

A581 - SERVIZI DI AGENZIA MARITTIMA PER NAUTICA DI LUSO NEL GOLFO DI NAPOLI*Provvedimento n. 32002*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 23 giugno 2026;

SENTITO il Relatore, Saverio Valentino;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO il D.P.R. 30 aprile 1998, n. 217;

VISTA la segnalazione della società ACQ Italy S.r.l., pervenuta in data 23 giugno 2025 e successivamente integrata;

VISTA la documentazione in atti;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Luise Group S.r.l. (C.F.: 04732530631; di seguito, "Luise Group") è una società *holding* che controlla un gruppo di imprese operanti nella gestione di strutture per la nautica da diporto, in particolare nel Golfo di Napoli, nei servizi di agenzia raccomandataria marittima, sia nel Golfo di Napoli che nel resto del territorio nazionale, nonché nella fornitura di beni alimentari e non alle unità da diporto. Luise Group è, altresì, socio fondatore di BWA Yachting, primario operatore internazionale nei servizi di agenzia marittima rivolti agli *yacht*¹.

Luise Group è indirettamente controllata dalla famiglia Luise² e, nel 2024, ha realizzato un fatturato (non consolidato) di circa 760 mila euro derivante dall'attività organizzativa e di supporto nei confronti delle partecipate e un utile netto di circa 5,3 milioni di euro, dovuto in larga misura ai proventi dalle partecipazioni. Oltre alle altre quattro società nei confronti delle quali è avviato il presente procedimento, Luise Group controlla altre imprese attive in altri mercati, geografici o del prodotto, che hanno complessivamente realizzato un fatturato superiore a 50 milioni di euro³.

2. Joseph Luise E Sons S.r.l. (C.F.: 00522760636; di seguito, "JLuise&Sons") e Luise International & Co. S.r.l. (C.F.: 04639730631; di seguito, "Luise International") sono due agenzie di raccomandazione marittima con sede a Napoli, che detengono ciascuna una delle due

¹ Cfr. <https://bwayachting.com/about-us/>.

² Attraverso le società Rismondo Luise Holding S.r.l. e Tomaso Luise Holding S.r.l., che ne detengono ciascuna metà del capitale sociale.

³ Tale fatturato è ottenuto sommando i ricavi delle vendite e prestazioni realizzati nel 2024 dalle seguenti società: Luise Group S.r.l. (*holding*); Joseph Luise E Sons S.r.l. e Luise International & Co. S.r.l. (agenzie raccomandatarie marittime e concessionarie di banchine per ormeggio); Porto Antico di Stabia S.r.l. (concessionaria di banchine per ormeggio); Luise Associates S.r.l., Sardinia Yacht Services S.r.l., Luise Associates Sicily S.r.l., Luise Associates Rome S.r.l., Ponza Yacht Services S.r.l., Luise Associates Adriatic S.r.l., Luise Associates Puglia S.r.l., Luise Associates Ancona S.r.l., Luise Associates & Co. Riviera S.r.l., Luise Yachting Argentario S.r.l. (agenzie raccomandatarie marittime); Oceano Mare Group S.r.l., SYS Provisions S.r.l., Capri Yacht Services S.r.l. (servizi e approvvigionamenti).

concessioni⁴, in scadenza al 31 dicembre 2026⁵, rilasciate nel 2009 dall'allora Autorità Portuale di Napoli per l'attività di ormeggio di imbarcazioni da diporto sul Molo di Sopraflutto di Mergellina e per l'erogazione di servizi alle suddette imbarcazioni.

JLuise&Sons e Luise International sono integralmente controllate da Luise Group. L'Amministratore Delegato di Luise Group è istitutore di JLuise&Sons e Luise International, i cui amministratori sono anche amministratori di Luise Group.

Nel 2024, tali società hanno realizzato fatturati pari rispettivamente a circa 1,98 milioni di euro e a circa 1 milione di euro.

3. Luise Associates S.r.l. (C.F. 04841640636; di seguito "Luise Associates") è un'agenzia raccomandataria marittima con sede a Napoli, che svolge la propria attività nei confronti di imbarcazioni da diporto, principalmente nel Golfo di Napoli, ed è integralmente controllata da Luise Group. I rappresentanti di Luise Associates sono anche amministratori di JLuise & Sons, Luise International e Luise Group.

Nel 2024, Luise Associates ha realizzato un fatturato di circa 6,2 milioni di euro.

4. Porto Antico di Stabia S.r.l. (C.F. 06434481211; di seguito "Porto Antico di Stabia") è la concessionaria⁶, fino al 31 dicembre 2034, di un approdo turistico per navi da diporto situato nel porto di Castellammare di Stabia (NA).

Luise Group detiene il 50% del capitale sociale di Porto Antico di Stabia⁷ e, secondo quanto previsto nello Statuto, gli amministratori sono nominati dai soci (articolo 19 dello Statuto), il cui voto vale in misura proporzionale alla partecipazione detenuta (articolo 20). Inoltre, due dei tre amministratori in carica dal 2018 sono espressione di Luise Group, in quanto sono anche amministratori di quest'ultima società⁸. Poiché il Consiglio di Amministrazione, composto da tre membri, decide a maggioranza degli amministratori in carica⁹ si può desumere che Porto Antico di Stabia sia controllata da Luise Group.

⁴ L'allora Autorità Portuale di Napoli aveva concesso l'uso di parte del Molo di Sopraflutto di Mergellina a Luise International & Co. S.r.l. in qualità di "capogruppo della Associazione Temporanea tra Imprese costituita dalla medesima, dalla Pesto S.r.l. e dalla Euro Agencies S.r.l.", preso atto che l'atto costitutivo e di conferimento di mandato dell'ATI conferiva a Luise International & Co. tutti i poteri necessari a "compiere direttamente e personalmente qualsiasi attività concernente l'affidamento della concessione della gestione delle strutture dedicate alla nautica da diporto da parte dell'Autorità Portuale di Napoli" (cfr. Licenza n. 51 del Registro concessioni Anno 2009, n. 6047 del Repertorio, pp. 4-5). Nella risposta del 30 settembre 2025 alla richiesta di informazione l'Autorità di Sistema Portuale della Mar Tirreno Centrale qualifica, quindi, come "Concessionario" Luise International & Co. e non l'ATI.

