

## TRASPORTI

### TRASPORTI AEREI E SERVIZI AEROPORTUALI

Nel periodo di riferimento l'Autorità ha concluso due procedimenti istruttori volti ad accertare l'esistenza di violazioni del divieto di abuso di posizione dominante (VERALDI-ALITALIA, ASSOVIAGGI-ALITALIA) e avviato un'istruttoria per l'eventuale irrogazione della sanzione pecuniaria prevista per i casi di inottemperanza a una diffida a eliminare infrazioni contestate (ASSOVIAGGI-ALITALIA). Al 31 marzo 2002 è ancora in corso un procedimento istruttorio, già descritto nella Relazione dello scorso anno, relativo alla contestuale applicazione da parte di 14 vettori di un supplemento tariffario della medesima entità per tutte le tratte nazionali, destinato a fronteggiare la crescita dei costi del carburante (COMPAGNIE AEREE-FUEL CHARGE).

#### *VERALDI-ALITALIA*

Nel novembre 2001 l'Autorità ha concluso un procedimento istruttorio nei confronti della società Alitalia Spa volto ad accertare l'esistenza di una violazione del divieto di abuso di posizione dominante con riferimento alle condizioni di offerta praticate per il trasporto di linea di passeggeri sulla rotta Milano-Lamezia Terme nel 1999 e nei primi otto mesi del 2000, da essa servita in situazione di sostanziale monopolio. L'istruttoria era stata avviata sulla base di numerose segnalazioni pervenute da utenti, associazioni di consumatori ed enti territoriali, che lamentavano l'applicazione sulla rotta in questione di condizioni di prezzo significativamente più onerose rispetto a quelle applicate sulla rotta Milano-Reggio Calabria, comparabile in termine di distanza e di bacino di utenza ma diversa in termini di struttura concorrenziale, essendo servita in concorrenza con Air One.

L'Autorità ha preliminarmente identificato quale mercato rilevante quello del trasporto aereo di linea di passeggeri sulla rotta Milano-Lamezia Terme, non essendo quest'ultima ritenuta sostituibile con altre rotte, né con altri mezzi di trasporto, in considerazione dell'elevata distanza che separa le due città. Su tale mercato è stata riscontrata la posizione dominante di Alitalia, evidenziata dalla detenzione, negli ultimi anni, di quote superiori al 90%; tale posizione è risultata protetta dall'esistenza di significative barriere all'ingresso, derivanti principalmente dall'ampiezza della rete di collegamenti nazionali operata da Alitalia e dai vantaggi che ne discendono in termini di reputazione, di economie di gamma e di capacità di fidelizzazione della clientela. Inoltre, Alitalia dispone di una notevole capacità di reazione concorrenziale, tale da condizionare le decisioni dei concorrenti in merito all'ingresso sui mercati in cui essa opera, a cui si accompagna una sostanziale indipendenza dei comportamenti rispetto ai consumatori e alla concorrenza.

In relazione alla valutazione delle condizioni di offerta del servizio praticate da Alitalia, l'Autorità ha osservato che il parametro dell'ingiustificata gravosità, di cui all'articolo 3 della legge n. 287/90, debba essere interpretato, alla luce dei principi dell'ordinamento comunitario, come un più generale

criterio di iniquità alla cui stregua valutare i prezzi e le altre condizioni applicate dall'impresa dominante. Attesa la mancanza di un prezzo uniforme del servizio di trasporto aereo, la verifica del carattere iniquo dei prezzi applicati da Alitalia ha richiesto un'analisi articolata, che è stata condotta tenendo conto di tutte le componenti che contribuiscono a definire la politica tariffaria dell'impresa, ovvero: *i*) la ricchezza del ventaglio di profili tariffari offerti ai consumatori; *ii*) gli importi associati a ciascuno dei profili tariffari offerti; *iii*) la distribuzione dei posti disponibili ai vari profili tariffari offerti. Queste tre componenti della politica tariffaria si riflettono in ultima analisi in un indicatore sintetico rappresentato dal ricavo per passeggero, al quale è stato fatto riferimento al fine di verificare se le condizioni di vendita applicate dall'impresa dominante si fossero discostate in misura eccessiva dal valore economico della prestazione offerta. Anche alla luce delle esperienze maturate in ambito comunitario, tale verifica è stata condotta attraverso il ricorso a due metodologie di analisi: *i*) comparando i prezzi applicati da Alitalia sul mercato di riferimento a quelli profittevolmente praticati dalla stessa impresa su un altro mercato nel quale essa subisce una più sensibile pressione concorrenziale (mercato di confronto); *ii*) confrontando il prezzo di vendita con il costo di produzione del servizio, costo da determinarsi secondo criteri pertinenti e ragionevoli e sulla base delle informazioni disponibili circa i costi sostenuti dall'impresa stessa o da altre imprese nel mercato rilevante o in mercati a questo affini, che viene in sostanza assunto quale parametro per quantificare il valore economico della prestazione erogata.

In relazione alla prima metodologia di analisi, l'Autorità ha proceduto alla comparazione delle condizioni di offerta praticate da Alitalia sulla rotta Milano-Lamezia Terme con quelle praticate dallo stesso vettore sulla rotta Milano-Reggio Calabria. L'analisi condotta ha evidenziato, per la Milano-Lamezia Terme, una minore estensione del ventaglio di profili tariffari offerti, una sistematica superiorità degli importi richiesti per identici profili tariffari e l'allocazione di un minor numero di posti a tariffe più economiche. Tali differenze si sono tradotte in un livello di ricavo per passeggero superiore di circa il 50% rispetto a quello registrato sulla rotta Milano-Reggio Calabria, sia per il 1999 che per i primi otto mesi del 2000. Tuttavia, in presenza di perdite su quest'ultimo mercato, non è stato possibile formulare conclusioni certe in ordine alla iniquità dei prezzi praticati da Alitalia sulla rotta Milano-Lamezia Terme.

