



Abuso di posizione dominante nel mercato dei servizi di traghetto sullo stretto di Messina

📅 18/07/2022

📖 DIRITTO EUROPEO E DELLA CONCORRENZA; CONSUMATORI E RETAIL; TRASPORTI E LOGISTICA

Roberto A. Jacchia
Andrea Palumbo

In data 29 marzo 2022, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ("AGCM") ha irrogato una sanzione di oltre 3,7 milioni di euro alla società di trasporto marittimo Caronte & Tourist ("C&T")¹.

C&T presta il servizio di traghettamento bidirezionale di linea di mezzi gommati (automezzi commerciali e autovetture/mezzi privati) e passeggeri (con o senza auto al seguito), specialmente sulle rotte Villa San Giovanni/Messina-Rada San Francesco (di seguito VSG-MRSF) e Villa San

Giovanni/Messina Tremestieri (di seguito VSG-MTR).

La vicenda ha inizio con la segnalazione di un consumatore, a seguito della quale l'AGCM aveva deciso, in data 28 luglio 2020, di avviare un'istruttoria nei confronti di C&T², per verificare se i comportamenti della C&T integrassero un abuso di posizione dominante, in ragione delle politiche di prezzo applicate per l'attraversamento di mezzi gommati sullo Stretto. Tra le altre, erano state analizzate le tariffe per i passeggeri con auto al seguito, che viaggiano principalmente sulla rotta VSG-MRSF, dove la società gode di una

¹ La sanzione è stata irrogata con provvedimento del 29 marzo 2022, pubblicato nel Bollettino n. 14 del 19 aprile 2022.

² Per maggiori informazioni, si veda il seguente [LINK](#).



posizione di monopolio di fatto. Oltre all'applicazione di prezzi ingiustificatamente gravosi, era 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, in quanto le tariffe di C&T erano definite rispetto alla singola autovettura, fino a un massimo di 5 passeggeri per veicolo, e pertanto il singolo viaggiatore con auto al seguito avrebbe corrisposto lo stesso prezzo applicato ad un'auto che viaggia con 2, 3, 4 o 5 passeggeri.

L'AGCM ha condotto l'istruttoria acquisendo informazioni da C&T, dall'Autorità del Sistema Portuale dello Stretto, e dal competitor Blufferries S.r.l. ("*Blufferries*"), appartenente al Gruppo Ferrovie dello Stato ed anch'essa attiva sullo Stretto.

Sulla base delle evidenze acquisite, l'Autorità ha irrogato la sanzione di oltre 3,7 milioni di euro, accertando un abuso di posizione di assoluta dominanza nel mercato del trasporto marittimo di passeggeri – con o senza veicoli – e di merci per le rotte tra i porti dell'area della città di Messina e della città di Villa San Giovanni, in violazione dell'articolo 3, lettera a)³, della Legge n. 287/90⁴.

La dominanza di C&T, afferma nel provvedimento l'AGCM, è evidente in considerazione di una serie convergente di elementi.

In primo luogo, la C&T è l'operatore storico che dal 1965 offre il servizio di collegamento sullo Stretto. Tale circostanza, oltre a garantire

profonda conoscenza del territorio, notorietà e immediata riconoscibilità, 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.).

In secondo luogo, C&T è l'unico vettore ad aver sempre servito la tratta VSG-MRSF, ed è verticalmente integrato nello scalo come gestore del *terminal* e vettore. Inoltre, questa rotta beneficia di collegamenti diretti con la rete autostradale e consente di offrire i servizi di traghettamento più brevi e rapidi. Per questi motivi, rappresenta la tratta più conveniente per i passeggeri con auto al seguito, come confermato anche da Blufferries nel corso dell'istruttoria.

Nell'analisi del mercato, ha assunto particolare importanza anche la notevole dimensione della flotta di C&T, composta da otto navi, cosa che le consente di prestare servizi per il traffico su tutto lo Stretto. In particolare, C&T può servire efficacemente due distinte rotte, ed offrire un numero di corse comunque superiore ai concorrenti, rappresentando un forte disincentivo all'entrata o all'espansione nel mercato, anche per un operatore maggiore come *Blufferries*.

Una volta accertata l'esistenza della posizione dominante di C&T nel mercato rilevante, l'AGCM ha valutato l'illiceità della condotta, applicando gli standard probatori da tempo individuati dalla giurisprudenza nazionale e comunitaria e, in particolare, dalla

³ L'articolo 3, lettera a), della legge n. 287/90 vieta di "*imporre direttamente o indirettamente prezzi di acquisto, di vendita o altre condizioni contrattuali ingiustificatamente gravose*".

⁴ Legge 10 ottobre 1990, n. 287 - Norme per la tutela della concorrenza e del mercato, GU del 13 ottobre 1990, n. 240.

c.d. dottrina *United Brands*⁵, sulla cui scorta è stata accertato il deficit di proporzionalità delle tariffe rispetto ai costi sostenuti (eccesso) ed al valore economico del servizio (iniquità).