⁵ Tali concessioni sono state rilasciate per quattro anni nel 2009 e avevano scadenza il 31 dicembre 2012, ma sono state tuttavia più volte prorogate. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (di seguito anche "AdSP-MTC") da ultimo le ha prorogate al 31 dicembre 2026 (salvo eventuale proroga tecnica al 30 settembre 2027 per permettere la conclusione delle procedure di gara). Allo stato l'AdSP-MTC non ha ancora organizzato la gara per l'assegnazione di tali concessioni né fissato un cronoprogramma.

⁶ La concessione, assegnata nel 2017, è stata rinnovata nel 2025 dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale fino al 31 dicembre 2034, a esito di una procedura ad evidenza pubblica ai sensi degli articoli 36 e 37 del Codice della navigazione e della conseguente procedura di licitazione ex articolo 37 del Codice della navigazione.

⁷ Gli altri azionisti sono Porto Salvo S.r.l. e Banchina Alessandro sas di Aiello Annunziata & C., ciascuno con una quota pari al 25% del capitale sociale.

⁸ Nonché di altre società da questa controllate che svolgono attività di agenzia marittima.

⁹ L'articolo 13.2 dello Statuto dispone che "Le decisioni del consiglio di amministrazione sono prese con il voto favorevole della maggioranza degli amministratori in carica."

Nel 2024, Porto Antico di Stabia ha realizzato un fatturato di circa 3 milioni di euro.

5. ACQ Italy S.r.l. (C.F.: 02218170278; di seguito, “ACQ”), in qualità di segnalante, è una agenzia raccomandataria marittima con sede a Venezia, che offre i propri servizi a navi da diporto italiane ed estere nell’area di Venezia, in Liguria, Lazio, Sardegna, Sicilia e nella provincia di Napoli. ACQ Italy è indirettamente controllata dalla famiglia Tositti.

Nel 2024 ACQ Italy ha realizzato un fatturato di circa 4,4 milioni di euro.

II. I FATTI DENUNCIATI

6. Con segnalazione del 23 giugno 2025, successivamente integrata in più occasioni, ACQ ha segnalato le condotte messe in atto da Luise Group e dalle società da essa controllate (di seguito, congiuntamente, “Gruppo Luise” o “Gruppo”) ritenute idonee a ostacolare l’attività delle agenzie marittime concorrenti nel Golfo di Napoli e, più in generale, su tutto il territorio nazionale.

7. ACQ ha denunciato¹⁰ che, nel periodo compreso tra il 2022 e il 2025, avrebbe più volte contattato, in qualità di agente raccomandatario di navi da diporto di lunghezza massima dello scafo (*Length Over All* - LOA) tra 34 e 85 metri, le concessionarie del Gruppo Luise al fine di ottenere ormeggi presso il Molo di Sopraflutto di Mergellina, vedendosi sistematicamente rifiutare tali richieste per asserita indisponibilità di posti barca. ACQ ha dichiarato di avere successivamente appreso, talvolta dagli stessi *ex* clienti, che le stesse imbarcazioni, per le quali la sua richiesta di ormeggio era stata respinta, sarebbero state poi contattate dagli agenti marittimi del Gruppo Luise, i quali avrebbero nel frattempo offerto la disponibilità degli ormeggi richiesti presso il medesimo approdo. La segnalante ha altresì riferito che l’impossibilità di assicurare ai propri clienti l’ormeggio presso Mergellina — ritenuto dagli stessi essenziale ai fini della crociera — avrebbe comportato la perdita dei clienti anche per il prosieguo dei relativi itinerari.

8. Secondo quanto segnalato¹¹, analoga condotta si sarebbe ripetuta anche presso il Porto Antico di Stabia, anch’esso gestito dal Gruppo Luise. Tale condotta sarebbe resa possibile dal fatto che nel Gruppo Luise, verticalmente integrato nella fornitura di servizi di agenzia marittima, non vi è alcuna separazione tra le attività di concessionario e quelle di raccomandatario marittimo. Ciò consentirebbe al Gruppo di sfruttare la propria posizione di concessionario portuale e di utilizzare le informazioni commerciali acquisite in tale veste per svolgere l’attività a valle di agenzia marittima a detrimento dei propri concorrenti.

9. La commistione tra i ruoli di concessionario e di agenzia raccomandataria marittima emergerebbe anche nelle modalità con le quali il Gruppo pubblicizza le proprie attività di agenzia marittima. Come osservato dal segnalante, una ricerca sul *web*, svolta utilizzando i nomi degli agenti marittimi “Luise & Sons” o “Luise International”, restituisce come risultato il sito *internet* <https://www.marinamololuise.com/>, che pubblicizza la capacità delle banchine del Molo Sannazzaro Mergellina, di cui il Gruppo Luise è concessionario di ospitare navi di grandi dimensioni e che

¹⁰ Cfr. docc. 1, 2 e 17.1.

¹¹ Cfr. doc. 2.

riporta una pagina di “Contacts” contenente i contatti del solo Gruppo Luise con il *link* alle società del Gruppo che effettuano i servizi di agenzia marittima¹².

10. In sostanza, secondo quanto denunciato dalla segnalante, il Gruppo Luise avrebbe adottato una politica volta a subordinare l’accesso agli approdi presso il Molo di Sopraflutto di Mergellina e il Porto Antico di Stabia, e quindi l’assegnazione dei relativi posti barca, all’utilizzo dei servizi di agenzia raccomandataria marittima prestati dalle società appartenenti al medesimo Gruppo.

