

13 della legge n. 287/90, integrasse una violazione dell'articolo 2 della legge n. 287/90, nonché l'eventuale sussistenza dei presupposti per un'autorizzazione in deroga ai sensi dell'articolo 4 della stessa legge.

L'intesa comunicata, in vigore dal 1° luglio 2002 al 25 ottobre 2003, con possibilità di proroga automatica, ha per oggetto lo svolgimento di servizi di trasporto aereo di linea con condivisione dei codici (*code sharing*) delle due compagnie su 14 rotte nazionali e 8 rotte internazionali. Più specificamente, l'accordo prevede un *code sharing* cosiddetto "*free flow/segment availability*", in virtù del quale ciascuno dei vettori partecipanti all'accordo ha la possibilità di vendere spazio sugli aeromobili dell'altro senza una rigida ripartizione del numero dei posti offerti e con il solo limite della residua disponibilità dei posti vendibili sull'aeromobile considerato. L'obiettivo perseguito dalle parti è rappresentato dall'ampliamento del numero delle rotte e delle frequenze, reso possibile dalla razionalizzazione delle rispettive capacità sulle diverse tratte interessate dall'accordo. L'accordo si inquadra, infatti, in un contesto in cui su alcune rotte le parti lamentavano un eccesso di capacità, elevati costi operativi e limitati, se non negativi, margini di profitto. L'Autorità ha avviato il procedimento istruttorio per verificare se l'intesa, interessando tutte le rotte nazionali sulle quali Volare operava in precedenza autonomamente, sia suscettibile di attenuare la pressione concorrenziale esercitata da Volare nei confronti dei concorrenti e, in particolare, di Alitalia. Al 31 marzo 2003 l'istruttoria è in corso.

ASSOVIAGGI-ALITALIA

Nel luglio 2002 l'Autorità ha concluso un procedimento istruttorio nei confronti della società Alitalia Linee Aeree Italiane Spa per inottemperanza alla diffida dell'Autorità a eliminare le infrazioni accertate, ai sensi dell'articolo 15, comma 2 della legge n. 287/90. In particolare, nel giugno 2001 l'Autorità aveva deliberato che i comportamenti posti in essere da Alitalia, consistenti nell'applicazione di schemi di incentivazione idonei a limitare l'accesso ai mercati del trasporto aereo di linea di passeggeri ai vettori concorrenti, nonché a fidelizzare e discriminare le agenzie di viaggio, costituivano una grave violazione dell'articolo 82 del Trattato CE. Nel corso di tale procedimento istruttorio, l'Autorità aveva infatti accertato che il funzionamento di questi schemi di incentivazione prevedeva, tra l'altro: *i*) la corresponsione di commissioni incentivanti al raggiungimento di determinati obiettivi di volato basati sul confronto con il fatturato conseguito dalla medesima agenzia nell'anno precedente; *ii*) un meccanismo di calcolo delle commissioni incentivanti in base al quale, al crescere del valore del volato Alitalia, si riconoscevano delle commissioni espresse in termini percentuali crescenti e applicate all'intero ammontare del volato Alitalia. Pertanto, il carattere abusivo di tali schemi consisteva nella individuazione di obiettivi di volato legati, per ciascuna agenzia, all'ammontare di volato Alitalia relativo allo stesso periodo dell'anno precedente; nonché, nel metodo di calcolo

delle commissioni incentivanti, che risultavano crescenti rispetto agli scaglioni marginali di volato e rendevano per tale ragione particolarmente conveniente per le agenzie stesse vendere i propri servizi ad Alitalia piuttosto che a un vettore concorrente.

Nell'ottobre 2001 Alitalia aveva presentato, come prescritto dall'Autorità, una relazione indicante alcune misure che il vettore avrebbe adottato a partire dal 1° gennaio 2002. In particolare, tali misure consistevano, tra l'altro: *i)* nella eliminazione dei meccanismi di incentivazione legati al fatturato conseguito dall'agenzia nel corrispondente arco temporale dell'anno precedente; *ii)* nel riconoscimento di commissioni relative a scaglioni di fatturato di agenzia pre-determinati 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 pre-determinati livelli di qualità del servizio e di standard di efficienza, che si traducevano in significativi risparmi di costi per Alitalia. Poiché, tuttavia, successivamente a tale data, Alitalia aveva ommesso di trasmettere documentazione idonea a comprovare l'effettiva applicazione dei nuovi schemi di incentivazione a favore delle agenzie di viaggio, l'Autorità ha avviato, nel marzo 2002, un nuovo procedimento per inottemperanza alla diffida dell'Autorità.

Nel corso dell'istruttoria, l'Autorità ha accertato che Alitalia non aveva, entro i termini posti dal provvedimento del giugno 2001 o successivamente, apportato agli schemi di incentivazione già censurati modifiche idonee a rimuovere le infrazioni contestate, continuando a calcolare le commissioni con riferimento a quanto venduto dalle agenzie nel passato. Più specificamente, è emerso che i contratti ancora in vigore per le sei fra le maggiori agenzie o reti di agenzie costituivano schemi di incentivazione analoghi a quelli già censurati dall'Autorità. Anche i contratti stipulati con le altre agenzie, piccole e medio-grandi, sebbene con alcune modifiche rispetto a quelli esaminati dall'Autorità fino al 2000, avevano mantenuto nella sostanza il loro carattere fidelizzante e discriminatorio. In ragione dell'inottemperanza accertata, l'Autorità ha, pertanto, deliberato l'irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria pari a 2 milioni di euro.

AVIAPARTNER-SOCIETÀ AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI DI BOLOGNA

Nel giugno 2002 l'Autorità ha avviato un procedimento istruttorio nei confronti della Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa (S.A.B.), gestore esclusivo dell'aeroporto di Bologna, in relazione a un presunto abuso di posizione dominante nel mercato dei servizi di *handling* aeroportuale. Il procedimento è stato avviato a seguito di una denuncia presentata dalla società Aviapartner Spa, attiva nella prestazione di servizi aeroportuali di assistenza a terra, la quale lamentava che S.A.B. avrebbe adottato comportamenti volti a ostacolarne l'accesso al mercato e, una volta che questo era avvenuto, a impedire il regolare svolgimento dell'attività.

