

## ATTO CAMERA

### RISOLUZIONE IN COMMISSIONE 7/00045

Dati di presentazione dell'atto

Legislatura: 17

Seduta di annuncio: 34 del 17/06/2013

Firmatari

Primo firmatario: [BIASOTTI SANDRO](#)

Gruppo: IL POPOLO DELLA LIBERTA' - BERLUSCONI PRESIDENTE

Data firma: 17/06/2013

Elenco dei co-firmatari dell'atto

<b>Nominativo co-firmatario</b>	<b>Gruppo</b>	<b>Data firma</b>
<a href="#">PILI MAURO</a>	IL POPOLO DELLA LIBERTA' - BERLUSCONI PRESIDENTE	17/06/2013

Commissione assegnataria

Commissione: [IX COMMISSIONE \(TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI\)](#)

Stato iter:

IN CORSO

Atto Camera

Risoluzione in commissione 7-00045

presentato da

BIASOTTI Sandro

testo di

Lunedì 17 giugno 2013, seduta n. 34

La IX Commissione,

premesso che:

l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nella sua adunanza dell'11 giugno 2013 in merito al cartello costituitosi sul trasporto marittimo nelle rotte da e per la Sardegna ha disposto quanto segue:

- 1) relativamente alla gravità dell'infrazione, nel richiamare le considerazioni già svolte, si rileva che l'infrazione in esame, in quanto consistita nell'attuazione di una pratica concordata finalizzata ad aumenti del prezzo dei servizi di trasporto via traghetto da e per la Sardegna nel 2011, si connota come una violazione molto grave della disciplina antitrust;
- 2) l'intesa ha coinvolto le principali rotte di collegamento e in particolare la Civitavecchia-Olbia, la Genova-Olbia e la Genova-Porto Torres ed ha prodotto rilevanti incrementi dei prezzi, che si sono tradotti in un pregiudizio sia alla collettività dei consumatori sia, in particolare, per quanto riguarda la Sardegna, in una riduzione del flusso turistico e in un aumento del costo di trasporto delle merci;
- 3) l'intesa è stata posta in essere da imprese che complessivamente detengono quote di mercato molto elevate: tra il 35-40 per cento della rotta Civitavecchia Olbia e l'85-90 per cento della rotta Genova-Olbia nella stagione estiva 2011;
- 4) tutto ciò considerato, alla luce degli Orientamenti della Commissione per il calcolo delle

ammende, la percentuale dell'importo base sanzionatorio va collocata su un livello significativo della forcilla da questi prevista, commisurandola al 12 per cento;

5) per calcolare l'importo base della sanzione si è preso a riferimento il valore delle vendite dei servizi cui l'infrazione si riferisce, ossia il fatturato realizzato dalle parti sulle rotte Civitavecchia-Olbia, la Genova-Olbia e la Genova-Porto Torres, nell'ultimo anno intero in cui è avvenuta l'infrazione, e cioè il 2011. Nel caso di specie la società Marininvest, in quanto *holding* di partecipazioni, non risulta avere un fatturato specifico sui mercati interessati. Parimenti, la società SNAV ha affermato di non aver realizzato nel 2011 alcun fatturato per servizi di trasporto marittimo passeggeri sulla rotta Civitavecchia-Olbia, in quanto a maggio dello stesso anno ha ceduto tale attività a GNV;

6) con riguardo alla durata dell'infrazione, per Moby, GNV e Marininvest la partecipazione all'intesa deve essere imputata per il periodo compreso tra settembre 2010 e lo stesso mese del 2011. Quanto a SNAV occorre osservare che la società ha preso parte all'intesa da settembre 2010 fino a maggio 2011, avendo in tale data ceduto il relativo ramo d'azienda; il periodo di partecipazione all'infrazione è superiore a 6 mesi e, pertanto, ai fini del calcolo della sanzione, esso è considerato equivalente ad un intero anno;

7) in considerazione della gravità e della durata dell'infrazione, per Moby e GNV gli importi base sanzionatori risultano rispettivamente pari a 7.803.300 euro e 3.386.850 euro;