11. ACQ lamenta altresì la mancanza di trasparenza del sito relativo al c.d. “Molo Luise”, nel quale non viene data alcuna evidenza né delle condizioni di ormeggio, né delle tariffe¹³.

12. Secondo ACQ, infine, il Gruppo Luise sfrutterebbe il fatto che la sosta nel Golfo di Napoli è una tappa imprescindibile delle crociere che si svolgono lungo le coste italiane per fare acquistare i servizi delle agenzie marittime del Gruppo in tutti i porti in cui esso è presente. In particolare, quando un armatore si rivolge all’agenzia marittima del Gruppo Luise per effettuare la sosta nel Golfo di Napoli (a Mergellina o a Castellammare), la possibilità di ottenere il posto barca verrebbe condizionata all’utilizzo dei servizi di agenzia marittima del Gruppo Luise anche in tutti gli altri porti italiani in cui esso è presente¹⁴.

13. Quanto segnalato da ACQ circa la subordinazione della fornitura del posto barca all’acquisto dei servizi di agenzia raccomandataria marittima presso il Gruppo Luise trova riscontro anche nelle dichiarazioni di un’altra agenzia raccomandataria marittima concorrente, sentita in audizione¹⁵. Questa agenzia ha, infatti, riferito la sostanziale impossibilità di ottenere ormeggi presso il Molo di Sopraflutto di Mergellina, pur avendo assistito un gran numero di *yacht* nel Golfo di Napoli, e di avere conseguentemente perso numerosi clienti per i quali la sosta a Napoli costituiva una tappa essenziale della crociera. In alcuni casi, i clienti avrebbero continuato ad avvalersi dei servizi dell’agenzia audita negli altri porti toccati dall’itinerario, scegliendo tuttavia di rivolgersi direttamente al Gruppo Luise per la sola tappa di Napoli, al fine di assicurarsi l’ormeggio presso Mergellina ed evitare possibili criticità operative¹⁶.

III. IL SETTORE INTERESSATO

14. Le condotte segnalate riguardano il settore del turismo nautico mediante navi da diporto¹⁷ (*large yacht*) a uso privato, in locazione o a noleggio. Tali navi, pur rappresentando meno del 2%

¹² Cfr. doc. 1.

¹³ Cfr. *ibidem*.

¹⁴ Cfr. doc. docc. 1 e 17.1.

¹⁵ Cfr. doc. 20.1. La medesima agenzia concorrente ha in particolare sostenuto che “*per ormeggiare a Mergellina i large yacht sono tenuti ad avvalersi dei servizi delle agenzie del gruppo Luise in tutti i porti che intendono toccare durante la crociera, sia nel Golfo di Napoli che fuori. [omissis]*”.

* Nella presente versione alcuni dati sono omessi, in quanto si sono ritenuti sussistenti elementi di riservatezza o di segretezza delle informazioni.

¹⁶ Cfr. doc. 19.5.

¹⁷ Il Codice della nautica da diporto (d.lgs. n. 171/2005 e s.m.i.) definisce le “*navi da diporto*” come “*unità con scafo di lunghezza superiore a 24 metri*”, distinguendo quelle “*maggiori*”, con stazza superiore alle 500 tonnellate ovvero stazza lorda superiore alle 600 tonnellate, da quelle “*minori*” (articolo 3, comma 1, lettere c) e d)). Tale definizione corrisponde a quella di *large yacht* utilizzata nei registri navali di varie nazioni (per esempio, UK, Malta). Confindustria Nautica (cui afferiscono i costruttori di *yacht*) definisce *superyacht* le unità di lunghezza superiore ai 24 metri (cioè, le navi da diporto),

della flotta che visita annualmente le coste italiane, generano oltre il 50% del valore del turismo nautico¹⁸. I *large yacht* che visitano l'Italia si dividono equamente tra unità destinate a un uso privato e unità commerciali destinate a locazione o noleggio (*charter*). Il *charter* ha tuttavia un'incidenza economica maggiore perché concentra la domanda di servizi, forniture ecc. nei periodi di alta stagione e perché, dato che i noleggi sono spesso di una-due settimane, aumenta la frequenza con la quale sono richiesti gli ormeggi, i servizi a terra e le forniture di beni, accrescendo la domanda indotta sul territorio¹⁹.

Si stima che oltre il 90% delle navi da diporto che visitano le coste italiane sia iscritta a registri navali esteri (UE o non UE) e spesso sia anche di proprietà non italiana.

Il Golfo di Napoli (in particolare, Capri e la Penisola Sorrentina) rappresenta una delle tre destinazioni maggiormente toccate dalle crociere dei *large yacht*²⁰.

Napoli costituisce, dunque, il punto di imbarco/sbarco ideale per i noleggi ma anche per gli ospiti delle navi a uso privato. Essa offre inoltre vantaggi di natura logistica ed è percepita come una destinazione turistica di assoluto rilievo²¹.

15. I comandanti (o gli armatori stessi) delle navi, per la realizzazione della crociera secondo l'itinerario prescelto²², chiedono di norma l'assistenza di una agenzia raccomandataria marittima²³, che ha il compito di procurare l'ormeggio presso approdi adeguati alle caratteristiche tecniche dell'imbarcazione e alle esigenze degli ospiti, di assistere il comandante nei rapporti con le autorità marittime e doganali per le formalità di ingresso, imbarco e sbarco nonché di fornire servizi tecnici e logistici (approvvigionamento, rifornimento carburante, manutenzione e riparazioni) e servizi turistici e di assistenza agli ospiti, quali *conciierge*, organizzazione di attività a terra e assistenza medica, oltre al supporto al comandante ed equipaggio. Tale assistenza è più spesso richiesta dalle navi straniere e in particolare da quelle battenti bandiera extra-UE, che sono una quota significativa dei *large yacht* che visitano le coste italiane e sono soggette a obblighi specifici²⁴.

mentre nella prassi degli agenti/noleggiatori/gestori di ormeggi si parla di *superyacht* per unità di lunghezza compresa tra 40-50 metri e 60-70 metri, di *megayacht* per le unità fino ai 100 metri e di *gigayacht* per le unità ancora più grandi.