L'istruttoria è volta ad accertare se S.A.B. abbia abusato della propria posizione dominante ostacolando l'accesso al mercato dell'unico *handler* indipendente ammesso a operare nello scalo bolognese attraverso ritardi sia nella messa a disposizione dei locali e delle infrastrutture necessari allo svolgimento dell'attività, sia nell'individuazione della manodopera da trasferire, in conformità con la vigente normativa, dal gestore al prestatore terzo; a ingresso avvenuto, poi, S.A.B. avrebbe frapposto ostacoli al regolare svolgimento dell'attività della società concorrente. Al 31 marzo 2003 l'istruttoria è in corso.

PARERE SULLA RIPARTIZIONE DEL TRAFFICO AEREO SUL SISTEMA AEROPORTUALE DI MILANO

Nel marzo 2003 l'Autorità, nell'esercizio dei poteri consultivi previsti dall'articolo 22 della legge n. 287/90, ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile un parere in merito alle modalità di applicazione del decreto ministeriale del 5 gennaio 2001 "Modificazioni al decreto 3 marzo 2000 concernente la ripartizione del traffico aereo sul sistema aeroportuale di Milano", con specifico riguardo ai criteri di assegnazione delle bande orarie relativamente ai voli da e per l'aeroporto di Milano Linate.

Al riguardo, l'Autorità ha posto in evidenza la necessità che, stanti i limiti quantitativi fissati dal decreto, l'assegnazione delle bande orarie operata dalle autorità competenti fosse effettuata seguendo criteri di proporzionalità e non discriminazione, al fine di evitare una distribuzione delle bande orarie ingiustificatamente favorevole ad alcune compagnie, sia pure nel formale rispetto delle soglie quantitative previste dal decreto. In particolare, l'Autorità ha osservato che l'interpretazione di Assoclearance, ente designato al coordinamento nell'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti italiani, secondo la quale le bande orarie sono assegnate a società di volta in volta singolarmente considerate e ritenute, ciascuna di esse, un singolo vettore aereo in quanto munito di relativa licenza, ancorché appartenenti a un medesimo gruppo, sebbene formalmente corretta, fosse idonea a favorire ingiustificatamente alcuni vettori aerei a danno di altri. In base a tale interpretazione, infatti, le compagnie aeree articolate in gruppi societari avrebbero potuto ottenere l'assegnazione di un numero più elevato di bande orarie rispetto a quello che le medesime avrebbero conseguito qualora fosse stato ritenuto avente diritto a tale assegnazione l'intero gruppo societario e non le singole società singolarmente considerate, in violazione del principio di proporzionalità sancito a livello comunitario, tra l'altro, proprio in relazione all'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti dal regolamento (CE) n. 95/93³⁰.

³⁰ Regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a "Norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità", in GUCE L 14/1 del 22 gennaio 1993.

L'Autorità ha, inoltre, rilevato che l'interpretazione fornita da Assoclearance risultava in contrasto anche con i principi giurisprudenziali elaborati dalla Corte di Giustizia in tema di nozione di impresa che, nell'ambito del diritto della concorrenza, individua ciascuna entità economicamente considerata, anche se dal punto di vista giuridico essa risulta costituita formalmente da più persone, fisiche o giuridiche. L'Autorità ha pertanto auspicato che le disposizioni contenute nel decreto ministeriale del 5 gennaio 2001 siano applicate in futuro in modo coerente con i principi di proporzionalità e non discriminazione, al fine di garantire una maggiore concorrenza nell'assegnazione delle bande orarie dell'aeroporto di Milano Linate.

TRASPORTI SU STRADA

SITA-VIAGGI E TURISMO MAROZZI

Nel luglio 2002 l'Autorità ha concluso un'istruttoria relativa a un'operazione di concentrazione consistente nell'acquisizione, da parte di Sita Spa, società facente parte del gruppo Ferrovie dello Stato e prevalentemente attiva negli autoservizi di trasporto pubblico locale, urbani ed extraurbani, nelle regioni Veneto, Toscana, Lazio, Campania, Basilicata e Puglia, del controllo esclusivo di Viaggi e Turismo Marozzi Srl, società principalmente operante nel settore del trasporto pubblico interregionale di persone tramite autobus, attraverso la gestione di autolinee regionali in concessione statale, sulle direttrici Puglia-Lazio, Puglia-Toscana e Basilicata-Toscana. L'operazione comunicata faceva seguito a un'operazione di concentrazione tra FS e Sogin, autorizzata dall'Autorità nel 1993 subordinatamente alla cessione da parte di FS del controllo di Marozzi a terzi operatori. Con l'operazione comunicata, SITA, che già deteneva il 49% di Marozzi, intendeva acquisire la restante quota del 51%. A seguito dell'operazione, dunque, FS avrebbe controllato indirettamente, attraverso SITA, l'intero capitale sociale di Marozzi.

Nell'ambito del trasporto pubblico di persone e bagagli tramite treno e autobus, l'Autorità ha distinto il trasporto interregionale, riguardante i collegamenti di media e lunga distanza tra almeno tre regioni italiane, e il trasporto pubblico locale. Per il trasporto interregionale su gomma, le linee di competenza statale sono soggette al sistema concessorio introdotto dalla legge n. 1822 del 1939 che prevede, attraverso il riconoscimento di diritti di esclusiva e di preferenza in sede di rilascio delle concessioni, un sostanziale regime di monopolio sulla singola tratta. Il trasporto interregionale su ferrovia beneficia, invece, della liberalizzazione del trasporto ferroviario internazionale, avviata in ambito comunitario negli anni '90, che ha riconosciuto il diritto di accesso alla rete ferroviaria a più utenti che intendano svolgere il servizio di trasporto internazionale di persone e merci tra Stati membri dell'Unione europea. In particolare, per quanto riguarda il trasporto di persone, il diritto di accesso è consentito ad associazioni internazionali tra imprese ferroviarie stabilite negli Stati membri in cui si trovano i capolinea del servizio da effettua-

re, sulla base di licenze rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Allo stesso modo del trasporto interregionale, anche il servizio di trasporto pubblico locale tramite autobus si basa su un sistema di concessioni rilasciate, in questo caso, dalle regioni. Il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, ha previsto che, entro il 31 dicembre 2003, si proceda all'individuazione del gestore del servizio di trasporto pubblico locale tramite autobus o treno sulla base di procedure concorsuali.

