

Antitrust, Tar Lazio: "Multa a Moby e Cin troppo alta"

Il tribunale riconosce la posizione dominante nella forma del boicottaggio diretto, ma chiede la riformulazione dei 29 milioni di euro comminati



di Paolo Bosso

Multa da riformulare al ribasso. Il Tar Lazio chiede il ricalcolo della sanzione comminata a febbraio 2018 dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) [alle società del gruppo Onorato](#), Moby e Compagnia Italiana di Navigazione (multa sospesa dal tribunale regionale [qualche mese dopo](#)), per abuso di posizione dominante.

La sentenza del Tar Lazio

Il tribunale riconosce le motivazioni dell'Antitrust per quella che è stata definita un'attività di "boicottaggio diretto" (principalmente mancato imbarco e recessi immotivati) di Moby e Tirrenia verso i clienti che sceglievano la concorrenza, ma non riconosce, nella ricostruzione dell'Antitrust, un "boicottaggio indiretto" attraverso sconti ai clienti 'fedeli' e pressioni sulle consegne di merce ai concorrenti. Pertanto il Tar «annulla in parte il provvedimento impugnato, per la sola misura della sanzione irrogata, rinviando all'Autorità per la nuova, concreta, quantificazione». La decisione dell'Antitrust è «coerente con la funzione dei provvedimenti sanzionatori» di questo tipo, ovvero «disincentivare comportamenti anticoncorrenziali», ma, in sostanza, 29 milioni di euro sono troppi, la cifra non corrisponde a un'altrettanto estesa posizione dominante. In particolare, per il Tar va riformulato al ribasso l'impatto economico che questo abuso avrebbe generato sui consumatori, che per l'AGCM è pari al 9 per cento delle vendite dei servizi.

Le ragioni del Tar: ampiezza servizi, Convenzione, istruttoria lacunosa

- Le rotte individuate dall'Antitrust (Nord Sardegna-Nord Italia, Nord Sardegna-Centro Italia, Sud Sardegna-Centro Italia) anche se basate sul solo chilometraggio - e non anche sul tempo di traversata, il costo dei pedaggi e dei noli – in questo caso sono sufficienti a calcolare l'area di influenza di un'attività d'impresa.
- Per il Tar la Convenzione tra Stato e Compagnia Italiana di Navigazione costituisce un vantaggio contro la concorrenza, una «barriera all'ingresso di nuovi operatori», perché l'obbligo stabilito dalla Convenzione di garantire alcune rotte con una certa frequenza garantisce di conseguenza al caricatore servizi impossibili da interrompere per volontà d'impresa, fattore che rende un operatore del genere preferibile ad uno senza regime di Convenzione.

- Nell'indagine dell'AGCM ci sono carenze istruttorie, scarse «analisi empiriche», in particolare nella ricostruzione delle attività di boicottaggio indiretto, che si concretizzerebbe nell'uso di un'*entry fee*, una maggiorazione del 15 per cento sulla tariffa di trasporto base.