¹⁸ Cfr. la sintesi dello studio Altagamma-Deloitte "La nautica da diporto in Italia - Contributo diretto, indiretto e indotto della nautica Alto di Gamma (estratto)".

¹⁹ Cfr. doc. 20.1.

²⁰ Cfr. il citato studio Deloitte-Alttagamma, nonché lo studio "I grandi yacht e i porti della nuova AdSP: le ricadute economiche e le prospettive", preparato nel 2018 da Risposte Turismo per l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.

²¹ Cfr. docc. 1, 15.1, 17.1, 20.1, nonché il citato studio di Risposte Turismo.

²² Nel caso del noleggio l'itinerario è parte integrante del contratto, rendendone complessa la modifica (cfr. doc. 20.1).

²³ Le agenzie marittime raccomandatarie sono agenzie marittime all'interno delle quali opera il raccomandatario marittimo, figura autorizzata che assiste il comandante nei rapporti con autorità e terzi e organizza la sosta in porto, assumendo la responsabilità legale delle operazioni svolte per conto dell'armatore, del comandante o del locatario (cfr. articolo 2, legge n. 135/1977).

²⁴ L'armatore/comandante della nave da diporto trova spesso preferibile rivolgersi a un'agenzia raccomandataria marittima per far fronte alla complessità amministrativa e operativa di taluni adempimenti richiesti dalla normativa vigente, in particolare alle navi da diporto battenti bandiera estera, quali per esempio: (i) l'individuazione di un soggetto responsabile per le obbligazioni contratte dalle imbarcazioni straniere sul territorio nazionale, in quanto l'articolo 3 della legge n. 135/1977 prevede che il raccomandatario ottenga dal suo mandante la disponibilità di fondi sufficienti a garantire l'adempimento delle obbligazioni assunte dal mandatario per conto della nave straniera; (ii) le navi battenti bandiera extra-UE destinate a uso commerciale sono soggette, ai sensi dell'articolo 59 del Codice della nautica da diporto, all'adempimento degli obblighi informativi nei confronti dell'autorità marittima di cui all'articolo 179 del Codice della navigazione.

16. L'attività di raccomandazione marittima è collegata a un certo porto o a un gruppo di porti limitrofi, come emerge dal Codice della navigazione (regio decreto 30 marzo 1942, n. 327) e dalla legge 4 aprile 1977, n. 135. Ai sensi della legge n. 135/1977, l'esercizio della professione è subordinato all'iscrizione nell'elenco dei raccomandatari istituito presso le CCIAA delle località ove abbia sede una direzione marittima (articolo 1); tale iscrizione abilita a svolgere l'attività di raccomandazione in una località compresa nella circoscrizione della direzione marittima (articolo 6)²⁵.

17. Di regola²⁶, il comandante della nave, per conto dell'armatore, contatta l'agenzia chiedendo la prestazione dei servizi di agenzia marittima e, in particolare, la prenotazione dell'ormeggio presso le banchine in grado di ospitare lo *yacht*. L'agenzia marittima, ricevuto l'itinerario della nave assistita, si mette in contatto con i vari concessionari delle banchine per concordare i periodi di sosta, con il relativo prezzo di ormeggio. Al momento del primo contatto, finalizzato all'avvio della procedura di verifica della disponibilità e assegnazione dell'ormeggio (in breve, "la prenotazione"), l'agenzia marittima *"deve indicare al concessionario della banchina, oltre ai giorni di sosta, anche tutti i riferimenti della nave per la quale si effettua la richiesta, ivi incluso il nome dello yacht/superyacht e il contatto del suo Comandante."*²⁷. Ottenuta l'assegnazione dell'ormeggio, l'agenzia conferma l'itinerario al comandante e offre la prestazione degli altri servizi.

18. Nel mercato dei servizi di agenzia raccomandataria marittima per navi da diporto operano, a livello nazionale, diversi soggetti, con base presso le principali località diportistiche italiane. Tra questi, i principali operatori sono il Gruppo Luise (con un fatturato complessivo di circa 24 milioni di euro), Med Yachts Services (Sanremo, con un fatturato nel settore in questione di circa 7,3 milioni di euro), ACQ Italy (Venezia, con circa 4,4 milioni di euro di fatturato), Pesto Sea Group (Genova/Portofino/La Spezia, integrato nella gestione della Marina di Molo Vecchio a Genova, con un fatturato complessivo di circa 4,2 milioni di euro escludendo la gestione della Marina). Il valore di questo mercato, sulla base dei fatturati delle società considerate, è stimabile in almeno 40 milioni di euro.

IV. VALUTAZIONI

IV.1 I mercati rilevanti

19. Le condotte segnalate riguardano due mercati verticalmente collegati: il mercato a monte della fornitura di accosti ("posti barca") per l'ormeggio di unità da diporto²⁸ e il mercato a valle dei servizi di agenzia raccomandataria marittima.

²⁵ L'iscrizione avviene previo esame svolto a livello locale e pagamento di una cauzione (articoli 7-11).

²⁶ Cfr. docc. 1, 15.1, 20.1.

²⁷ Cfr. doc. 1.