In ordine all'individuazione dei mercati rilevanti, l'Autorità ha considerato che le due modalità di trasporto, autobus e treno, potessero ritenersi tra loro sostituibili dal lato della domanda in funzione di fattori quali tempo di percorrenza, *comfort*, sicurezza, prezzo e servizi aggiuntivi. Diversamente, il ricorso al trasporto aereo non costituisce, per la maggior parte dei consumatori, una valida alternativa.

L'Autorità ha attribuito rilievo alla circostanza che, dal lato della domanda, le singole tratte presentavano tra loro un grado di sostituibilità assai limitato e, quindi, ciascuna di esse costituiva un mercato rilevante distinto. Tuttavia, poiché dal lato dell'offerta l'evoluzione della normativa che ha caratterizzato il settore del trasporto pubblico negli ultimi anni consentirà in futuro agli operatori di estendere la propria attività sia con riguardo alla tipologia di trasporto, sia con riguardo all'ambito geografico, l'Autorità ha ritenuto di dover considerare anche le condizioni di concorrenza che caratterizzano l'insieme dei collegamenti interessati dall'operazione a livello di direttrice e, in particolare, le caratteristiche dei servizi offerti dagli operatori già presenti su ciascuna di tali direttrici. Più specificamente, dall'istruttoria è emerso che i collegamenti serviti da Marozzi interessavano, nell'ambito delle direttrici Lazio-Puglia, Toscana-Puglia e Toscana-Basilicata, le seguenti tratte: Roma-Manduria, Roma-Bari-Taranto, Roma-Gallipoli, Roma-Brindisi, Roma-Otranto, Roma-Metaponto Lido, Roma-Lucera, Roma-Ginosa, Bari-Fiuggi, Manduria-Pisa, Otranto-Pisa, Matera-Pisa. Ciascuna di queste tratte è stata considerata un mercato rilevante distinto. In tali ambiti, il servizio di trasporto su ferro e su gomma sono risultati sostituibili in quanto, per ciascuna tratta interessata, il percorso complessivo effettuato dal treno e dall'autobus era in larga misura coincidente e le fermate erano per la maggior parte le stesse, almeno per alcune tipologie di treni.

Poiché sulla base del quadro normativo di riferimento il trasporto interregionale su gomma risultava soggetto al regime concessorio, l'Autorità ha in primo luogo rilevato che su ciascuna delle tratte interessate Marozzi operava in esclusiva. Con riguardo al trasporto ferroviario, è emerso poi che nessuna tra le nuove imprese ferroviarie titolari di licenza aveva presentato richiesta per l'effettuazione del servizio viaggiatori nelle tratte interessate dall'operazione e che, quindi, Trenitalia, controllata da FS, continuava a essere l'unico operatore a offrire il servizio di trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza, a eccezione di Metronapoli, operante a livello esclusivamente locale. È stato inoltre rilevato che soltanto queste due imprese erano dotate del certi-

ficato di sicurezza necessario per svolgere il servizio di trasporto passeggeri sulla rete ferroviaria gestita da FS. In ragione di ciò, l'Autorità ha considerato improbabile che in un futuro ragionevolmente prossimo altre imprese potessero essere in grado di offrire servizi di trasporto passeggeri tali da costituire un'alternativa concorrenziale efficace a Trenitalia.

Nell'esaminare gli effetti dell'operazione, l'Autorità ha valutato che, nell'ambito del trasporto interregionale, l'operazione comunicata avrebbe determinato una sovrapposizione tra il servizio di trasporto pubblico tramite autobus offerto da Marozzi e quello ferroviario fornito da Trenitalia su dieci delle dodici tratte interessate dall'operazione. In particolare, a seguito della concentrazione, sarebbe stata eliminata qualsiasi concorrenza effettiva su tali tratte, in quanto FS sarebbe arrivata a detenere una quota di mercato pari al 100% dei passeggeri trasportati. L'Autorità ha, inoltre, considerato che l'impatto restrittivo dell'operazione emergeva anche con riferimento al più ampio contesto competitivo costituito dal complesso di collegamenti esistenti sulle direttrici interessate. Più specificamente, con riferimento alle direttrici Toscana-Puglia e Toscana-Basilicata, è risultato che pur essendo presenti su tali tratte altre imprese oltre a Marozzi, esse operavano solo poche corse settimanali, per lo più concentrate nel fine settimana o limitatamente a determinati periodi dell'anno, diversamente da Marozzi che offriva collegamenti giornalieri durante tutto il corso dell'anno. Sulla direttrice Lazio-Puglia, che risultava interessata in via principale dall'operazione, comprendendo essa la maggior parte delle linee sulle quali si sarebbe prodotta la sovrapposizione tra i due operatori (7 delle 10 tratte considerate), FS sarebbe arrivata a detenere, con l'acquisizione di Marozzi, una quota pari a circa il 97%. Oltre a ciò, l'Autorità ha rilevato che i mutamenti che pure stavano interessando il sistema dei trasporti non si erano ancora tradotti in una più agevole possibilità di ingresso di nuovi operatori nei mercati interessati dalla concentrazione. Nel trasporto interregionale tramite autobus permanevano, infatti, rilevanti barriere all'ingresso di nuovi operatori, derivanti dal regime concessorio. Relativamente al trasporto ferroviario, seppure la normativa vigente consentiva alle imprese dotate di licenza di operare nel trasporto passeggeri, permaneva una significativa asimmetria tra i potenziali nuovi entranti e Trenitalia. Quest'ultima, infatti, in qualità di operatore già presente sull'intera rete nazionale e parte dello stesso gruppo cui appartiene il gestore della rete, disponeva sia della struttura sia del *know how* necessari per poter attivare in tempi assai rapidi nuovi collegamenti. Diversamente, per i potenziali concorrenti, l'attivazione di nuove tratte avrebbe richiesto tempo e risorse non indifferenti ai fini dell'acquisizione di licenze, materiale rotabile, nonché delle certificazioni necessarie.

Anche nell'ambito del trasporto pubblico locale l'operazione determinava una significativa sovrapposizione sulla tratta Roma-Avellino e, dunque, risultava suscettibile di determinare la costituzione di una posizione dominante in capo a FS su tale mercato.

