

## **AGCM: sanzioni per 2 mld a società che hanno alterato concorrenza in procedure acquisto indette da Trenitalia**

Quasi due miliardi di euro. A tanto ammonta la sanzione amministrativa pecuniaria che l'Antitrust ha comminato complessivamente alle società Damiano Motor's S.p.a., El.Ca. Elettromeccanica Campana S.p.a., Elettromeccanica Pm S.r.l., Elettromeccanica So.El.Ta. S.r.l., Firema Trasporti S.p.a. in amministrazione straordinaria, G.M.G. Elettromeccanica di Clavo Anna &C. S.n.c., I.E.E. – Industrie Elettromeccaniche Europee S.r.l., M.E.I.S. Elettromeccanica S.r.l., Motortecnica S.r.l., Piaggio & Figli Service S.r.l., P.M. &C. S.c.a.r.l. in liquidazione e Retam Sud Industria Elettromeccanica S.p.a. in liquidazione. Lo riporta il bollettino dell'AGCM del 15 giugno.

[dc]”Tali società – si legge nel bollettino – hanno infatti posto in essere un'intesa restrittiva della concorrenza contraria all'articolo 101 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (Tfue), e consistente in un'unica, complessa e articolata pratica concordata continuata nel tempo, sorretta da una pluralità di condotte funzionali ad alterare fortemente le dinamiche concorrenziali nell'ambito di ventiquattro procedure pubbliche di acquisto di beni e servizi elettromeccanici per il comparto ferroviario indette dalla società Trenitalia S.p.a.

Il procedimento istruttorio, finalizzato alla raccolta da parte degli Uffici della competente Direzione della Direzione Generale per la Concorrenza dell'Autorità degli elementi necessari per accertare la sussistenza di fattispecie illecite dal punto di vista antitrust, è stato avviato con delibera dell'Autorità del 5 febbraio 2014.

Il procedimento è stato aperto d'ufficio a seguito di notizie di stampa relative a un possibile cartello anticoncorrenziale, emerso durante accertamenti di natura penale, posto in essere da diverse imprese operanti nell'ambito della fornitura di beni e servizi elettromeccanici per la trazione ferroviaria con riferimento a procedure d'acquisto indette da Trenitalia.

A seguito del rilascio, da parte del competente Sostituto Procuratore della Repubblica, del nulla osta all'acquisizione documentale a fini antitrust, è stata acquisita diversa documentazione presente agli atti del fascicolo penale.

Il procedimento ha riguardato le condotte poste in essere, nell'arco temporale ricompreso tra marzo 2008 e settembre 2011, in occasione di ventiquattro procedure pubbliche di acquisto (ventidue delle quali svoltesi nel contesto del cosiddetto Sqf, Sistema di qualificazione fornitori) indette dalla società Trenitalia S.p.a. per il soddisfacimento delle proprie esigenze.

Dalle risultanze istruttorie è emerso come le Parti abbiano concordato le modalità di partecipazione alle predette procedure pubbliche, al fine di preordinarne gli esiti, mediante continui contatti (comunicazioni elettroniche, elaborazione comune di dati, comunicazioni telefoniche, incontri fisici) e scambi di informazioni sensibili.

In particolare, obiettivo delle Parti era la ripartizione delle commesse con la fissazione comune dei relativi prezzi di riferimento; a tal fine, le Parti si servivano di appositi database (quali i cosiddetti Tabellone e piccolo Tabellone) la cui funzione era di registrare le posizioni di debito o credito dei singoli soggetti.

In tal modo, le imprese a credito (debito) per procedure passate maturavano diritti (rinunce) per procedure future, pure nella forma dell'impegno dell'aggiudicatario a cedere parte della commessa (attraverso ad esempio sub-appalti, sub-contratti, specifici ordinativi, forniture incrociate, ecc) anche a chi non risultava formalmente neanche tra i partecipanti alla procedura interessata.

Ciò si evince chiaramente dai due Tabelloni nei quali, oltre a essere riportati gli importi appannaggio dell'aggiudicatario/i, si rinvencono anche le eventuali somme spettanti ad altre imprese -a titolo delle predette forme di sub-forniture- secondo il descritto sistema ripartitorio e evidenze agli atti danno conto del fatto che nel periodo oggetto di istruttoria i prezzi venivano mantenuti dalle Parti artificialmente elevati.