²⁸ I servizi di ormeggio per imbarcazioni da diporto possono essere distinti da quelli destinati ai servizi commerciali, di linea e non, a causa delle differenti esigenze di servizio delle due categorie di clienti e del fatto che si tratta di servizi svolti in ambiti distinti, dato che il medesimo porto può ospitare le funzioni commerciali e quelle diportistiche solo in aree distinte per destinazione d'uso.

IV.1.1 Il mercato della fornitura di posti barca per l'ormeggio di navi da diporto

20. Dal punto di vista geografico, il mercato della fornitura di posti barca appare avere dimensione locale, essendo strettamente legato alla destinazione del diportista o dei turisti che hanno noleggiato la nave da diporto. Nel presente caso, esso può essere circoscritto al Golfo di Napoli.

21. Le condotte segnalate riguardano la fornitura di posti barca per la sosta di unità che sono in crociera. Per tale motivo, esso riguarda i soli posti barca disponibili per le unità in transito e quindi non occupati stabilmente sulla base di contratti di ormeggio stagionale o stanziale.

22. I “posti barca” per l'ormeggio delle unità da diporto possono essere offerti su banchine e moli fissi o su banchine galleggianti collegate alla terraferma, nonché mediante punti di ormeggio su boe posizionate in mare sotto costa (cc.dd. “campi boe”).

23. I porti e gli approdi turistici²⁹ si differenziano funzionalmente rispetto alla loro capacità di costituire un adeguato e agevole punto di imbarco iniziale e sbarco finale per gli ospiti che partecipano alle crociere degli *yacht*, nonché per il riposo degli equipaggi e i rifornimenti in occasione del *turnaround* tra un noleggio e l'altro. Da questo punto di vista, i porti delle isole del Golfo di Napoli non appaiono sostituibili con quelli di Napoli e Castellammare di Stabia in ragione della differente accessibilità rispetto ai principali servizi della terraferma³⁰.

24. Inoltre, l'ormeggio presso campi boe e la sosta in rada, in assenza di una specifica e apposita organizzazione dei servizi da terra, appaiono scarsamente sostituibili all'ormeggio presso porti o approdi turistici collegati alla terraferma in termini di facilità di accesso alle navi, livello di sicurezza e continuità operativa degli ormeggi, efficienza delle operazioni di imbarco e sbarco degli ospiti, assistenza all'equipaggio, approvvigionamento, rifornimento e gestione dei servizi connessi al cambio di crociera³¹.

25. All'interno del singolo approdo o porto turistico, gli spazi possono essere allocati in maniera più o meno rigida tra unità di dimensioni diverse (in particolare, di diversa LOA), in funzione della planimetria dell'approdo/porto, del pescaggio e delle esigenze di adeguati spazi di manovra. Vi è quindi una sostituibilità asimmetrica tra posti barca: le unità più piccole possono occupare i posti barca in grado di accogliere unità di maggiori dimensioni, seppure a costo di un minor ricavo³² diretto (unità di taglia maggiore pagano di più per metro lineare di lunghezza) e indiretto (relativo agli eventuali altri servizi offerti dal porto/approdo turistico), mentre non è vero il contrario. Ciò

²⁹ L'articolo 2, comma 1, del D.P.R. n. 509/1997 individua tre tipologie di “*strutture dedicate alla nautica da diporto*”:

a) il «porto turistico», ovvero il complesso di strutture amovibili e inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto e il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;

b) l'«approdo turistico», ovvero la porzione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, destinata a servire la nautica da diporto e il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;

c) i «punti d'ormeggio», ovvero le aree demaniali marittime e gli specchi acquei dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio, anche a secco, di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.”.

³⁰ Cfr. docc. 1, 15.1, 17.1.

³¹ Cfr. docc. 17.1, 20.1.

³² Il costo-opportunità di utilizzare posti barca di dimensioni maggiori per unità più piccole è particolarmente elevato in alta stagione (giugno-settembre), in considerazione del limitato numero di approdi disponibili per le navi da diporto in confronto alla domanda.

significa che il mercato rilevante per la fornitura di posti barca deve essere individuato anche sulla base della dimensione delle unità da diporto.

26. Ai fini del presente procedimento, appare opportuno distinguere i posti barca per navi da diporto (maggiori di 24 metri) da quelli per le unità da diporto minori, con possibilità di ulteriori segmentazioni in funzione della LOA massima delle unità accoglibili che potranno essere approfondite in corso di istruttoria.

27. In prima approssimazione, quindi, si può definire il mercato rilevante come quello della fornitura di posti barca presso porti e approdi turistici in grado di accogliere navi da diporto (unità di LOA maggiore di 24 metri) in transito e che abbiano caratteristiche tali da porsi naturalmente come punti di imbarco/sbarco degli ospiti all'inizio o alla fine delle crociere e siano dotati dei servizi necessari alle fasi di *turnaround*.

28. Nel Golfo di Napoli, il mercato rilevante così definito include l'approdo turistico del Molo di Sopraflutto "Sannazzaro" nel porto di Napoli Mergellina³³ gestito dal Gruppo Luise, il porto turistico di Marina di Stabia, l'approdo turistico di Porto Antico di Stabia.

IV.1.2 Il mercato dei servizi di agenzia raccomandataria marittima per le navi da diporto

29. Come detto, i *large yacht* richiedono una pluralità di prestazioni tra loro complementari, che vanno dai servizi basilari di raccomandazione (prenotazione del posto barca, assistenza nei rapporti con le autorità marittime) ai servizi tecnico-logistici, turistici e di assistenza agli ospiti.

30. I servizi di agenzia raccomandataria marittima per le navi da diporto devono essere distinti da quelli prestati alle unità da diporto più piccole perché comprendono un'ampia gamma di servizi che vanno ben oltre l'assistenza per la prenotazione del posto barca. Anche all'interno di tale mercato appare possibile operare una distinzione in funzione della dimensione delle unità da diporto, atteso che la tipologia, la complessità e il livello qualitativo dei servizi richiesti tendono a variare sensibilmente al crescere della dimensione dell'unità.