8) al fine di garantire una parità di trattamento di SNAV e Marininvest rispetto a Moby e GNV, per il calcolo delle sanzioni delle prime due si prenderà a riferimento l'incidenza degli importi base calcolati per Moby e GNV sui fatturati complessivi delle stesse società. Considerato che tali importi corrispondono rispettivamente al 2,7 per cento e all'1 per cento circa dei fatturati totali 2011 di Moby e GNV, le sanzioni di SNAV e Marininvest vengono proporzionate in un'ottica di favor alla minore di tali due percentuali;

9) con riguardo a Moby e GNV si osserva che non ricorrono né circostanze aggravanti né attenuanti. Con riferimento a SNAV, si deve invece valutare che la sua partecipazione all'intesa è stata limitata ad una sola rotta, Civitavecchia-Olbia, onde l'importo base della sanzione viene riproporzionato in ragione del peso di tale rotta sul complesso dei mercati interessati, e quindi ridotto del 60 per cento;

10) infine, in ragione del fatto che dai dati di bilancio disponibili risultano perdite che interessano tutte le società, si ritiene di applicare una riduzione all'importo base della sanzione nella misura del 30 per cento;

L'autorità garante ha così disposto:

a) che le società Moby S.p.A., SNAV S.p.A., Grandi Navi Veloci S.p.A. e Marininvest S.r.l. hanno posto in essere un'intesa finalizzata all'aumento dei prezzi per i servizi di trasporto passeggeri nella stagione estiva 2011 sulle rotte Civitavecchia-Olbia, Genova-Olbia e Genova-Porto Torres;

b) che le Moby S.p.A., SNAV S.p.A., Grandi Navi Veloci S.p.A. e Marininvest S.r.l. si astengano in futuro dal porre in essere comportamenti analoghi a quelli oggetto dell'infrazione accertata;

c) che, in ragione della gravità e durata delle infrazioni di cui al punto a) alle società Moby S.p.A., SNAV S.p.A., Grandi Navi Veloci S.p.A. e Marininvest S.r.l. vengano applicate sanzioni amministrative pecuniarie rispettivamente pari a:

per Moby 5.462.310 euro;

per GNV 2.370.795 euro;

per SNAV 231.765 euro;

per Marininvest 42.575 euro;

a tale decisione deve immediatamente seguire una puntuale corrispondenza con l'applicazione delle tariffe antecedenti al 2010 e una politica tariffaria in grado di ripristinare la legalità nel trasporto marittimo da e per la Sardegna, passeggeri e merci;

la società Cin Tirrenia ha aumentato oltremodo tutte le proprie tariffe sia per quanto riguarda i passeggeri che le merci con incrementi che raggiungono anche il 100 per cento nell'ultimo anno;

tali aumenti costituiscono un reiterato tentativo di speculazione ai danni della Sardegna e dei sardi

considerato che negli ultimi anni sono stati persi milioni di passeggeri a favore di altre destinazioni proprio per il grave incremento del costo del trasporto marittimo,

impegna il Governo:

ad individuare e adottare le procedure amministrative e le normative per introdurre anche sulle rotte marittime l'onere del servizio pubblico;

ad individuare e mettere in essere le più efficaci e urgenti azioni perché sin dall'imminente stagione siano ripristinati i livelli tariffari antecedenti al 2010 a partire dalla decisione dell'Autorità garante della concorrenza;

ad individuare e attuare percorsi amministrativi o normativi per consentire la restituzione ai passeggeri che hanno dovuto subire gli aumenti illegittimi e arbitrari dell'ammontare della sanzione secondo un riparto pro-quota degli oltre 8 milioni di euro che lo Stato dovrebbe riscuotere per la violazione delle norme sulla concorrenza;

ad individuare ed attivare, con il coinvolgimento delle Commissioni parlamentari competenti, un'immediata revisione della convenzione dello Stato con la CIN-Tirrenia considerato che nonostante il contributo annuale di 72 milioni di euro la compagnia di navigazione anziché calmierare il mercato è protesa ad un costante aumento ingiustificato del costo del trasporto marittimo;

ad individuare e mettere in atto un'azione di costante monitoraggio del livello tariffario applicato dalle compagnie di navigazione da e per la Sardegna.

(7-00045) «Biasotti, Pili».