Nel corso del procedimento istruttorio le parti hanno formulato alcuni impegni di natura meramente comportamentale, che sono stati tuttavia considerati inadeguati a evitare gli effetti anticoncorrenziali dell'operazione. In considerazione di ciò, l'Autorità ha ritenuto di vietare l'operazione di concentrazione, ai sensi dell'articolo 18, comma 1 della legge n. 287/90.

TRASPORTI MARITTIMI E ATTIVITÀ AUSILIARIE DEL TRASPORTO

Nel periodo di riferimento l'Autorità ha concluso due procedimenti istruttori riguardanti comportamenti abusivi posti in essere, rispettivamente, nel settore dei servizi di traghettiamento di mezzi gommati attraverso lo Stretto di Messina (*DIANO-TOURIST FERRY BOAT-CARONTE SHIPPING-NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA*) e in quello della messa a disposizione di bacini di carenaggio nel porto di Napoli (*O.N.I. E ALTRI-CANTIERI DEL MEDITERRANEO*). L'Autorità ha inoltre effettuato due interventi di segnalazione in merito ad alcune disposizioni normative relative al settore portuale (*SEGNALAZIONE SUL REGOLAMENTO PER L'ESERCIZIO DEI BACINI DI CARENAGGIO DEL PORTO DI NAPOLI, SEGNALAZIONE SULLE TARIFFE A CARATTERE OBBLIGATORIO DEI COMPENSI DOVUTI AI RACCOMANDATARI MARITTIMI*).

DIANO-TOURIST FERRY BOAT-CARONTE SHIPPING-NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Nell'aprile 2002 l'Autorità ha concluso un'istruttoria condotta nei confronti delle società Tourist Ferry Boat Spa, Caronte Spa e Navigazione Generale Italiana Spa, per abuso di posizione dominante nel settore del traghettiamento di mezzi gommati attraverso lo Stretto di Messina. Il procedimento era stato avviato nel dicembre 2000 a seguito di una denuncia della società Diano, la quale lamentava presunti comportamenti abusivi da parte di Caronte e Tourist nell'ambito della loro attività di traghettiamento sullo Stretto dopo che essa aveva avviato, nell'agosto 1998, il servizio di trasporto sulla nuova rotta Reggio Calabria-Messina. Fino a quel momento, infatti, il traghettiamento nello Stretto era stato effettuato soltanto sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina, a opera di Ferrovie dello Stato, di Tourist e di Caronte, presenti nel mercato da oltre 30 anni. A seguito dell'ingresso di Diano sulla rotta Reggio Calabria-Messina, le società Tourist e Caronte, costituenti un'unica entità economica in virtù dei legami tra esse intercorrenti, avevano iniziato a operare sulla medesima rotta attraverso la società controllata Navigazione Generale Italiana (NGI), praticando tariffe inferiori del 50% circa rispetto a quelle applicate sulla tratta più breve Villa S. Giovanni-Messina.

L'Autorità ha ritenuto che i comportamenti posti in essere da Tourist e Caronte dovessero essere valutati nel mercato del servizio di traghettiamento di mezzi gommati (veicoli commerciali e autovetture) attraverso lo Stretto di Messina, dove il gruppo Tourist-Caronte occupava una posizione dominante con una quota di circa l'80%, realizzata quasi interamente sulla rotta principale Villa S. Giovanni-Messina. Tale rotta rappresentava, infatti, circa il 90%

dell'intero mercato e risultava difficilmente contendibile per la presenza di elevate barriere sia di carattere amministrativo sia infrastrutturale che impedivano l'accesso di nuovi operatori. Sull'altra rotta, Reggio Calabria-Messina, il gruppo Tourist-Caronte, per il tramite della controllata NGI, deteneva una quota pari al 47%. Il gruppo era inoltre l'unico operatore presente su entrambe le rotte. Infatti, FS svolgevano il servizio solo sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina (con una quota del 18% sulla tratta e del 16% sull'intero mercato), mentre il nuovo entrante Diano operava solo sulla rotta Reggio Calabria-Messina (dove deteneva una quota di poco superiore al 50%, pari a circa il 4% dell'intero mercato).

Al fine di verificare l'eventuale predatorietà delle tariffe applicate dal gruppo Tourist-Caronte sulla tratta Reggio Calabria-Messina, l'Autorità ha svolto una complessa analisi dei costi incrementali di breve e di lungo periodo ovvero dei costi specificatamente sostenuti dal gruppo per la maggiore produzione di beni e servizi. Da tale analisi è emerso che i ricavi derivanti dal servizio di traghettamento sulla rotta Reggio Calabria-Messina non erano stati sufficienti, per gli anni 1999 e 2000, a coprire i costi incrementali di lungo né quelli di medio periodo.

Oltre ai costi incrementali, l'Autorità ha considerato altri due elementi che hanno consentito di qualificare la strategia adottata da Tourist-Caronte come predatoria: la possibilità per l'impresa di recuperare i costi sopportati nella fase iniziale e la sovrapposizione degli orari di partenza. In relazione al primo profilo, l'Autorità ha osservato come la politica tariffaria adottata a seguito dell'ingresso del nuovo operatore è stata, in larga misura, resa sostenibile grazie alla rendita di posizione di cui il gruppo Tourist-Caronte beneficiava sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina, dove il margine operativo realizzato risultava assai elevato. In altri termini, la rendita goduta sulla rotta principale, allo stato attuale non contendibile, consentiva all'operatore in posizione dominante di praticare prezzi inferiori anche ai costi medi incrementali di breve periodo sulla rotta Reggio Calabria-Messina, pur mantenendo sull'intero mercato rilevante un risultato complessivo del tutto soddisfacente. Inoltre, la stessa posizione dominante detenuta da Tourist-Caronte poteva consentire all'impresa di recuperare i costi sopportati per attuare la strategia predatoria. L'Autorità ha al riguardo considerato come, una volta eliminato o marginalizzato il nuovo entrante e in virtù dell'affermata reputazione di *incumbent* aggressivo, l'operatore in posizione dominante sarebbe stato in grado di rialzare il livello delle proprie tariffe, recuperando in tal modo le perdite subite sulla rotta Reggio Calabria-Messina per attuare la strategia predatoria. In altri termini la strategia escludente nei confronti di Diano è stata in grado di contribuire alla formazione di una reputazione dell'operatore in posizione dominante quale *incumbent* aggressivo in un orizzonte temporale di lungo periodo. Infatti, la rendita goduta sulla rotta principale ha consentito all'operatore in posizione dominante di disporre di risorse finanziarie che hanno reso plausibile la reiterazione del comportamento predatorio in risposta a eventuali

ingressi da parte di altre imprese. Un operatore intenzionato a entrare sul mercato avrebbe avuto, quindi, la ragionevole presunzione che il gruppo Tourist-Caronte avrebbe posto in essere nuovamente la condotta predatoria attuata nei confronti di Diano.