Con riferimento alla seconda metodologia di analisi, l'Autorità ha proceduto a una stima del valore della prestazione fornita da Alitalia sul mercato rilevante tramite la determinazione del costo unitario di produzione del servizio: a tale fine è stato preso in considerazione il costo unitario per passeggero trasportato che Alitalia ha sostenuto su un campione di rotte aventi caratteristiche di produzione del servizio affini a quella della Milano-Lamezia Terme e sulle quali l'impresa opera unitamente ad altri vettori. L'indicatore di costo così ottenuto è stato raffrontato al ricavo medio per passeggero realizz-

zato da Alitalia sul mercato rilevante. Dal confronto tra il ricavo per passeggero ottenuto sul mercato rilevante e il costo unitario stimato in base ai dati di costo relativi al campione di rotte prescelto è emerso un margine positivo pari al 32% nel 1999 e al 31% nei primi otto mesi del 2000. Tale margine, pur rappresentando un valore elevato, non è sembrato un indicatore inequivocabile di un'irragionevole sproporzione tra prezzo e valore economico della prestazione. Esso si è rivelato pertanto di incerta interpretazione ai fini della valutazione della iniquità delle condizioni di prezzo praticate da Alitalia nel mercato rilevante.

In conclusione, le risultanze istruttorie, pur evidenziando un divario tra la politica tariffaria adottata da Alitalia sulla rotta Milano-Lamezia Terme rispetto a quella adottata sulla rotta di confronto Milano-Reggio Calabria, non hanno fornito elementi probatori sufficienti a spiegare tale divario come frutto di un abuso di posizione dominante nelle politiche di prezzo adottate da Alitalia sulla prima rotta.

#### *ASSOVIAGGI-ALITALIA*

Nel giugno 2001 l'Autorità ha concluso un procedimento istruttorio, ai sensi dell'articolo 82 del Trattato CE, in relazione a taluni comportamenti tenuti dalla società Alitalia Spa concernenti il sistema di provvigioni e incentivi applicato alle agenzie di viaggio per la vendita della propria biglietteria aerea. In particolare, l'istruttoria era stata avviata a seguito di alcune denunce pervenute dall'Associazione Italiana Agenzie di Viaggio e Turismo (Assoviaggi), nonché da singole agenzie, che lamentavano la natura discriminatoria delle commissioni corrisposte da Alitalia alle agenzie di viaggio per l'espletamento del servizio di biglietteria aerea. L'Autorità ha ritenuto che le condotte oggetto dell'istruttoria dovessero essere valutate sulla base dell'articolo 82 del Trattato CE in quanto suscettibili di influenzare gli scambi intracomunitari.

I mercati interessati sono stati identificati come quello dei servizi offerti dalle agenzie di viaggio alle compagnie relativamente al trasporto aereo e quello dei servizi di trasporto aereo di linea di passeggeri verso e da località situate in Italia. Quanto al primo mercato, esso comprende i servizi che le agenzie di viaggio forniscono alle compagnie aeree, quali la pubblicizzazione delle diverse offerte, la consulenza fornita ai consumatori ai fini della scelta del servizio di trasporto aereo adeguato alle proprie esigenze e l'adempimento delle operazioni amministrative necessarie all'emissione di biglietti. Quale compenso per questi servizi, che rappresentano un'attività economica a sé stante, le compagnie aeree corrispondono delle commissioni basate sulle vendite di biglietti effettuate. Da un punto di vista geografico, tale mercato è risultato avere una dimensione coincidente con il territorio italiano, in considerazione del fatto che le compagnie aeree definiscono le condizioni contrattuali applicabili nei rapporti con le agenzie in maniera omogenea, prescindendo dalla localizzazione delle agenzie sul territorio nazionale. Si è escluso,

inoltre, che il mercato in questione potesse presentare dimensioni più ampie dal momento che i vettori acquistano i servizi di agenzia per il trasporto aereo all'interno dei confini nazionali e sono in grado di applicare alle agenzie condizioni diverse in ciascun paese. In relazione al trasporto aereo passeggeri di linea da e per l'Italia, ciascuna rotta servita da Alitalia costituisce potenzialmente un distinto mercato del prodotto e, pertanto, sono individuabili numerosi mercati del trasporto aereo verso e dall'Italia, a seconda delle esigenze dei passeggeri e dei mezzi di trasporto alternativi a disposizione. Sotto il profilo geografico, la vendita dei servizi di trasporto aereo avviene a condizioni uniformi all'interno del territorio italiano, presentando dunque una dimensione circoscritta a tale ambito.

L'Autorità ha accertato che Alitalia deteneva una posizione dominante sul mercato dei servizi di agenzia per il trasporto aereo. Tale valutazione è stata effettuata alla luce di una serie di fattori, quali: la quota detenuta su tale mercato, la quota detenuta sul mercato del trasporto aereo passeggeri da e per l'Italia, l'autonomia dei comportamenti di Alitalia rispetto ai concorrenti e alle agenzie di viaggio, nonché i vantaggi informativi da essa detenuti nei confronti delle agenzie di viaggio. In primo luogo, l'Autorità ha osservato che, sul mercato dei servizi di agenzia per il trasporto aereo, Alitalia deteneva una quota compresa tra il 35% e il 45% del mercato, mentre il suo principale concorrente, Lufthansa, raggiungeva una quota tra il 10% e il 20% e i suoi cinque maggiori concorrenti realizzavano, nel loro insieme, una quota tra il 20% e il 30%. Sul mercato dei servizi di trasporto aereo di linea da e per l'Italia, invece, Alitalia presentava una quota compresa tra il 40% e il 50%, mentre i suoi tre principali concorrenti raggiungevano ciascuno una quota che non superava il 10%. L'Autorità ha inoltre rilevato come, alla luce di tali dati, nessuna agenzia di viaggio poteva realisticamente immaginare di non offrire i propri servizi di biglietteria aerea ad Alitalia senza subire un danno economico irreparabile e che ciò consentiva ad Alitalia di agire, nell'acquisto dei servizi di agenzia per il trasporto aereo, in maniera indipendente dalle altre compagnie aeree che acquistavano i medesimi servizi.