31. Dal punto di vista geografico, la concorrenza tra agenzie raccomandatarie marittime sembra avere una dimensione locale, data innanzitutto dall'importanza della conoscenza dei luoghi, delle strutture e delle peculiarità locali e dalla presenza di un agente in loco per la risoluzione diretta di varie problematiche. A ciò si aggiunge la disciplina che subordina l'esercizio dell'attività di raccomandazione marittima all'iscrizione presso l'elenco dei raccomandatari competente per la relativa circoscrizione marittima.

32. Tuttavia, poiché le agenzie marittime più importanti prestano assistenza alle navi da diporto su itinerari che spesso interessano più porti e località lungo le coste nazionali e a tal fine dispongono di una rete di raccomandatari operanti in punti chiave del territorio, appartenenti anche a direzioni marittime differenti, la dimensione geografica potrebbe essere più ampia e corrispondere al livello nazionale. Ciò anche in ragione del fatto che la disciplina sull'esercizio della professione di raccomandatario marittimo non sembra rappresentare una rilevante barriera all'entrata a livello locale.

³³ Secondo l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, lungo la linea costiera della città di Napoli non vi sono dei veri e propri "porti turistici" come definiti dal D.P.R. n. 509/1997. Dato che il porto di Napoli Mergellina può essere considerato un porto multifunzionale, essendo adibito, tra l'altro, ai servizi di linea via aliscafo con le isole minori del Golfo e con le isole Eolie, il Molo di Sopraflutto "Sannazzaro" e le aree limitrofe adibite alla nautica da diporto potrebbero essere considerate un "approdo turistico", ad avviso della citata Autorità di Sistema Portuale (cfr. doc. 6).

33. Allo stato, non appare comunque necessario individuare se la dimensione geografica del mercato dei servizi di raccomandazione marittima per le navi da diporto abbia dimensione locale o nazionale, anche in ragione della rilevanza in ogni caso rivestita dall'area del Golfo di Napoli per le crociere dei *large yacht*. Tale questione potrà essere approfondita nel corso del procedimento istruttorio.

34. In prima approssimazione, è possibile quindi identificare un mercato dei servizi di agenzia marittima per navi da diporto – potenzialmente suscettibile di ulteriore segmentazione in funzione della dimensione delle unità servite – di ampiezza al massimo nazionale.

IV.2 La posizione del Gruppo Luise nei mercati rilevanti

IV.2.1 La posizione dominante del Gruppo Luise nel mercato della fornitura di posti barca presso porti/approdi turistici per l'ormeggio di navi da diporto in transito nel Golfo di Napoli

35. La tabella seguente riassume i dati e le stime disponibili sui porti e approdi turistici del mercato rilevante. Dalle informazioni a disposizione non emergono rilevanti modifiche della disponibilità di ormeggi in tali porti e approdi negli ultimi anni.

Tabella n. 1: stime della capacità di accoglienza dei porti e approdi turistici del Golfo di Napoli (posti barca disponibili)

Approdo/Porto turistico	Posti barca	Note
Joseph Luise E Sons	Fino a 17 navi da diporto LOA < 45 metri (*) -	Transito e stanziali
Luise International & Co	6/12 navi da diporto LOA < 75 metri (*)	Solo transito dal 1° maggio al 30 settembre (concessione)
Porto Antico di Stabia	20 navi da diporto, di cui 2 con LOA > 70 metri (**)	Transito e stanziali
Gruppo Luise	43/49	Transito e stanziali
Marina di Stabia	36 slot LOA 24-70 metri; 4 slot LOA 70-75 metri (***)	Transito e stanziali
Operatori terzi minori del porto di Castellammare di Stabia³⁴	8	Transito e stanziali
Tot	91/97	Transito e stanziali

(*) Stime su planimetrie fornite da AdSP-MTC (doc. 6.1) e dimensioni *yacht* presi dal segnalante (docc. 1 e 2)

(**) Fonte: AdSP-MTC (docc. 6, 6.7, 9 e allegati)

(***) Fonte: Marina di Stabia S.p.A. (doc. 10)

36. Anche tenendo conto degli operatori minori di Castellammare di Stabia, il Gruppo Luise sarebbe il primo operatore del mercato, con una quota della capacità di ormeggio per navi da diporto

³⁴ Secondo le informazioni fornite dall'AdSP-MTC, nel porto di Castellammare di Stabia vi sono altri due concessionari minori, presso i quali sarebbero disponibili 8 posti barca per LOA comprese tra 24 e 40 metri. Di tali concessionari minori gli operatori sentiti non hanno fatto cenno, per cui si deve ritenere che i relativi posti barca non siano disponibili per il transito, se non nella misura minima dell'8% stabilita dalla legge, che equivarrebbe nel caso di specie a 1 posto barca.

nei porti e negli approdi del mercato rilevante compresa tra il 47% e il 51%, a seconda della dimensione delle navi considerate nelle stime³⁵.

Tale quota supererebbe il 53% considerando i posti barca di LOA maggiore di 45 metri.

37. Tale stima della quota di mercato detenuta dal Gruppo Luise è da considerarsi conservativa, in quanto non tiene conto del fatto che una quota sostanziale dei posti barca dei concorrenti è vincolata da contratti di ormeggio stanziale o stagionale e non è quindi disponibile per le navi da diporto in transito³⁶. Al contrario, Luise International è tenuta dalla concessione a offrire tutti i propri posti barca alle unità in transito nel periodo maggio-settembre.

38. Infine, il Gruppo Luise è l'unico in grado di ospitare navi da diporto di LOA superiore ai 75 metri – il segmento che presenta le più lucrative possibilità di fornitura di servizi turistici e di assistenza per le agenzie marittime.