Infine, la natura escludente della strategia seguita dal gruppo aveva trovato conferma nella sistematica sovrapposizione degli orari con quelli di Diano al momento dell'avvio del servizio sulla rotta Reggio Calabria-Messina, nonché nella fissazione, in risposta alle variazioni delle partenze operate da Diano, di orari tali da sovrapporsi o anticipare di pochi minuti quelli del concorrente.

L'Autorità ha ritenuto che i comportamenti posti in essere dal gruppo Tourist-Caronte costituissero una grave violazione dell'articolo 3 della legge n. 287/90 in quanto suscettibili di compromettere lo sviluppo della concorrenza sia effettiva che potenziale nel servizio di traghettamento attraverso lo Stretto di Messina. Considerata la gravità e la durata delle infrazioni accertate, l'Autorità ha deliberato l'irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria in misura pari al 4,5% del fatturato realizzato rispettivamente da Tourist, Caronte e NGI nel servizio di traghettamento di mezzi gommati sullo Stretto di Messina, corrispondente complessivamente a circa 2 milioni di euro.

O.N.I. E ALTRI-CANTIERI DEL MEDITERRANEO

Nel novembre 2002 l'Autorità ha concluso un procedimento istruttorio, ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 287/90, nei confronti di Cantieri del Mediterraneo Spa (Camed) in relazione a comportamenti abusivi nella messa a disposizione di bacini di carenaggio nel porto di Napoli. L'istruttoria era 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 la società Camed, tramite la società controllata Bacini Napoletani (BN), concessionaria esclusiva per la gestione dei principali bacini di carenaggio nel porto di Napoli, aveva adottato comportamenti volti a ostacolare l'accesso a tali bacini alle imprese di manutenzione e riparazione navale, sia attraverso l'assenza di trasparenza circa la disponibilità di 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.

Il bacino di carenaggio è una costruzione artificiale che comunica con il mare, concepita per ricevere navi e imbarcazioni da sottoporre a riparazioni, manutenzione e pulizia. E' munito di pompe che ne consentono il prosciugamento, ponendo così a secco l'imbarcazione ospitata. In considerazione degli elevati costi che le imprese di riparazione devono sostenere per utilizzare bacini situati in porti diversi da quello in cui operano, l'Autorità ha considerato che l'ambito geografico rilevante coincideva con il porto di Napoli.

In tale ambito Camed risultava detentrica di una posizione dominante in quanto titolare della gestione degli unici quattro bacini di carenaggio del porto di Napoli accessibili da parte di riparatori napoletani sprovvisti di bacino. Infatti, anche se nel 1999 era entrato in funzione un quinto bacino, esso era di modeste dimensioni e destinato pressoché esclusivamente all'auto-produzione dell'impresa proprietaria. Camed continuava, pertanto, a essere l'unico soggetto gestore di bacini accessibili a terzi e a disporre di una gamma di bacini che potevano essere utilizzati per interventi di riparazione e manutenzione per navi di stazza sia media che grande.

Dall'istruttoria condotta è emerso che le concrete modalità di gestione dei bacini di carenaggio da parte di Camed avevano determinato condizioni di scarsa trasparenza in merito alla disponibilità dei bacini di carenaggio, tali da ostacolare ingiustificatamente l'accesso a essi da parte delle altre imprese di riparazione presenti nel porto di Napoli. Al riguardo, va sottolineato che tre dei bacini in questione erano di proprietà pubblica e venivano gestiti da Camed in virtù di una concessione che imponeva a essa una serie di obblighi tra cui, in particolare, il rispetto della parità di trattamento tra i diversi soggetti che ne richiedevano la disponibilità, con ciò escludendo qualunque titolo di privilegio in capo a Camed rispetto alle altre imprese di riparazione nell'utilizzo dell'infrastruttura. Inoltre, il regolamento per l'esercizio dei bacini di carenaggio imponeva al concessionario l'adozione di alcune modalità informative (iscrizione delle domande di richiesta di utilizzazione del bacino in un apposito elenco con rispettivo numero di turno, affissione dell'elenco delle iscrizioni presso l'Autorità Portuale, rilascio al richiedente di un biglietto di prenotazione), tali da consentire a tutti gli interessati di conoscere con esattezza l'effettiva situazione di disponibilità dei bacini.

Nonostante tali disposizioni, l'Autorità ha accertato che Camed aveva adottato delle modalità di informazione circa la disponibilità dei bacini del tutto insufficienti a garantire un'adeguata trasparenza e tali da limitare ingiustificatamente l'accesso da parte degli altri riparatori napoletani. In particolare, è risultato che da alcuni anni la società concessionaria aveva sostituito il biglietto di prenotazione previsto dal regolamento con una risposta via fax che, tuttavia, si limitava a informare se il bacino fosse o meno disponibile per lo specifico periodo indicato nella richiesta, ma non consentiva di sapere quale nave avesse prenotato in precedenza il bacino e per quanto tempo, se vi fossero periodi di disponibilità alternativi o se nel medesimo porto vi fossero altri bacini liberi.

Gli altri riparatori napoletani erano stati dunque posti nell'impossibilità di conoscere e verificare autonomamente le date di disponibilità dei bacini, ai fini di un'adeguata programmazione della propria attività di riparazione, laddove tali informazioni risultano essenziali per formulare le relative offerte agli armatori. Per contro, Camed, in virtù del suo ruolo di gestore dei bacini, era in grado di conoscere la reale e complessiva situazione di disponibilità e di effettiva utilizzabilità di tutti i bacini gestiti, nonché tutte le informazioni

contenute nelle richieste di utilizzo dei bacini presentate dai riparatori, quali l'identità dell'armatore che necessitava dell'intervento, le caratteristiche della nave, il tipo di riparazione e il periodo di sosta previsti. In ragione dell'insufficiente trasparenza derivante dalle concrete modalità di gestione dei propri bacini, Camed aveva così beneficiato di indebiti vantaggi rispetto alle imprese di riparazione presenti nel porto di Napoli. In conseguenza delle condotte adottate da Camed, infatti, gli altri riparatori non avevano potuto competere efficacemente ai fini dell'aggiudicazione delle commesse. La portata lesiva della condotta tenuta da Camed è stata peraltro attestata dal fatto che Camed aveva utilizzato in via pressoché esclusiva i bacini di carenaggio gestiti, acquisendo la quasi totalità delle commesse di riparazione in bacino svolte nel porto di Napoli (91% nel periodo 1996-2000).