In merito ai comportamenti contestati ad Alitalia, l'Autorità ha innanzitutto accertato che gli schemi di incentivazione applicati alle agenzie di viaggio si configuravano quali premi di fedeltà. In base alla consolidata giurisprudenza comunitaria, le pratiche di sconto di un'impresa in posizione dominante sono abusive ove siano principalmente volte a incoraggiare la fedeltà del cliente e a impedire che vengano effettuati acquisti presso le imprese concorrenti del fornitore dominante. Dall'istruttoria è emerso che i sistemi di incentivazione applicati da Alitalia non commisuravano l'entità della commissione al volume di vendite effettuato dalle diverse agenzie in termini assoluti, bensì all'incremento delle vendite rispetto all'anno precedente. In tal senso essi erano legati alla fedeltà dell'agenzia piuttosto che ai guadagni di efficienza realizzati da Alitalia. Un'agenzia di viaggio poteva, infatti, percepire la commissione massima prevista anche laddove avesse venduto un numero di

biglietti limitato, a condizione che le sue vendite rappresentassero un significativo incremento rispetto a quelle dell'anno precedente. Analogamente, un'agenzia di viaggio con un volume di vendite ingente non avrebbe percepito commissioni supplementari per le economie di scala che consentiva ad Alitalia di realizzare, a meno che le sue vendite non fossero state pari o maggiori rispetto a quelle dell'anno precedente. Ciò ha determinato in capo a ciascuna agenzia un significativo incentivo non solo a mantenere il livello delle vendite di biglietteria Alitalia realizzato nell'anno precedente, ma anche a incrementare tale livello nella misura richiesta da Alitalia. Il carattere fidelizzante degli incentivi è risultato inoltre confermato dalla minaccia del ritiro da parte di Alitalia della piastrina necessaria all'emissione della sua biglietteria nei confronti delle agenzie di viaggio che non avessero raggiunto determinati obiettivi di vendita. Alla luce di tali considerazioni, l'Autorità ha qualificato come abusivi i sistemi di incentivazione delle vendite adottati da Alitalia in quanto idonei a determinare un forte effetto di fidelizzazione delle agenzie di viaggio e, dunque, a ostacolare la presenza sul mercato di vettori concorrenti. L'esistenza degli schemi incentivanti aveva pertanto contribuito al mantenimento, in capo ad Alitalia, di una posizione dominante, alterando le condizioni di concorrenza sull'insieme delle rotte da e per l'Italia.

L'Autorità ha inoltre ritenuto che gli schemi di incentivazione adottati da Alitalia costituissero un comportamento abusivo ai sensi dell'articolo 82 del Trattato anche in quanto consentivano l'applicazione di condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, operando una discriminazione tra le diverse agenzie di viaggio. In particolare, prescindendo dal volume assoluto dei biglietti venduti dalle agenzie, tali schemi remuneravano in maniera diversa agenzie che vendevano la stessa quantità di biglietti, qualora la quantità di biglietti venduti nell'anno precedente fosse stata diversa; per contro, agenzie che raggiungevano volumi diversi potevano spuntare il medesimo tasso di commissione se le loro vendite di biglietti registravano lo stesso incremento percentuale rispetto all'anno precedente.

L'Autorità ha infine posto in evidenza che il comportamento contestato comportava conseguenze negative anche per i consumatori. I servizi di trasporto aereo, infatti, sono caratterizzati dalla presenza di una significativa mancanza di trasparenza, determinata sia dalla numerosità dei profili tariffari, sia dalle modalità con le quali tali profili sono prospettati all'utente. In altri termini, il consumatore si trova in una situazione di sostanziale carenza informativa rispetto alla offerta potenziale di tariffe relative alla tratta di suo interesse. In questa prospettiva, il servizio offerto dall'agenzia dovrebbe essere volto a colmare l'asimmetria informativa nella quale si trova il consumatore, al quale dovrebbero essere prospettate tutte le scelte per lui più vantaggiose. A fronte di schemi di incentivazione fidelizzanti quali quelli applicati da Alitalia, le agenzie erano invece inevitabilmente indotte a comportamenti che avevano come effetto quello di ridurre la già scarsa trasparenza che caratterizza le tariffe del trasporto aereo.

L’Autorità ha concluso che la condotta di Alitalia integrasse gli estremi di una violazione dell’articolo 82, comma 1, lettere *b*) e *c*) del Trattato CE e ne ha riscontrato la gravità, anche in quanto idonea a limitare gli effetti benefici della liberalizzazione del settore del trasporto aereo in atto a livello comunitario. L’Autorità ha pertanto condannato Alitalia al pagamento di una sanzione amministrativa pecunaria pari a circa 26,8 milioni di euro, corrispondente all’1,3% del fatturato di Alitalia relativo ai servizi di trasporto aereo di linea di passeggeri da e per l’Italia, disponendo inoltre la presentazione, entro 90 giorni dalla notificazione del provvedimento di chiusura d’istruttoria, di una relazione in merito alle misure adottate per rimuovere le infrazioni accertate.

Nell’ottobre 2001 Alitalia ha presentato una relazione indicante alcune misure che sarebbero state adottate dal vettore a partire dal 1° gennaio 2002. In particolare, tali misure consisterebbero, tra l’altro: *i*) nella eliminazione di meccanismi di incentivazione relativi al fatturato conseguito dall’agenzia nell’anno precedente; *ii*) nel riconoscimento di commissioni relative a scaglioni di fatturato di agenzia predeterminati e indipendenti dai risultati conseguiti dalla medesima agenzia nell’anno precedente; *iii*) nella possibilità di considerare, ai fini del riconoscimento delle commissioni, anche il raggiungimento da parte delle agenzie di predeterminati livelli di qualità del servizio e di standard di efficienza, che si traducono in significativi risparmi di costi per Alitalia. Tuttavia, successivamente a tale data, Alitalia ha omesso di trasmettere documentazione idonea a comprovare l’effettiva applicazione dei nuovi schemi di incentivazione a favore delle agenzie di viaggio. Pertanto, nel marzo 2002 l’Autorità ha avviato un procedimento istruttorio nei confronti di Alitalia per l’eventuale irrogazione della sanzione pecunaria prevista dall’articolo 15, comma 2 della legge n. 287/90 nei casi di inottemperanza alla diffida a eliminare le infrazioni contestate. Al 31 marzo 2002 il procedimento di inottemperanza è in corso.

## TRASPORTI FERROVIARI

### *PARERE SULLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE E TRASPORTI*

Nel febbraio 2002 l’Autorità è intervenuta con un parere trasmesso ai Presidenti di Camera e Senato, al Presidente del Consiglio, al Ministro dell’Economia e Finanze e al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, ai sensi dell’articolo 22 della legge n. 287/90, al fine di segnalare i potenziali effetti distorsivi della concorrenza derivanti dall’articolo 6 del disegno di legge in discussione alla Camera dei Deputati, recante “*Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti*” (AC 2032).