39. La posizione di dominanza del Gruppo Luise, oltre che dalle elevate quote di mercato, è suggerita dal fatto che lo stesso risulta l'unico operatore a disporre di posti barca presso Mergellina. Occorre infatti considerare che la domanda di ormeggi da parte degli armatori e dei comandanti delle navi da diporto è caratterizzata da preferenze ben definite, legate alla destinazione prescelta, alla vicinanza al centro cittadino, alle esigenze logistiche degli ospiti e all'organizzazione delle attività a terra. Ne consegue una domanda tendenzialmente poco elastica al prezzo e difficilmente orientabile verso porti alternativi, soprattutto quando l'esigenza riguarda lo sbarco o l'imbarco di passeggeri in una specifica località. Sotto questo profilo, l'approdo turistico di Napoli-Mergellina appare avere caratteristiche che lo differenziano significativamente dagli altri porti e approdi considerati, in termini di prestigio della localizzazione, prossimità a eventi e attrazioni culturali, opportunità di *shopping* di fascia elevata e qualità complessiva dell'offerta turistica accessibile agli ospiti, nonché per il fatto di rientrare tradizionalmente negli itinerari proposti dalle agenzie che noleggiavano le navi da diporto³⁷. Ciò rende prioritario per gli ospiti degli *yacht* e, quindi, per le imbarcazioni stesse, l'accesso agli ormeggi presso il porto di Mergellina e fa sì che il Gruppo Luise, rappresentando un interlocutore imprescindibile per ottenere tale approdo, possa comportarsi in modo indipendente rispetto ai propri concorrenti.

40. In definitiva, il gruppo Luise appare detenere una posizione dominante nel mercato della fornitura di posti barca presso porti/approdi turistici per l'ormeggio di navi da diporto in transito nel Golfo di Napoli alla luce non solo della quota di mercato detenuta nell'offerta di posti barca per il transito di *large yacht* nei porti/approdi del Golfo di Napoli adatti ad essere punto di imbarco/sbarco di inizio/fine crociera e alla posizione di assoluta preminenza nel segmento degli *yacht* di maggiore LOA ma anche dell'elevata indipendenza di comportamento di cui può godere.

³⁵ A seconda della stima utilizzata per Luise International, la dimensione del mercato varia da 91 a 97 posti barca, includendo anche gli operatori minori di Castellammare (8 posti barca).

³⁶ Secondo le stime del segnalante presso Marina di Stabia sarebbero disponibili per il transito soltanto 10 *slot* LOA > 50 metri e 4 *slot* LOA < 40-50 metri (cfr. docc. 17.1, 18.2).

³⁷ Il segnalante e gli altri operatori sentiti sono concordi sul punto (docc. 1, 15.1, 17.1, 20.1). Cfr. anche il citato studio di Risposte Turismo.

IV.2.2 La posizione del Gruppo Luise nel mercato dei servizi di agenzia di raccomandazione marittima

41. Secondo gli operatori sentiti, solo il gruppo Luise, Med Yacht Services s.r.l. e ACQ avrebbero rilevanza internazionale e opererebbero su scala nazionale, mentre le altre agenzie raccomandatarie marittime avrebbero ambiti di operatività sostanzialmente regionali o pluriregionali.

A livello nazionale, secondo le stime del segnalante che trovano riscontro nei dati disponibili, il Gruppo Luise deterrebbe una quota di mercato pari a circa il 50%, mentre gli altri concorrenti deterrebbero quote non superiori al 10%, pur potendo avere una posizione di rilievo a livello locale.

42. Non si dispone dei dati relativi al fatturato realizzato dalle varie agenzie raccomandatarie marittime nel Golfo di Napoli. In tale ambito tuttavia si può stimare che il Gruppo Luise detenga una posizione di preminenza. Il segnalante stima che il Gruppo Luise detenga una quota di mercato del 90% in tale ambito.

43. Sulla base delle considerazioni precedenti e alla luce della rilevanza strategica del Golfo di Napoli per le agenzie raccomandatarie marittime che intendano operare su scala nazionale si può ritenere che il Gruppo Luise detenga una posizione di assoluto rilievo nella fornitura dei servizi di agenzia raccomandataria marittima non solo nel Golfo di Napoli, ma anche a livello nazionale.

IV.3 *Le condotte contestate e il possibile abuso di posizione dominante*

44. La capacità dell'agente raccomandatario marittimo di assicurarsi la disponibilità dell'ormeggio desiderato è l'essenza dell'attività di raccomandazione e rappresenta una precondizione essenziale per la fornitura di ulteriori servizi di agenzia marittima alla nave da diporto. Per avviare la procedura di verifica della disponibilità e assegnazione dell'ormeggio l'agente deve fornire al concessionario dell'ormeggio una serie di informazioni di identificazione e contatto della nave da diporto cliente.

45. Il Gruppo Luise, concessionario degli approdi turistici del Molo di Sopraflutto di Mergellina e del porto di Castellammare di Stabia, è verticalmente integrato nella fornitura di servizi di agenzia raccomandataria marittima, attraverso sia le stesse società concessionarie che società separate, tra le quali sussistono forti relazioni personali a livello di dirigenti apicali³⁸.

46. L'approdo turistico di Mergellina è l'unico approdo per navi da diporto del litorale partenopeo ed è gestito dal Gruppo Luise in virtù di concessioni in esclusiva per l'utilizzo di beni del demanio marittimo. Tale approdo è percepito come non sostituibile con altri da parte di una porzione sostanziale della domanda proveniente dai turisti nautici, come risulta dal comportamento della clientela delle agenzie denuncianti, che preferisce cambiare raccomandatario marittimo piuttosto che rinunciare allo scalo a Napoli³⁹.