L'Autorità ha ritenuto pertanto che i comportamenti posti in essere dalla società Camed costituissero una violazione dell'articolo 3 della legge n. 287/90 in quanto tali da impedire o limitare ingiustificatamente l'accesso ai bacini di carenaggio da essa gestiti da parte delle altre imprese di riparazione presenti nel porto di Napoli. L'Autorità ha dunque imposto a Camed di porre immediatamente termine a tali comportamenti e di presentare entro 90 giorni una relazione in merito alle misure adottate per rimuovere le infrazioni accertate.

SEGNALAZIONE SUL REGOLAMENTO PER L'ESERCIZIO DEI BACINI DI CARENAGGIO DEL PORTO DI NAPOLI

Nel dicembre 2002 l'Autorità, nell'esercizio dei poteri consultivi previsti dall'articolo 21 della legge n. 287/90, ha trasmesso al Parlamento e al Governo una segnalazione in merito alla disciplina relativa alla gestione dei bacini di carenaggio del porto di Napoli, contenuta nel regolamento approvato con ordinanza dell'Autorità Portuale del giugno 2002. La segnalazione è stata predisposta dall'Autorità a seguito dell'accertamento di una condotta abusiva posta in essere dalla società Cantieri del Mediterraneo (Camed), titolare della gestione dei bacini di carenaggio nel porto di Napoli, consistente nell'adozione di modalità informative scarsamente trasparenti circa la disponibilità degli stessi e tali da limitare ingiustificatamente l'accesso da parte delle altre imprese interessate. Alla luce delle circostanze verificate, l'Autorità ha evidenziato l'opportunità dell'adozione, da parte dell'Autorità Portuale di Napoli, di provvedimenti atti ad assicurare la piena conoscibilità della disponibilità dei bacini di carenaggio, così che tutti i soggetti interessati alla loro utilizzazione possano accedervi a condizioni non discriminatorie.

In tal senso, l'Autorità ha rilevato che la recente modifica dell'articolo 2 del regolamento per l'esercizio dei bacini di carenaggio, in virtù della quale, tra i soggetti legittimati a richiedere l'immissione di una nave in bacino, non sono più menzionati oltre ai "Capitani, Armatori e Raccomandatari" anche gli "altri interessati", potrebbe dare adito a un'interpretazione restrittiva, in base alla quale le imprese di riparazione navale potrebbero non essere più diretta-

mente legittimate a presentare domande di immissione di navi nei bacini gestiti da Camed. A tale riguardo, l'Autorità ha osservato che la piena accessibilità ai bacini consente a una pluralità di riparatori di competere per l'assegnazione delle commesse, con evidenti vantaggi per gli armatori in termini di arricchimento dell'offerta.

Infine, poiché è risultato che l'Autorità Portuale aveva avviato un'istruttoria finalizzata al rilascio alla stessa Camed di una nuova concessione di durata trentennale, l'Autorità, in linea con quanto affermato più volte in passato, ha sottolineato che, laddove lo strumento concessorio sia reso necessario dalla natura e dallo statuto giuridico del bene, la selezione del concessionario dovrebbe essere effettuata tramite gara a evidenza pubblica, informata a criteri oggettivi, trasparenti e non discriminatori. Inoltre, la durata delle concessioni dovrebbe essere giustificata sulla base di valutazioni tecniche, economiche e finanziarie, non necessariamente commisurata al periodo di recupero degli investimenti necessari per lo svolgimento dell'attività, potendo essi essere posti a base della stessa asta.

SEGNALAZIONE SULLE TARIFFE A CARATTERE OBBLIGATORIO DEI COMPENSI DOVUTI AI RACCOMANDATARI MARITTIMI

Nel febbraio 2003 l'Autorità ha trasmesso ai Presidenti di Camera e Senato, al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'esercizio dei poteri consultivi previsti dall'articolo 21 della legge n. 287/90, una segnalazione in merito all'articolo 16 della legge 4 aprile 1977, n. 135, recante "Disciplina della professione di raccomandatario marittimo", rilevandone specifici profili di contrasto con i principi della concorrenza e del corretto funzionamento del mercato. In particolare, tale norma prevede l'adozione, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di tariffe minime e massime a carattere obbligatorio per i compensi dovuti ai raccomandatari marittimi per le loro prestazioni. L'Autorità, richiamando quanto affermato in numerose altre occasioni, ha ribadito che la previsione per legge di meccanismi di fissazione delle tariffe in via amministrativa è suscettibile di determinare ingiustificate limitazioni della concorrenza, risultando peraltro inadatta a garantire la fornitura di servizi di qualità adeguata.

L'Autorità ha inoltre evidenziato gli effetti distorsivi del sistema di sconti disciplinato dall'articolo 14 del decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 27 dicembre 2000, che autorizza il raccomandatario a praticare sconti per l'imbarco/sbarco di prodotti petroliferi e derivati, di materie destinate alla siderurgia e di cereali destinati a silos granari, solo alle navi che siano appoggiate nello stesso porto e a uno stesso raccomandatario. L'Autorità ha rilevato come tale disposizione risultasse idonea a indurre l'armatore a rivolgersi a un solo agente raccomandatario nel porto, limitando la possibilità per altri operatori, anche nuovi entranti, di offrire le medesime prestazioni a condizioni competitive. Pertanto, l'Autorità ha auspicato la revisio-

ne delle due disposizioni normative, nel convincimento che la liberalizzazione delle tariffe possa condurre a un più elevato livello di concorrenza nel settore dei servizi offerti dai raccomandatari marittimi.