La norma concerne l’affidamento della progettazione esecutiva e la costruzione delle infrastrutture ferroviarie relative alla realizzazione del progetto Alta Velocità. In proposito, l’Autorità ha ricordato come inizialmente tali attività fossero state affidate, mediante atto di concessione, da Ferrovie dello Stato Spa alla società Treno Alta Velocità - TAV Spa e fosse stato pre-

visto a carico della società concessionaria di avvalersi, nell'adempimento delle relative prestazioni, di *general contractor* scelti da (o garantiti da) “*uno dei principali gruppi industriali italiani*”. In seguito, le convenzioni attuative avevano individuato i soggetti ai quali affidare la realizzazione secondo adeguati standard qualitativi e nel rispetto dei termini prefissati. Successivamente, l'articolo 131, comma 2 della legge 23 dicembre 2001, n. 388 (legge finanziaria 2001), aveva previsto che per la progettazione esecutiva e i lavori di costruzione delle infrastrutture ferroviarie per il sistema dell'Alta Velocità, non ancora iniziati alla data di entrata in vigore della stessa legge, dovesse provvedersi a un nuovo affidamento tramite gara, in conformità con la vigente normativa comunitaria e nazionale in tema di lavori pubblici e di appalti. L'articolo 131 della legge n. 388/00 aveva, altresì, revocato le concessioni rilasciate alla TAV dall'Ente Ferrovie dello Stato per la parte concernente i lavori di costruzione. L'articolo 6 del disegno di legge oggetto di segnalazione disponeva l'abrogazione dell'articolo 131, comma 2 della legge n. 388/00, stabilendo che le concessioni rilasciate a TAV da Ferrovie dello Stato, e i sottostanti rapporti instaurati da TAV Spa con i *general contractor* concernenti le opere di progettazione esecutiva e di costruzione delle infrastrutture ferroviarie per il sistema dell'Alta Velocità, proseguissero senza soluzione di continuità.

Pur condividendo l'obiettivo di realizzare in Italia infrastrutture ferroviarie comparabili con quelle presenti in altri paesi europei, l'Autorità ha rilevato che tale disposizione non appariva coerente con le direttive comunitarie dettate in materia di appalti pubblici, attuate in Italia con il decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158. Infatti, la prospettata abrogazione dell'articolo 131, comma 2 della legge n. 388/00, comportando una reviviscenza dell'affidamento diretto delle opere la cui realizzazione non è ancora iniziata, eluderebbe l'obbligo di gara sancito dalla normativa comunitaria e nazionale di riferimento.

Inoltre, l'Autorità ha sottolineato che la proposta abrogazione risulta incompatibile con i principi generali posti a tutela della concorrenza. Come già affermato in molteplici occasioni<sup>53</sup>, l'Autorità ha infatti ribadito che il ricorso al raffronto concorrenziale tra gli operatori rappresenta lo strumento più idoneo al fine di individuare le imprese che siano in grado di realizzare le opere affidate in modo efficiente sia da un punto di vista produttivo che organizzativo, così da garantire la minimizzazione dei relativi costi; con particolare riguardo al settore delle infrastrutture ferroviarie, il meccanismo di gara fondato su criteri obiettivi, non discriminatori, proporzionati e trasparenti, sanciti dalla disciplina comunitaria e nazionale, risulta essere la procedura concorrenziale più idonea ad attuare gli obiettivi di efficienza e di qualità funzionali alla realizzazione delle opere relative all'alta velocità. Infine, l'Autorità ha auspicato che, laddove il legislatore ritenga opportuno conser-

---

53 Cfr. INDAGINE CONOSCITIVA NEL SETTORE DELL'ALTA VELOCITÀ, in Bollettino n. 1-2/96.

vare un impianto concessorio per l'affidamento della progettazione ed esecuzione dell'alta velocità, tale affidamento o la connessa individuazione dei *general contractor* avvengano tramite una selezione competitiva conforme alla normativa comunitaria e nazionale in tema di appalti e ai principi posti a tutela della concorrenza.

#### TRASPORTI SU STRADA

Nel periodo di riferimento l'Autorità ha concluso un procedimento istruttorio per inottemperanza alle misure prescritte quale condizione per l'autorizzazione di un'operazione di concentrazione (EDIZIONE HOLDING-AUTOSTRADE CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE). L'Autorità ha, inoltre, sanzionato due inottemperanze all'obbligo di comunicazione preventiva delle operazioni di concentrazione (SAIA BUS-AUTOSERVIZI DEL BARBA-APTV-SAIA TRASPORTI, SAIA BUS-AEM-Km).

##### *EDIZIONE HOLDING-AUTOSTRADE CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE*

Nel settembre 2001 l'Autorità ha concluso un procedimento istruttorio nei confronti della società Autostrade Spa per inottemperanza alle misure prescritte quali condizioni per l'autorizzazione di un'operazione di concentrazione ai sensi dell'articolo 19, comma 1 della legge n. 287/90. In particolare, nel marzo 2000 l'Autorità aveva autorizzato l'acquisizione della società Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade da parte della società Edizioni Holding Spa, subordinatamente al rispetto di alcuni impegni<sup>54</sup>.

Il procedimento di inottemperanza nei confronti di Autostrade ha avuto per oggetto la mancata assegnazione tramite gara delle concessioni per i servizi di ristoro in scadenza al 31 dicembre 2000, nonché la mancata previsione in tempo utile degli adempimenti propedeutici allo svolgimento delle gare, condizioni alle quali era stata subordinata l'autorizzazione alla realizzazione della concentrazione. In particolare, nel marzo 2001, Autostrade aveva presentato una richiesta di riesame del provvedimento di autorizzazione della concentrazione e di proroga, fino al 31 dicembre 2003, del termine delle concessioni per i servizi di ristoro scadute il 31 dicembre 2000. La società aveva

---

54 L'operazione era stata autorizzata subordinatamente al rispetto delle seguenti condizioni:  
i) che Autostrade e le altre società concessionarie del servizio autostradale da essa controllate non assumessero direttamente la fornitura del servizio di ristoro e affidassero a terzi la fornitura di tale servizio attraverso le procedure previste dall'articolo 4 delle convenzioni stipulate con l'ANAS; ii) che Autostrade e le società da essa controllate affidassero a uno o più soggetti terzi, indipendenti e altamente qualificati, la gestione delle procedure di cui al punto i), inclusa la definizione dei requisiti di partecipazione e dei parametri di aggiudicazione, nonché l'adeguata pubblicizzazione di tutte le informazioni rilevanti; iii) che Autogrill Spa, controllata da Edizione Holding, non incrementasse la propria quota, pari al 72%, riferita al numero di punti di ristoro attualmente affidati direttamente o indirettamente alla medesima Autogrill, rispetto al numero totale dei punti di ristoro presenti sulle tratte autostradali gestite dal gruppo Autostrade (cfr. decisione EDIZIONE HOLDING-AUTOSTRADE CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE, in Bollettino n. 9/2000).

motivato la propria richiesta affermando di aver intrapreso un programma di sviluppo delle aree di servizio della rete (realizzazione di motel, *business centre*, servizi finanziari, aree di intrattenimento, ecc.), che prevedeva l’attuazione di un processo di sperimentazione su alcune aree individuate in relazione alle caratteristiche di potenzialità e di traffico. Secondo Autostrade, la proroga richiesta avrebbe consentito di procedere ai nuovi affidamenti sulla base di valutazioni che tengano conto dei modelli gestionali che emergeranno dalla sperimentazione.