Di ciò si ha evidenza, in primo luogo, in relazione ad una procedura Trenitalia oggetto di istruttoria (la Gpa n. 5792), con riferimento alla quale si osservano offerte particolarmente competitive rispetto a quelle delle Parti (inferiori del 40% in un lotto e del 75% circa nei restanti due) presentate da un soggetto -la società Sicme Motori- diverso dalle Parti stesse.

In secondo luogo, Trenitalia ha fornito i risultati di proprie stime da cui emerge, a partire dal 2012, un calo dei prezzi -peraltro spesso offerti da alcune delle stesse Parti- nell'ordine del 25% circa (che diviene 50% circa tenendo conto dell'aumento, dal 2012, del prezzo della principale materia prima) rispetto al costo degli acquisti effettuati nel periodo oggetto di istruttoria dalla medesima stazione appaltante in relazione ai medesimi beni e servizi elettromeccanici.

Alla luce di tutto quanto sopra esposto, l'istruttoria ha accertato l'esistenza di una violazione dell'articolo 101 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (Tfue).

Si tratta in particolare di un'intesa orizzontale, di natura segreta e restrittiva per oggetto, attuata in tutto il territorio nazionale tra le quasi esclusive, o quantomeno le principali, imprese fornitrici della stazione appaltante Trenitalia S.p.a. in relazione ai beni e servizi interessati dalle procedure di gara oggetto di istruttoria (essenzialmente bobine elettriche e riparazione di motori di trazione ferroviaria), nella forma di pratiche concordate protrattesi (almeno) per il quadriennio 2008-2011, di cui si ha evidenza documentale.

L'inizio di tale quadriennio è databile al marzo 2008 (periodo cui è riferibile la prima procedura Trenitalia oggetto di istruttoria, mentre il suo termine è riconducibile almeno al settembre 2011 (periodo cui sono riferibili le risposte concordate delle Parti a Trenitalia in merito alla procedura n. (xxiv).

La fattispecie in esame si configura come un'intesa unica e complessa concretizzatasi in particolare in una sistematica ripartizione delle commesse Trenitalia, con la fissazione concordata e la condivisione dei relativi prezzi, artificialmente elevati.

L'intesa in parola è consistita in gravi restrizioni della concorrenza derivanti dall'alterazione dei fisiologici meccanismi di mercato e del corretto confronto competitivo, mediante importanti condizionamenti reciproci alle singole politiche commerciali e di posizionamento strategico dei membri del cartello.

La ripartizione del mercato avveniva in relazione alle diverse possibili commesse della stazione appaltante Trenitalia che bandiva le relative procedure pubbliche di acquisto. Per quel che riguarda la disponibilità di valori concordati e condivisi per i prezzi, gli accordi tra i membri del cartello erano funzionali a disciplinare non soltanto le offerte dell'aggiudicatario designato, ma anche quelle -artificialmente

maggiori- degli altri partecipanti non designati, che risultavano così di fatto delle mere offerte di copertura.

L'intesa segreta in parola è stata realizzata nel periodo interessato avvalendosi di continui e sistematici contatti tra le Parti, intervenuti non soltanto nel corso delle riunioni e degli incontri fisici di cui si ha evidenza, ma anche per il tramite di mezzi di comunicazione a distanza (comunicazioni elettroniche, comunicazioni telefoniche), che consentivano peraltro di predisporre e aggiornare la relativa contabilità di cartello (Tabellone, piccolo Tabellone).

Il meccanismo collusivo era incentrato sul sistema dei debiti/crediti, il cui computo ricomprendeva anche le compensazioni realizzate tramite sub-forniture o altri simili strumenti.

L'intesa in esame si è strutturata nel contesto di un Sistema di qualificazione fornitori predisposto dalla stazione appaltante Trenitalia, ed ha comunque tenuto anche al di fuori dello stesso, con una sistematica attuazione ad opera delle Parti del complessivo disegno collusivo, come ampiamente accertato in corso di istruttoria.

Gli accordi di cartello risultano pertanto idonei a produrre effetti nella forma di un artificioso innalzamento dei prezzi delle prestazioni da rendere alla stazione appaltante, con di fatto uno scarso incentivo a ottimizzare l'efficienza delle stesse.

Esemplificativa, al riguardo, è la situazione registrata da Trenitalia al cessare delle condotte collusive, momento significativamente coincidente, di fatto, con quello in cui le Parti sono venute a conoscenza delle indagini penali a loro carico.

In particolare, infatti, la stazione appaltante ha stimato una considerevole riduzione dei prezzi di acquisto”.