TELECOMUNICAZIONI

EVOLUZIONE NORMATIVA COMUNITARIA

Il settore delle telecomunicazioni è destinato a subire una profonda evoluzione dal punto di vista normativo-regolamentare, con l'adozione delle nuove direttive comunitarie sulle comunicazioni elettroniche, che sostituiscono le direttive di armonizzazione basate sull'articolo 100 A del Trattato CE (oggi articolo 95). Questa evoluzione influenzerà a sua volta fortemente l'attività dell'Autorità di settore, la cui regolazione dovrà rispondere sempre di più a criteri concorrenziali.

Il pacchetto legislativo comunitario comprende cinque direttive³¹ e mira a istituire un quadro normativo armonizzato per le reti e i servizi di tutta l'Unione europea e a rispondere alle tendenze di convergenza in atto nel settore, includendo nel proprio campo di applicazione tutte le reti e i servizi di comunicazione elettronica, relativi sia alle telecomunicazioni, sia alla radio-diffusione sonora e televisiva, al fine di ridurre gradualmente la regolazione in concomitanza con lo sviluppo della concorrenza sul mercato³². Nel febbraio 2003 la Commissione ha adottato, infine, una raccomandazione³³ per la definizione dei mercati rilevanti del settore delle comunicazioni elettroniche ai sensi dell'articolo 15(1) della direttiva quadro.

³¹ Si tratta delle seguenti direttive del Parlamento europeo e del Consiglio, adottate il 7 marzo 2002 e pubblicate in GUCE L 108 del 24 aprile 2002, da pag. 7: direttiva 2002/21/CE che istituisce un quadro normativo comune per le reti ed i servizi di comunicazione elettronica (*direttiva quadro*); direttiva 2002/19/CE, relativa all'accesso alle reti di comunicazione elettronica e alle risorse correlate nonché all'interconnessione delle medesime (*direttiva accesso*); direttiva 2002/20/CE, relativa alle autorizzazioni per le reti e i servizi di comunicazione elettronica (*direttiva autorizzazioni*); direttiva 2002/22/CE, relativa al servizio universale e ai diritti degli utenti in materia di reti e servizi di comunicazione elettronica (*direttiva servizio universale*). A esse si aggiunge la direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche, in GUCE L 201/37, del 31 luglio 2002 (*direttiva relativa alla vita privata e alle comunicazioni elettroniche*).

³² Completano il nuovo quadro regolamentare: la decisione 676/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 marzo 2002, in GUCE L 108/1 del 24 aprile 2002, relativa a un quadro normativo per la politica in materia di spettro radio nella Comunità europea (*decisione spettro radio*) e il regolamento 2887/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2002, entrambi basati sull'articolo 95 del Trattato CE. A questi atti si affianca la direttiva 2002/77/CE della Commissione basata sull'articolo 86, paragrafo 3, del Trattato CE, del 16 settembre 2002, in GUCE L 249/21, del 17 settembre 2002, relativa alla concorrenza nei mercati delle reti e dei servizi di comunicazione elettronica, che sostituisce, consolidandola, la direttiva 90/388/CEE di liberalizzazione del settore delle telecomunicazioni.

³³ C(2003)497.

Il recepimento a livello nazionale della nuova legislazione dovrà avvenire entro il 25 luglio 2003, in sostituzione delle norme attualmente in vigore, derivanti dal quadro normativo ONP (*Open Network Provision*), risalente al 1998. La continuità tra i due sistemi regolamentari è assicurata dalla direttiva quadro che impone agli Stati membri il mantenimento di tutti gli obblighi previsti dalla legislazione nazionale in applicazione della normativa ONP fino al riesame da effettuarsi alla luce delle nuove norme³⁴. Si tratta in particolare degli obblighi in materia di accesso e di interconnessione imposti alle imprese che forniscono reti e/o servizi pubblici di comunicazione, degli obblighi relativi alle tariffe al dettaglio per la fornitura dei servizi di accesso e per l'uso della rete telefonica pubblica, degli obblighi inerenti la selezione o pre-selezione dell'operatore, nonché di quelli relativi alle linee affittate.

In estrema sintesi, il nuovo quadro normativo:

a) incide sull'ambito di applicazione della normativa, che risulta più ampio rispetto al passato, riferendosi al contesto delle "comunicazioni elettroniche" e non solo alle telecomunicazioni;

b) modifica i mercati di riferimento, che non ricalcano più le definizioni scaturite dalle direttive ONP, ma sono oggetto di esame sulla base dei principi di analisi antitrust;

c) infine, allinea il concetto di notevole forza di mercato alla nozione di dominanza utilizzata nella normativa sulla concorrenza, individuando i soggetti detentori di notevole forza di mercato attraverso l'applicazione di strumenti di analisi economica propri della disciplina antitrust.

La nuova disciplina sulle comunicazioni elettroniche è ispirata a un principio di semplificazione testuale e recepisce le esigenze di convergenza tecnologica, sottoponendo alle medesime norme tutte le reti e servizi di comunicazioni, comprese quindi quelle utilizzate per la radiodiffusione sonora e televisiva, le reti elettriche (se usate per trasmettere segnali) e le reti televisive via cavo, indipendentemente dal tipo di dati trasportati. Inoltre, il nuovo quadro normativo si propone l'obiettivo di armonizzare i criteri di applicazione della normativa comunitaria da parte delle autorità nazionali con il diritto della concorrenza applicato al settore delle comunicazioni, superando le regole volte all'eliminazione dei diritti speciali ed esclusivi, che caratterizzavano l'assetto regolamentare ONP.

Come noto, l'analisi concorrenziale presuppone, in primo luogo, l'identificazione dei mercati rilevanti dei prodotti e dei servizi. Pertanto, nel settore delle comunicazioni elettroniche sarà necessario individuare quei mercati le cui caratteristiche siano tali da giustificare l'imposizione di spe-

³⁴ In tal senso anche il considerando 17 della raccomandazione: "fintantoché le ANR non avranno effettuato la prima analisi del mercato nell'ambito del nuovo quadro normativo, vigono gli obblighi attuali".