Con riferimento alla valutazione dell'eccesso, l'AGCM ha impiegato diversi test, da ciascuno dei quali è risultata la grave sproporzione tra ricavi e costi.

Per quanto riguarda l'iniquità, invece, l'AGCM ha effettuato un confronto con benchmark internazionali, vale a dire, le tariffe praticate da operatori attivi su rotte comparabili. In particolare, l'AGCM ha considerato le tariffe applicate da 14 società⁶ che prestano servizi di trasporto marittimo di merci e passeggeri tramite traghetti, prevalentemente attive in Italia e in Europa su tratte comparabili a quelle servite da C&T. Il confronto ha evidenziato che le tariffe praticate da C&T erano significativamente più alte di quelle degli altri operatori, nonostante la qualità del servizio non fosse maggiore, e quindi non giustificasse la differenza. Che anzi, la qualità del servizio risultava inferiore rispetto ai servizi degli operatori comparabili, in considerazione dell'età media della flotta di C&T e delle opinioni condivise dagli utenti.

Alla luce di quanto precede, l'AGCM ha concluso che vi era una significativa sproporzione tra i ricavi ed i costi di C&T nella prestazione dei servizi di traghettamento di passeggeri con auto al seguito, e che questa sproporzione era mantenuta, non già per i meriti di C&T, ma grazie alla sua posizione dominante.

Con riferimento alla condotta discriminatoria, consistente nella fissazione del medesimo prezzo indipendentemente dal numero di passeggeri del veicolo imbarcato, l'AGCM non ha, per contro, riscontrato abusività, anzi ritenendo che tale condotta fosse giustificata da ragioni logistiche e di velocizzazione del traffico all'imbarco. Infatti, il conteggio del numero di passeggeri presenti in ogni vettura avrebbe rallentato i tempi di imbarco, con tempistiche non compatibili con i volumi di traffico dei periodi di picco.

L'AGCM ha poi determinato l'ammontare della sanzione sulla base della valutazione della gravità e della durata dell'infrazione, in conformità alla consolidata prassi europea e nazionale, tenendo conto di diversi fattori, quali la natura della restrizione della concorrenza, ed il ruolo e la rappresentatività sul mercato delle imprese coinvolte.

Quanto alla natura della condotta, l'AGCM ha osservato che il comportamento di C&T aveva arrecato un significativo danno ai consumatori, che avevano corrisposto tariffe più elevate di almeno 80% rispetto agli analoghi servizi erogati sulle rotte *benchmark*, senza giustificazione a motivo della qualità del servizio. Altre considerazioni svolte sulla gravità riguardano l'area geografica interessata, ossia lo Stretto di Messina, il potere economico di C&T, e soprattutto la tipologia di servizio, indispensabile per i circa 10 milioni di persone ogni anno.

⁵ Dottrina elaborata dalla Corte di Giustizia dell'Unione sin dalla sentenza CGUE del 14.02.1978, Causa C-27/76, *United Brands contro Commissione*.

⁶ Le società facenti parte del *benchmark* sono: Blueferries, Medmar, MOBY (escluso CIN/Toremara), Grimaldi Euromed, SNAV, Scandilines (Danimarca), Destination Gotland (Ferries, Svezia), Tallink Grupp (Finlandia), D F D S (Ferrie, Danimarca), Irish Ferries division (Irlanda), TESO (Olanda), Sealink (Australia), Fjord Line (Norvegia) e Wightlink (Regno Unito).

L'articolo 15, comma 1, della Legge n. 287/90 prevede che l'AGCM, 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.

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", deliberate dall'AGCM il 22 ottobre 2014, la durata dell'infrazione influisce sulle sue conseguenze pregiudizievoli, e deve essere quindi tenuta in considerazione nella determinazione dell'ammontare della sanzione. Nel caso di specie, l'AGCM ha constatato una durata della condotta abusiva per il periodo che va dal 1/1/2017 al 31/12/2019.

Alla luce della gravità e della durata dell'infrazione, l'AGCM ha irrogato a C&T una sanzione amministrativa pecuniaria complessiva pari a 3.719.370 €.



Roberto A. Jacchia

PARTNER

 r.jacchia@dejalex.com

 +39 02 72554.1

 Via San Paolo 7
20121 - Milano



Andrea Palumbo

ASSOCIATE

 a.palumbo@dejalex.com

 +32 (0)26455670

 Chaussée de La Hulpe 187
1170 - Bruxelles

MILANO

Via San Paolo, 7 · 20121 Milano, Italia
T. +39 02 72554.1 · F. +39 02 72554.400
milan@dejalex.com

ROMA

Via Vincenzo Bellini, 24 · 00198 Roma, Italia
T. +39 06 809154.1 · F. +39 06 809154.44
rome@dejalex.com

BRUXELLES

Chaussée de La Hulpe 187 · 1170 Bruxelles, Belgique
T. +32 (0)26455670 · F. +32 (0)27420138
brussels@dejalex.com

MOSCOW

Ulitsa Bolshaya Ordynka 37/4 · 119017, Moscow, Russia
T. +7 495 792 54 92 · F. +7 495 792 54 93
moscow@dejalex.com