L’Autorità ha ritenuto che il progetto di sviluppo delle aree intrapreso dalla società Autostrade fosse suscettibile di incidere significativamente sulla struttura, sul contenuto e sul valore della concessione dei servizi di ristoro sulla rete autostradale. In tale contesto, la proroga è apparsa necessaria al fine di valutare compiutamente l’esito della sperimentazione in corso e il suo impatto sulla redditività delle aree di servizio prima che fossero nuovamente affidate e, dunque, funzionale ad assicurare la corretta operatività delle future procedure competitive di assegnazione dei servizi di ristoro sulla rete autostradale. Atteso tuttavia che la proroga appariva suscettibile di determinare alcune distorsioni nell’assetto concorrenziale del mercato interessato, l’Autorità ha deliberato di accogliere l’istanza di riesame presentata dalla società Autostrade, con la prescrizione del pieno rispetto delle seguenti ulteriori condizioni: *i)* che Autogrill non partecipi nel 2003 alle procedure competitive di assegnazione di tutti i punti di ristoro per i quali la relativa concessione sarebbe scaduta il 31 dicembre 2000; *ii)* che Autostrade estenda la sperimentazione in corso sulla propria rete autostradale ad aree di servizio nelle quali l’attività di ristoro sia affidata ad operatori diversi da Autogrill; *iii)* che Autostrade differenzi il termine delle concessioni di servizi di ristoro che verranno messe a gara a partire dal 2002 in modo da evitare l’assegnazione contestuale di più del 33% delle concessioni.

Ritenendo che, a seguito del riesame del provvedimento di autorizzazione della concentrazione, fossero venute meno le ragioni per procedere nell’istruttoria di inottemperanza avviata, l’Autorità ha concluso il procedimento deliberando che non vi era luogo a provvedere.

#### *SAIA BUS-AUTOSERVIZI DEL BARBA-APTV-SAIA TRASPORTI*

Nel maggio 2001 l’Autorità ha concluso un’istruttoria condotta nei confronti delle società Saia Bus Srl, Autoservizi Del Barba Srl e APTV Spa per inottemperanza all’obbligo di notificazione preventiva di un’operazione di concentrazione. L’operazione, comunicata tardivamente all’Autorità, riguardava la creazione di un’impresa comune, denominata Saia Trasporti e controllata congiuntamente da Saia Bus e Autoservizi del Barba, alla quale venivano trasferite le attività svolte dalle imprese madri nei settori del trasporto di persone su autobus per le linee extraurbane nell’area di Brescia e di noleggio di autobus da rimessa con conducente. L’impresa comune era destinata a svolgere stabilmente tutte le funzioni proprie di un’entità autonoma ed era a tal

fine dotata delle risorse necessarie per l'esercizio autonomo e durevole della attività di impresa.

L'operazione, comportando la costituzione di un'impresa comune di natura concentrativa, risultava soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva in quanto il fatturato realizzato a livello nazionale dall'insieme delle imprese interessate nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente alla realizzazione di tale operazione era superiore alle soglie previste dall'articolo 16, comma 1 della legge n. 287/90. Peraltro, in considerazione del fatto che le parti avevano provveduto a comunicare spontaneamente, seppur tardivamente, la concentrazione, l'Autorità ha ritenuto opportuno comminare alle società Saia Bus e Autoservizi Del Barba una sanzione amministrativa pari allo 0,015% del loro fatturato, rispettivamente, di 1.394 euro e di 568 euro.

#### *SAIA BUS-AEM-KM*

Nel maggio 2001 l'Autorità ha concluso un'istruttoria relativa alla violazione dell'obbligo di notifica preventiva delle operazioni di concentrazione da parte delle società Saia Bus Srl e Azienda Energetica Municipale Spa (AEM). L'operazione, comunicata tardivamente all'Autorità, riguardava la creazione di un'impresa comune, denominata KM Spa e controllata congiuntamente da Saia Bus e da AEM, destinata a operare nella gestione del trasporto di persone su autobus per le linee urbane ed extraurbane nell'area di Cremona e nel noleggio di autobus da rimessa con conducente. All'impresa comune erano trasferiti i rami d'azienda delle imprese madri, le quali cessavano di operare nella provincia di Cremona. Per svolgere stabilmente tutte le funzioni proprie di un'entità autonoma, KM era dotata delle risorse necessarie per l'esercizio autonomo e durevole della attività di impresa.

L'operazione in esame, comportando la costituzione di un'impresa comune di natura concentrativa, risultava soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva in quanto il fatturato realizzato a livello nazionale dall'insieme delle imprese interessate nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente alla realizzazione di tale operazione era superiore alle soglie previste dall'articolo 16, comma 1 della legge n. 287/90. Peraltro, in considerazione del fatto che le parti avevano provveduto a comunicare spontaneamente, seppur tardivamente, l'operazione, l'Autorità ha ritenuto opportuno comminare alle società Saia Bus e AEM una sanzione amministrativa pari allo 0,015% del loro fatturato, rispettivamente, di 1.394 euro e di 10.948 euro.

#### **ATTIVITÀ AUSILIARIE DEL TRASPORTO**

Nel corso del 2001 l'Autorità ha avviato un procedimento istruttorio in relazione a presunti comportamenti abusivi nel mercato della messa a disposizione dei bacini di carenaggio nel porto di Napoli (ONI E ALTRI-CANTIERI DEL MEDITERRANEO) ed effettuato un intervento di segnalazione sulla regolamentazione delle operazioni di bunkeraggio nel porto di Palermo (SEGNALAZIONE SULL'ATTIVITÀ DI REGOLAMENTAZIONE DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI PALERMO).

Al 31 marzo 2002 è ancora in corso un'istruttoria, già descritta nella Relazione dello scorso anno, concernente una presunta violazione del divieto di abuso di posizione dominante nel mercato dei servizi di traghettamento di merci gommate attraverso lo stretto di Messina (DIANO TOURIST-FERRYBOAT-CARONTE SHIPPING).

*ONI E ALTRI-CANTIERI DEL MEDITERRANEO*

Nel maggio 2001 l'Autorità ha avviato un procedimento istruttorio nei confronti della società Cantieri del Mediterraneo Spa (Camed) e della controllata Bacini Napoletani Spa (BN) per presunto abuso di posizione dominante nel mercato della messa a disposizione dei bacini di carenaggio nel porto di Napoli. Il bacino di carenaggio è una costruzione artificiale che comunica con il mare, munita di pompe che ne consentono il prosciugamento, ponendo così a secco l'imbarcazione ospitata. Il bacino è concepito per permettere interventi di riparazione, manutenzione e pulizia della parte immersa dell'imbarcazione (l'opera viva).

L'istruttoria è stata avviata a seguito di alcune denunce effettuate da società attive nella riparazione e manutenzione navale all'interno del porto di Napoli che lamentavano che BN, concessionaria esclusiva di aree demaniali per la gestione dei principali bacini di carenaggio del porto di Napoli, avrebbe adottato comportamenti volti a ostacolare l'accesso a tali bacini alle imprese che svolgono l'attività di riparazione e manutenzione di navi, sia attraverso l'assenza di trasparenza circa la disponibilità dei bacini, sia mediante l'omissione o il ritardo nella presentazione delle quotazioni per l'utilizzo degli stessi, sia, infine, tramite opposizioni motivate da ragioni tecniche e di sicurezza. BN avrebbe, inoltre, applicato condizioni particolarmente onerose per l'accesso alle banchine e discriminatorie a favore della società controllante Camed.

I bacini di carenaggio rappresentano una infrastruttura essenziale per svolgere interventi di riparazione e manutenzione sulla parte immersa di una nave. BN, in quanto concessionaria esclusiva per l'esercizio di tutti i bacini di carenaggio del porto di Napoli eccetto uno, solo parzialmente sostituibile con gli altri, detiene una posizione dominante su tale mercato. L'istruttoria è volta ad accertare se i comportamenti adottati da BN nella definizione delle condizioni di accesso ai bacini di carenaggio del porto di Napoli e nella determinazione dei prezzi per il relativo utilizzo impediscano od ostacolino l'attività delle imprese che svolgono attività di manutenzione e riparazione delle navi nel porto di Napoli, in concorrenza con la società controllante Camed. Al 31 marzo 2002 l'istruttoria è in corso.

*SEGNALAZIONE SULL'ATTIVITÀ DI REGOLAMENTAZIONE DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI PALERMO*

Nel marzo 2001 l'Autorità ha effettuato una segnalazione, ai sensi dell'articolo 21 della legge n. 287/90, in merito ad alcune disposizioni contenute nell'ordinanza n. 3 del 9 febbraio 1998 adottata dall'Autorità portuale di

Palermo al fine di regolamentare le operazioni di bunkeraggio nel porto di Palermo. In particolare, l'ordinanza prevedeva l'obbligo, per le imprese che prestano tramite autobotti il servizio di rifornimento di combustibili liquidi e oli lubrificanti alle unità navali, di approvvigionarsi presso l'unico deposito di carburanti sito in ambito portuale, la cui gestione è stata affidata in concessione alla società Commissionaria Petroli Srl a partire dal febbraio 1998.

L'Autorità ha ritenuto che l'ordinanza, escludendo la possibilità per tali imprese di rifornirsi di carburante da depositi esterni all'area portuale e favorendo dunque il passaggio da una struttura di mercato caratterizzata dalla presenza dal lato dell'offerta di più operatori in regime di concorrenza a una struttura monopolistica, fosse suscettibile di comportare distorsioni della concorrenza nelle attività di approvvigionamento di carburante nel porto di Palermo non giustificate da motivazioni inerenti la tutela della sicurezza in ambito portuale. L'Autorità ha inoltre evidenziato il rischio che l'ordinanza potesse indurre l'adozione, da parte dell'impresa concessionaria del deposito di carburanti, di comportamenti abusivi nel mercato dei servizi di bunkeraggio su cui essa opera in concorrenza con altre imprese, impedendo o ostacolando l'accesso di queste ultime all'infrastruttura di cui essa è titolare. L'Autorità ha, pertanto, auspicato la modifica dell'ordinanza n. 3/98 e l'adozione di una regolamentazione delle attività di bunkeraggio idonea a consentire alle imprese che offrono tali servizi la più ampia possibilità di approvvigionamento.

## TELECOMUNICAZIONI

### *L'evoluzione concorrenziale e gli interventi dell'Autorità*

Nel corso del 2001 risulta confermata la tendenza registrata negli ultimi anni in Italia a un incremento del numero di operatori licenziati per l'installazione di reti e per la fornitura di servizi di telecomunicazioni. Tuttavia, tale tendenza non è stata accompagnata a una crescita proporzionale delle attività svolte dai licenziati, né a un significativo aumento del grado di concorrenzialità dei diversi mercati di settore. Ciò, probabilmente, in ragione sia degli ingenti investimenti richiesti per l'attivazione delle reti e dei relativi servizi, con particolare riferimento, ad esempio, ai costi per l'acquisizione delle licenze UMTS, che del generale andamento del ciclo economico e dei mercati finanziari internazionali.

La struttura del mercato dei servizi di comunicazione mobile oggi risulta peraltro caratterizzata da una significativa concentrazione a favore dei primi due operatori (Tim e Omnitel). Inoltre, il processo di disaggregazione dell'anello locale della rete telefonica pubblica commutata (*unbundling* del *local loop*) - processo oggetto di una articolata attività di regolamentazione, finalizzato a svincolare gli operatori concorrenti dalla dipendenza tecnologica dall'operatore *incumbent* - non è a tutt'oggi ancora pienamente operativo.

*Infrastruttura di rete fissa e servizi voce e dati*

Sebbene l’ottenimento delle licenze per la fornitura di servizi di telefonia fissa non sembri costituire, al momento, un’importante barriera all’entra-ta<sup>55</sup>, nel corso del 2001 si è verificata un’inversione di tendenza rispetto al *trend* che aveva caratterizzato gli anni immediatamente precedenti, con il proliferare di operatori regionali e locali. Nel periodo di riferimento si è assistito, inoltre, a numerosi fenomeni aggregativi tra gli operatori licenziati di dimensioni minori e presenti a livello locale, talvolta finalizzati anche al coordinamento operativo, ma volti soprattutto a contenere i costi.

Soltanto con la conclusione effettiva del processo di *unbundling* del *local loop*, gli operatori potranno fornire servizi di telefonia fissa in concorrenza con Telecom Italia, senza dipendere totalmente da quest’ultima per l’accesso all’ultimo miglio; attualmente, nessuno dei principali operatori offre commercialmente servizi di telefonia fissa utilizzando in modo disaggregato la rete locale di Telecom Italia e quindi tali servizi vengono offerti ancora prevalentemente utilizzando la rete di Telecom Italia con modalità *carrier pre-selection* o, addirittura, in *carrier selection*.

La perdurante rilevanza dei servizi di interconnessione per lo sviluppo della concorrenza in Italia nei servizi di rete fissa è stata ribadita nel recente parere reso dall’Autorità su richiesta dell’Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, nel quale sono stati evidenziati gli effetti anticoncorrenziali derivanti dall’attuale tempistica di presentazione e approvazione dell’Offerta di Interconnessione di Riferimento. Inoltre, pur esprimendo apprezzamento per la scelta di definire le condizioni economiche dei servizi di interconnessione sulla base della valorizzazione degli elementi di rete utilizzati a costi correnti (e non più a costi storici), l’Autorità ha sottolineato il necessario carattere transitorio di tale metodologia, in quanto adottabile, ai sensi della normativa comunitaria e nazionale, solo in assenza di una contabilità certificata e basata sulla definizione di costi incrementali di lungo periodo. Al riguardo, l’Autorità ha posto in evidenza che la metodologia a costi correnti non sembra prendere in considerazione potenziali inefficienze industriali, operative o amministrative del gestore della rete, ribadendo che la migliore metodologia dal punto di vista concorrenziale vada individuata nella valorizzazione secondo il criterio dei costi prospettici incrementali di lungo periodo (PARERE IN MERITO ALLA VALUTAZIONE E RICHIESTA DI MODIFICA DELL’OFFERTA DI RIFERIMENTO 2001 DI TELECOM ITALIA).

L’inoperatività delle disposizioni in materia di *unbundling* del *local loop* e, conseguentemente, la circostanza secondo la quale Telecom Italia detiene una posizione dominante nel mercato della connettività su base locale che si

---

55 Si consideri che, alla data del 30 marzo 2001, le licenze complessivamente rilasciate per l’installazione di reti e/o la fornitura di servizi di telefonia fissa risultavano essere 198 per 151 operatori, laddove questi ultimi risultavano essere solo 95 a fine 1999.

situa a monte rispetto a quelli nei quali si trova ad operare in concorrenza con altri operatori, ha condotto peraltro l'Autorità, nel corso del 2001, a rilevare comportamenti escludenti attuati da tale società nei mercati dei servizi di accesso a Internet e di trasmissione dati e servizi a valore aggiunto. È stata infatti individuata una strategia di Telecom Italia avente il fine di preservare la propria posizione dominante sia nel mercato a monte che in quello dei servizi finali, strategia sostanziatasi in rifiuti ingiustificati a fornire circuiti diretti analogici in banda base e in comportamenti discriminatori consistenti nella commercializzazione di servizi finali basati sull'applicazione di tecnologie innovative (servizi ADSL e x-DSL) senza formulare una idonea offerta all'ingrosso (*wholesale*) atta a consentire ai concorrenti di operare in condizioni di parità sui mercati. L'Autorità ha rilevato che Telecom Italia, attraverso l'illegittimo sfruttamento dei vantaggi derivanti dalla posizione di monopolio di fatto nel mercato a monte della fornitura dei servizi di connettività locale, anche grazie alla sua natura di operatore verticalmente integrato nella rete e nei servizi, e in quanto operatore in posizione dominante nei mercati a valle, aveva limitato gli accessi a tali mercati, impedendo lo sviluppo tecnologico a danno dei consumatori (INFOSTRADA-TELECOM ITALIA-TECNOLOGIA ADSL).

La constatazione del perdurare della posizione di quasi monopolio detenuta da Telecom Italia nell'ambito dei servizi di accesso locale ha costituito il punto di partenza del parere reso all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, e pubblicato nel novembre 2001, in relazione all'assegnazione delle frequenze per la realizzazione di reti di accesso radio con tecnologia *wireless local loop*. In tale parere l'Autorità ha sottolineato come la concorrenza potrebbe trovare un indubbio giovamento dalla possibilità offerta ai nuovi entranti di accedere direttamente agli utenti finali mediante la realizzazione di reti radio proprietarie. Al riguardo, l'Autorità ha giudicato necessario l'insprimento delle misure asimmetriche a sfavore di Telecom Italia proposte dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni attraverso più severi limiti alla possibilità a questa offerta di acquisire frequenze e operare attraverso le tecnologie in questione (PARERE SULL'ASSEGNAZIONE DI FREQUENZE PER RETI RADIO A LARGA BANDA PUNTO-MULTIPUNTO E MISURE ATTE A GARANTIRE CONDIZIONI DI EFFETTIVA CONCORRENZA).

L'ingresso di Telecom Italia in mercati dei prodotti innovativi ha, inoltre, assunto rilievo antitrust sotto il profilo dell'ottemperanza alle condizioni poste per il via libera all'acquisto delle emittenti TMC e TMC2 (ora La Sette) del gruppo Cecchi Gori Communications, nel provvedimento del gennaio 2001<sup>56</sup>. Nel corso del procedimento l'Autorità ha esaminato se Telecom Italia avesse effettivamente ottemperato all'obbligo di concedere ai concorrenti potenziali l'accesso a tutte le infrastrutture civili a sua disposizione per consentire agli operatori interessati la posa di cavi in fibra ottica per la fornitura

---

56 Decisione SEAT PAGINE GIALLE-CECCHI GORI COMMUNICATIONS, in Bollettino n. 3/2001.

dei servizi interattivi e multimediali. Le risultanze istruttorie hanno, peraltro, evidenziato che i ritardi lamentati dai concorrenti non erano ascrivibili a strategie escludenti di Telecom Italia, quanto a oggettive difficoltà nell'individuazione di iniziative da assumere e a difficoltà di natura tecnica (SEAT PAGINE GIALLE-CECCHI GORI COMMUNICATIONS<sup>57</sup>).

La natura verticalmente integrata di Telecom Italia ha assunto, inoltre, rilievo nel parere sulla fornitura del servizio di instradamento del traffico internazionale uscente da parte di Telecom Italia. L'Autorità ha, infatti, rilevato come la circostanza che Telecom Italia, oltre a rappresentare il principale fornitore di servizi di instradamento agli altri operatori di telecomunicazioni attraverso la propria rete, si trovi in concorrenza con tali operatori nell'offerta di servizi finali di telefonia internazionale attraverso le sue divisioni commerciali, esponga i concorrenti al rischio di comportamenti discriminatori nella determinazione delle condizioni economiche praticate sui servizi di instradamento del Traffico Internazionale Uscente. L'Autorità si è quindi espressa mettendo in discussione l'orientamento assunto dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni di consentire a Telecom Italia una completa libertà di negoziazione, richiamando l'importanza del rispetto dei principi di trasparenza, non discriminazione e orientamento ai costi nell'ambito delle offerte formulate dall'operatore in posizione dominante (PARERE SULLA FORNITURA DEL SERVIZIO DI INSTRADAMENTO DEL TRAFFICO INTERNAZIONALE USCENTE DA PARTE DI TELECOM ITALIA).

#### *Servizi di telefonia mobile*

Nel mercato dei servizi di telefonia mobile gli operatori licenziatari<sup>58</sup> mostrano quote di mercato ancora eterogenee, nonostante l'incremento del loro numero avvenuto negli ultimi 5 anni.

**TAVOLA 1 - Evoluzione delle quote del mercato dell'offerta di servizi di telefonia mobile in Italia(\*)**

Gestore	dic-95	dic-96	dic-97	dic-98	dic-99	dic-00	ago-01
Tim	98,5%	88,9%	79,1%	69,8%	61,2%	51,2%	48,3%
Omnitel	1,5%	11,1%	20,9%	30,2%	34,5%	36,8%	34,6%
Wind	-	-	-	-	4,3%	10,7%	14,2%
Blu	-	-	-	-	-	1,3%	2,9%
<b>Totale</b>	<b>100%</b>						

(\*) Le quote di mercato sono calcolate come rapporto tra il numero di utenti di un gestore sul numero di utenti totale. Al momento, non è possibile calcolare le quote di mercato espresse in termini di valore delle vendite. A tale proposito giova rilevare che gli studi di settore riportano principalmente dati espressi in termini di numero di utenti.

La TAVOLA 1 evidenzia che, dalla fine del 1995 ad oggi, in seguito all'entrata di due nuovi gestori (Wind e Blu), la quota di mercato di Tim si è

57 Il caso è descritto nella parte dedicata alla radiodiffusione.

58 Oltre a Tim, Omnitel, Wind e Blu per il servizio GSM-DCS1800 (si ricorda che Tim dispone anche della tecnologia TACS) si considerino anche i nuovi entranti H3G e IPSE 2000, titolari di licenze per la fornitura del servizio UMTS.

contratta, passando da una situazione di monopolio di fatto a una quota che nel 2001 è scesa per la prima volta al di sotto del 50%. Inoltre, dalla tabella si evince che l'entrata nel mercato del gestore Blu e il consolidamento della posizione di Wind hanno inciso anche sulla quota detenuta da Omnitel che nell'agosto 2001 è scesa lievemente rispetto al valore del dicembre 2000.

Il confronto internazionale evidenzia che, anche se l'Italia si pone sostanzialmente in linea con le evoluzioni registrate nei principali paesi industrializzati con riferimento al numero degli operatori mobili, l'erosione della quota di mercato di Tim si è rivelata più lenta rispetto a quanto avvenuto in alcuni paesi europei, quali ad esempio la Gran Bretagna e la Germania.

Con riferimento alle licenze per il servizio di comunicazioni mobili UMTS, che si stima sarà operativo non prima della seconda metà del 2002, gli aggiudicatari della licitazione conclusa nel mese di ottobre 2000 per il rilascio delle cinque licenze UMTS sono stati i tre operatori già presenti nel mercato delle comunicazioni mobili, Tim, Omnitel e Wind, e due nuovi operatori, Ipse 2000 e H3G.

In relazione a tale gara l'Autorità ha concluso nel corso del 2001 un procedimento ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 287/90, che aveva preso spunto dalla mancata partecipazione di Blu alla fase dei rilanci. Al termine della attività istruttoria l'Autorità ha rilevato l'assenza di elementi che rivelassero l'esistenza di accordi o pratiche concordate sottolineando che, sebbene le regole previste nel disciplinare di gara avevano agevolato la diffusione delle informazioni, i comportamenti tenuti dagli operatori e, in particolare da Blu, potevano trovare una spiegazione diversa rispetto all'intento collusivo, ovvero essere determinati dalle difficoltà finanziarie delle imprese a seguito dell'esito delle gare tenute in altri paesi europei che avevano portato alla mancata ricomposizione dei dissidi all'interno della compagine azionaria di Blu (GARA UMTS).

La posizione dell'Autorità in relazione alla necessità di fornire un deciso impulso allo sviluppo della concorrenza nel mercato dei servizi di telefonia mobile ha trovato espressione nei due pareri resi, rispettivamente, nel dicembre 2001 e nel marzo 2002 all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni in materia di portabilità del numero. In entrambi i pareri è stato ribadito che l'introduzione della portabilità del numero, rimuovendo un importante ostacolo all'entrata di nuovi operatori, costituisce uno strumento improcrastinabile e insostituibile per stimolare la concorrenza, rendere efficace l'entrata di nuovi concorrenti e, quindi, favorire una redistribuzione delle quote di mercato a favore degli operatori più efficienti e una riduzione dei prezzi praticati alla clientela (PARERI IN MATERIA DI PORTABILITÀ DEL NUMERO SU RETI MOBILI).

#### *Sistemi di radiocomunicazione mobile privata*

L'offerta dei sistemi di radiocomunicazione mobile privata nel mercato italiano si configura come altamente concentrata, stante la presenza di un numero ridotto di operatori comunitari e statunitensi, quali Ericsson