ciali obblighi. Tali mercati, infatti, non sono più predefiniti come avveniva nel quadro normativo ONP, ma vengono identificati dalla Commissione, in conformità ai principi della concorrenza, a seguito di consultazione pubblica, risultano elencati nella citata raccomandazione e sono soggetti a riesame periodico. Le Autorità Nazionali di Regolamentazione (ANR), *“se del caso, in collaborazione con le autorità nazionali garanti della concorrenza”*³⁵, sono tenute a effettuare l’analisi, in base ai principi del diritto della concorrenza, dei mercati di prodotti e servizi le cui caratteristiche siano tali da giustificare l’imposizione degli obblighi di regolamentazione stabiliti dalle direttive particolari e possono identificare mercati diversi solo a seguito di una procedura che, in sostanza, prevede l’approvazione della Commissione. A seguito dell’individuazione dei mercati rilevanti, le ANR devono procedere all’analisi dell’assetto di tali mercati al fine di accertare se siano *“effettivamente concorrenziali”* e, in caso contrario, imporre l’applicazione delle norme asimmetriche, tenuto conto che *“è essenziale che gli obblighi ex ante vengano imposti esclusivamente quando non esista una concorrenza effettiva, vale a dire sui mercati in cui una o più imprese detengono un significativo potere di mercato e quando i mezzi di tutela apprestati dal diritto nazionale e comunitario della concorrenza non siano sufficienti a risolvere il problema”*³⁶.

La nuova disciplina non abbandona quindi lo schema della regolazione asimmetrica, prevedendo l’imposizione in capo agli operatori che detengano in un dato mercato una posizione di forza, per garantire lo sviluppo di un mercato concorrenziale, obblighi più incisivi di quelli imposti ad altri operatori sia in materia di accesso e interconnessione (trasparenza, non discriminazione, separazione contabile, soddisfazione di richieste di accesso ragionevoli, controllo dei prezzi e orientamento ai costi), sia di servizio universale (fornitura di un insieme minimo di servizi di qualità predeterminata). Tuttavia, il nuovo assetto normativo introduce importanti innovazioni in relazione alle modalità per l’identificazione delle situazioni in cui si giustifica l’imposizione delle obbligazioni asimmetriche e per l’identificazione degli operatori soggetti a tale regolazione. I destinatari delle obbligazioni asimmetriche, identificati sempre con gli operatori aventi un *“significativo potere di mercato”*, coincidono nel nuovo quadro normativo con le imprese in grado di comportarsi in misura apprezzabile in maniera indipendente dai concorrenti, dai clienti e in fin dei conti dai consumatori. Il precedente sistema poggiava invece su una definizione rigida e aprioristica di *“operatori con significativo potere di mercato”*, prevedendo l’imposizione di regole asimmetriche a carico degli operatori che detenessero una quota superiore al 25% su mercati predefiniti dalle direttive, a prescindere da una effettiva valutazione circa la necessità in concreto di una tale disciplina.

³⁵ Direttiva quadro, articolo 16, paragrafo 1.

³⁶ Direttiva quadro, considerando 27.

L'abbandono del metodo aprioristico a favore di un approccio basato sul diritto della concorrenza impone una verifica caso per caso della sussistenza della dominanza, ovvero del significativo potere di mercato, al fine di valutare l'opportunità dell'imposizione di misure *ex ante*. Tale processo richiede una procedura complessa che coinvolge la Commissione, le autorità nazionali di regolazione e, in parte, le autorità nazionali preposte alla tutela della concorrenza, al fine di effettuare l'analisi dei mercati rilevanti delle comunicazioni elettroniche, la valutazione dell'assetto concorrenziale di tali mercati e la necessità di imporre misure asimmetriche in capo agli operatori dotati di significativo potere di mercato.

GLI INTERVENTI DELL'AUTORITÀ

Nel periodo di riferimento l'Autorità ha concluso con una decisione di non luogo a provvedere, a seguito del ritiro della notificazione preventiva, un'istruttoria nel settore della raccolta pubblicitaria su annuari categorici e telefonici (TELECOM ITALIA-RAMO DI AZIENDA DI PAGINE ITALIA) e ha sanzionato un'inottemperanza all'obbligo di comunicazione preventiva delle operazioni di concentrazione (SPACE SAT-TELIT MOBILE TERMINALS). Sono stati, inoltre, effettuati sette interventi di segnalazione in relazione a disposizioni normative suscettibili di restringere la concorrenza (PARERE IN MATERIA DI PARITÀ DI TRATTAMENTO INTERNA-ESTERNA DA PARTE DEGLI OPERATORI AVENTI NOTEVOLE FORZA DI MERCATO NELLA TELEFONIA FISSA; PARERE IN MERITO AGLI OPERATORI CON NOTEVOLE FORZA DI MERCATO NEI SERVIZI DI ACCESSO A INTERNET; PARERE IN MERITO ALLE PROCEDURE PER L'ASSEGNAZIONE DI ULTERIORI FREQUENZE NELLE BANDE GSM; PARERE IN MERITO ALL'ATTUAZIONE DI DIRETTIVE COMUNITARIE NEL SETTORE DELLE TELECOMUNICAZIONI; PARERE IN MERITO ALLA VALUTAZIONE E RICHIESTA DI MODIFICA DELL'OFFERTA DI RIFERIMENTO 2002 DI TELECOM ITALIA; PARERE IN MERITO ALL'IDENTIFICAZIONE DEGLI OPERATORI AVENTI NOTEVOLE FORZA DI MERCATO PER L'ANNO 2000; PARERE IN MERITO AL MECCANISMO DI PROGRAMMAZIONE DEI PREZZI MASSIMI DI TERMINAZIONE PRATICATI DAGLI OPERATORI DI RETE MOBILE NOTIFICATI E REGOLAMENTAZIONE DEI PREZZI DELLE CHIAMATE FISSO-MOBILE).

TELECOM ITALIA-RAMO DI AZIENDA DI PAGINE ITALIA

Nel gennaio 2003 l'Autorità ha concluso con una decisione di non luogo a provvedere, a seguito del ritiro della notificazione preventiva, un'istruttoria avente a oggetto l'acquisizione da parte di Telecom Italia Spa del ramo d'azienda Pagine Utili di proprietà della società Pagine Italia Spa. L'istruttoria era stata avviata nel dicembre 2002 per verificare se la concentrazione fosse idonea a determinare il rafforzamento della posizione dominante di Telecom Italia nel mercato nazionale della raccolta pubblicitaria su annuari categorici e telefonici. Tale mercato comprende gli elenchi telefonici per zona di tutti gli abbonati al servizio telefonico di base e gli elenchi categorici per zona degli abbonati affari. Queste pubblicazioni rappresentano un importante veicolo pubblicitario che si distingue nell'ambito del più generale settore della pub-