L'accesso a tale approdo rappresenta dunque un *input* essenziale per qualunque agenzia marittima voglia offrire i propri servizi di raccomandazione e di assistenza alle navi da diporto che intendano fare scalo a Napoli.

47. Le informazioni acquisite indicano che i concessionari del Gruppo Luise avrebbero respinto per presunta indisponibilità o lasciate inevase le richieste di accesso al Molo di Mergellina e al Porto

³⁸ In particolare, gli amministratori di Luise Associates sono anche amministratori di JLuise&Sons e Luise International.

³⁹ Cfr. docc. 1, 2, 17.1, 19.5, 20.1.

Antico di Stabia presentate dagli agenti raccomandatori marittimi concorrenti, impedendogli di fornire il servizio di raccomandazione marittima richiesto.

Le società del Gruppo Luise avrebbero poi ricontattato direttamente le navi da diporto, sfruttando le informazioni privilegiate acquisite dalle società concessionarie del Gruppo Luise, per offrire gli ormeggi negati alle agenzie concorrenti, a condizione che eleggessero come proprie agenzie raccomandatarie marittime quelle del gruppo Luise, sia nel Golfo di Napoli che altrove.

48. Il Gruppo Luise avrebbe dunque fatto leva sulla propria posizione di unico fornitore di un *input* essenziale – gli approdi di Napoli Mergellina – e di concessionario degli approdi per navi da diporto di grandi dimensioni disponibili presso Castellammare di Stabia per sottrarre clientela alle agenzie marittime concorrenti, ostacolandone l'operatività nel mercato dei servizi di agenzia di raccomandazione marittima (sia di raccomandazione, sia dei servizi a più alto valore aggiunto) al fine di preservare ed espandere la propria posizione di mercato nella fornitura di tali servizi, sia nel Golfo di Napoli che a livello nazionale.

49. Tale strategia escludente appare rafforzata dalle modalità con cui il Gruppo Luise presenta i propri servizi di agenzia marittima a Napoli. Tale presentazione, infatti, non distingue chiaramente l'attività di agenzia raccomandataria marittima da quella di concessionario degli ormeggi, i quali dovrebbero invece essere accessibili a tutti gli *yacht* a condizioni eque e non discriminatorie, indipendentemente dall'identità del raccomandatorio marittimo prescelto. La commistione tra le due attività è infatti idonea a generare l'impressione che l'accesso agli ormeggi sia funzionalmente collegato, se non subordinato, al ricorso ai servizi di agenzia del Gruppo Luise, favorendo in tal modo l'accettazione delle illegittime richieste del Gruppo di subordinare l'accesso all'acquisto dei servizi di agenzia marittima presso le agenzie dello stesso Gruppo Luise.

50. Alla luce della posizione dominante detenuta dal Gruppo stesso nella fornitura di posti barca presso porti e approdi turistici per l'ormeggio di navi da diporto in transito nel Golfo di Napoli, il diniego, la limitazione e la gestione discriminatoria dell'accesso agli approdi turistici di Napoli Mergellina e di Porto Antico di Stabia da parte del Gruppo Luise e la subordinazione dell'accesso a tali infrastrutture all'acquisto dei servizi di agenzia raccomandataria marittima del Gruppo Luise nel Golfo di Napoli e nelle altre destinazioni toccate dai diportisti interessati, appaiono condotte idonee a precludere ai concorrenti la possibilità di competere efficacemente nel mercato a valle dei servizi di agenzia raccomandataria marittima, sia a livello locale che a livello nazionale, essendo la capacità di operare pienamente nel Golfo di Napoli strategica per la competizione a livello nazionale.

Tali condotte potrebbero pertanto integrare un abuso di posizione dominante ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 287/1990.

51. Le condotte, riferibili alle società del Gruppo Luise, Joseph Luise E Sons S.r.l. e Luise International & Co. S.r.l. (concessionarie di approdi turistici e raccomandatarie marittime), Porto Antico di Stabia S.r.l. (concessionaria di un approdo turistico) e Luise Associates S.r.l. (agenzia raccomandataria marittima), nonché alla capogruppo Luise Group S.r.l., i cui amministratori sono anche amministratori delle concessionarie e delle agenzie suddette, hanno avuto luogo a partire almeno dal 2022 e appaiono essere ancora in corso.

RITENUTO, pertanto, che le condotte descritte, poste in essere da Luise Group S.r.l., Joseph Luise E Sons S.r.l., Luise International & Co. S.r.l., Luise Associates S.r.l. e Porto Antico di Stabia S.r.l., siano suscettibili di configurare un abuso di posizione dominante ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 287/1990;

DELIBERA

- a) l'avvio dell'istruttoria ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/1990 nei confronti di Luise Group S.r.l., Joseph Luise E Sons S.r.l., Luise International & Co. S.r.l., Luise Associates S.r.l. e Porto Antico di Stabia S.r.l. per accertare l'esistenza di una violazione dell'articolo 3 della legge n. 287/1990;
- b) la fissazione del termine di giorni sessanta, decorrente dalla data di notificazione del presente provvedimento, per l'esercizio da parte dei legali rappresentanti delle parti, o da persona da essi delegata, del diritto di essere sentiti, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione Trasporti, Energia e Ambiente del Dipartimento Concorrenza - 2 di questa Autorità almeno quindici giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;
- c) che il responsabile del procedimento è il dottor Fabio Massimo Esposito;
- d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione Trasporti, Energia e Ambiente del Dipartimento Concorrenza - 2 di questa Autorità dai rappresentanti legali delle parti o da persona da essi delegata;
- e) che il termine di chiusura del procedimento è fissato al 26 novembre 2027.

Il presente provvedimento sarà notificato ai soggetti interessati e pubblicato nel Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

IL SEGRETARIO GENERALE
Guido Stazi

LA PRESIDENTE *f.f.*
Elisabetta Iossa
