazione del termine di giorni sessanta, decorrente dalla data di notificazione del presente provvedimento, per l'esercizio da parte dei legali rappresentanti delle parti del diritto di essere sentiti, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione Trasporti, Energia e Ambiente del Dipartimento per la Concorrenza 2 di questa Autorità almeno quindici giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;

c) che il responsabile del procedimento è il dott. Fabio Massimo Esposito;

d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione, presso la Direzione Trasporti, Energia e Ambiente del Dipartimento per la Concorrenza 2 di questa Autorità, dai legali rappresentanti delle Parti o da persone da essi delegate;

e) che il procedimento deve concludersi entro il 31 marzo 2026.

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

IL SEGRETARIO GENERALE
Guido Stazi

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli