C12195 - FNM-ATB MOBILITÀ-BRESCIA MOBILITÀ/NUOVI TRASPORTI LOMBARDI

Provvedimento n. 27408

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 31 ottobre 2018;

SENTITO il Relatore Professor Michele Ainis;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287 ed, in particolare, l'articolo 5 della medesima;

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

VISTA la comunicazione delle società ATB Mobilità S.p.A., Brescia Mobilità S.p.A. e FNM S.p.A., pervenuta in data 5 ottobre 2018;

VISTI gli atti del procedimento;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. ATB Mobilità S.p.A. (di seguito ATB Mobilità) è la società che gestisce in forma integrata la mobilità nel territorio di Bergamo e, attraverso la propria controllata ATB Servizi S.p.A. (di seguito ATB Servizi), svolge l'attività di trasporto pubblico locale (TPL), in particolare su gomma, nel Comune capoluogo e nei Comuni limitrofi¹. ATB Mobilità è controllata dal Comune di Bergamo che ne detiene il 100% del capitale sociale.

Nel 2016, il fatturato consolidato realizzato da ATB Mobilità, interamente in Italia, è stato pari a circa [30-100]² milioni di euro.

2. Brescia Mobilità S.p.A. (di seguito Brescia Mobilità) svolge e coordina i diversi servizi di mobilità a Brescia e in particolare opera attraverso la propria controllata Brescia Trasporti S.p.A. (di seguito Brescia Trasporti), la quale esercita l'attività di TPL urbano su gomma del Comune di Brescia e di 14 comuni limitrofi; Brescia Mobilità gestisce altresì, con la propria controllata Metro Brescia S.r.l., la metropolitana leggera automatica nella città di Brescia³. Brescia Mobilità è controllata dal Comune di Brescia che ne detiene il 99,75% del capitale sociale; il residuo 0,25% del capitale è detenuto da A2A S.p.A..

Nel 2016, il fatturato consolidato realizzato da Brescia Mobilità, interamente realizzato in Italia, è stato di circa [30-100] milioni di euro.

3. FNM S.p.A. (di seguito FNM) è una società attiva sia nel settore del trasporto ferroviario, che nel TPL su gomma. In particolare, mediante la società Trenord S.r.l., partecipata pariteticamente con Trenitalia S.p.A., FNM opera in tutto il territorio lombardo nel trasporto ferroviario (linee regionali, suburbane e Malpensa Express) e, mediante Ferrovie Nord S.p.A., gestisce oltre 300 km di rete ferroviaria e 124 stazioni⁴. Per quanto riguarda il TPL su gomma, FNM opera attraverso la propria controllata Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A. (di seguito FNMA), presente in particolare nei territori di Varese, Como e Brescia, nonché tramite le società ATV-Azienda Trasporti Verona S.r.l., attiva a Verona e La Linea S.p.A., attiva in Veneto⁵. FNM è una società quotata alla Borsa di Milano e partecipata al 57,57% dalla Regione Lombardia, che ne detiene il controllo. Il 14,74% del capitale è detenuto da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.. Il resto è detenuto da altri azionisti minori con una partecipazione inferiore al 10%.

Nel 2016 il fatturato realizzato da FNM, interamente in Italia, è stato pari a circa [495-700] milioni di euro.

4. Nuovi Trasporti Lombardi S.r.l. (di seguito NTL) è una società che dispone di una partecipazione del 45% nella società Apam Esercizio S.p.A. (di seguito APAM), controllata da Apam S.p.A.⁶. APAM opera nel settore del TPL su gomma a Mantova e Brescia, gestendo servizi di trasporto di persone e merci, le connesse attività di programmazione e organizzazione operativa nonché i servizi connessi al trasporto e alla mobilità in genere. NTL è controllata congiuntamente da ATB Mobilità e Brescia Mobilità, che ne detengono ciascuna il 50% del capitale sociale.

¹ [ATB Mobilità svolge altresì attività di gestione della sosta, manutenzione della segnaletica/impianti semaforici e gestione dei varchi elettronici. Cfr. anche <https://www.atb.bergamo.it/it/gruppo-atb/gruppo>.]

² [Nella presente versione alcuni dati sono omessi, in quanto si sono ritenuti sussistenti elementi di riservatezza o di segretezza delle informazioni.]

³ [Brescia Mobilità gestisce anche, direttamente, il bike sharing e il car sharing, oltre a svolgere attività di gestione dei parcheggi, di impianti semaforici e di controllo del traffico e ztl. Cfr. anche <https://www.bresciamobilita.it/>.]

⁴ [Dislocate in varie province (Milano, Varese, Como, Monza e Brianza, Novara e Brescia).]

⁵ [FNMA offre anche una linea di granturismo (Milano-Campione d'Italia), corse sostitutive di ferrovia e servizi scuolabus. Cfr. anche <http://www.fnmgroup.it/it/il-gruppo-fnm>.]

⁶ [Cfr. caso C9588 Azienda Trasporti Milanesi ATM-ATB Mobilità-Brescia Trasporti/Apam Esercizio, in Boll. 37/2008.]

Nel 2016 NTL ha realizzato un fatturato [inferiore a un milione di euro].

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

5. L'operazione prevede che, previo aumento di capitale, le società ATB Mobilità, Brescia Mobilità e FNM conferiscano alla società NTL una partecipazione pari al 49% delle rispettive società che operano nel TPL, ovvero ATB Servizi, Brescia Trasporti e FNMA; ciascuna delle citate società *holding* manterrà il 51% del capitale della rispettiva società operativa. Ad esito di tali conferimenti, si determinerà il passaggio da una situazione in cui ATB Mobilità e Brescia Mobilità detenevano ciascuna il 50% del capitale sociale di NTL, ad una situazione in cui FNM, ATB Mobilità e Brescia Mobilità deterranno ciascuna una quota di partecipazione pari a un terzo del capitale sociale di NTL.

6. Per effetto di tali conferimenti e in virtù delle regole di *governance* previste dallo Statuto e dai patti parasociali delle imprese coinvolte, l'operazione determinerà: nel caso di NTL, il passaggio da una situazione di controllo congiunto di due operatori (ATB Mobilità e Brescia Mobilità) a una situazione di controllo congiunto di tre operatori (ATB Mobilità, Brescia Mobilità e FNM, acquirente di un terzo del capitale sociale di NTL)⁷; con riguardo alle tre società operative (ATB Servizi, Brescia Trasporti e FNMA), il passaggio da una situazione in cui ciascuna delle predette società è sotto il controllo esclusivo della rispettiva *holding* (ATM Mobilità, Brescia Mobilità e FNM), a una situazione in cui ogni società operativa sarà controllata congiuntamente dalla propria *holding*, che manterrà il 51% del capitale sociale, e da NTL⁸.

7. [Omissis].

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

8. L'operazione comunicata, in quanto comporta una modifica del controllo di più imprese, costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera b), della legge n. 287/90.

Essa rientra nell'ambito di applicazione della legge n. 287/90 non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento n. 139/2004, ed è soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva disposto dall'articolo 16, comma 1, della medesima legge in quanto il fatturato totale realizzato nell'ultimo esercizio a livello nazionale dall'insieme delle imprese interessate è stato superiore a 495 milioni di euro e in quanto il fatturato totale realizzato individualmente a livello nazionale da almeno due delle imprese interessate è stato superiore a 30 milioni di euro.

IV. VALUTAZIONI

a) I mercati rilevanti

9. Il settore interessato dall'operazione è quello dei servizi di TPL, i quali, in base alla normativa vigente, vengono operati sulla base di contratti di servizio in esclusiva, affidati con procedure a evidenza pubblica o, laddove ricorrano le condizioni previste dalla normativa, *in house* (o direttamente)⁹.

Tali contratti di servizio definiscono i quantitativi da offrire, gli orari, i livelli qualitativi, l'ammontare dei corrispettivi pubblici, nonché le tariffe e le agevolazioni tariffarie. In questo senso, l'impatto dell'operazione va valutato non tanto con riferimento alle possibili sovrapposizioni orizzontali, intra o intermodali, nelle linee di traffico in cui sono presenti le imprese interessate, quanto con riferimento ai mercati coincidenti con i bacini di traffico in relazione ai quali viene effettuato, dagli enti competenti, l'affidamento dei servizi di TPL.

10. A tale riguardo si osserva che, in base alla L.R. Lombardia n. 6/2012, come modificata dalla L.R. Lombardia n. 19/2015, il territorio lombardo è stato suddiviso in 6 bacini territoriali ottimali e omogenei (BTOO) corrispondenti ai confini amministrativi delle seguenti provincie e della Città metropolitana di Milano: 1) BTOO di Bergamo; 2) BTOO di Brescia; 3) BTOO di Como, Lecco e Varese; 4) BTOO di Cremona e Mantova; 5) BTOO di Città metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia; 6) BTOO di Sondrio. La suddivisione nei bacini è stata effettuata, in genere, accorpando

⁷ [Ci si riferisce in particolare alle regole di *governance* di NTL desumibili dallo Statuto e dai patti parasociali, i quali, con riguardo alla composizione del Consiglio di Amministrazione, composto da 5 membri, riconoscono a ciascun socio il diritto di nominare in via turnaria, per la durata di un intero mandato (triennale): il Presidente del Consiglio di Amministrazione e un consigliere di amministrazione oppure l'Amministratore Delegato oppure due consiglieri di amministrazione, di cui uno con la carica di Vice Presidente. In relazione alle deliberazioni del Consiglio di Amministrazione - valide se c'è la presenza effettiva della maggioranza dei suoi membri in carica - esse sono prese con la maggioranza assoluta dei voti dei presenti, ma è prevista l'unanimità dei suoi componenti su materie strategiche come ad esempio l'approvazione del piano strategico, del piano di investimenti e del budget annuale della società.]

⁸ [Le regole di *governance* sono desumibili dai patti parasociali e dallo Statuto delle imprese interessate. In particolare, il Consiglio di Amministrazione di ogni società operativa è composto da 5 membri, di cui 3, tra cui l'amministratore delegato, nominati dalla propria *holding* e due, tra cui il Presidente, da NTL, su proposta degli altri due soci. I quorum deliberativi sono stabiliti in sostanziale adesione ai principi che regolano le medesime materie di NTL, che prevedono che le decisioni su materie strategiche (approvazione del piano strategico, del piano di investimenti e del budget annuale della società) siano assunte all'unanimità dei componenti del Consiglio di Amministrazione.]

⁹ [Cfr. in particolare il Regolamento 1370/2007. Per approfondimenti cfr. l'indagine conoscitiva dell'Autorità sulle condizioni concorrenziali nei mercati dei servizi di TPL (IC47).]

le aree urbane alle aree extraurbane e con dimensioni perlopiù coincidenti con i territori provinciali. Le parti interessate dall'operazione sono presenti nei primi 3 BTOO (Brescia; Bergamo; Lecco, Como e Varese)¹⁰.

11. In ciascun BTOO opera un'Agenzia per il TPL, che rappresenta lo strumento per l'esercizio associato delle funzioni spettanti agli enti locali in materia di TPL e che organizza le procedure per l'affidamento dei servizi nel rispettivo BTOO. In particolare, si evidenzia che le Agenzie per il TPL di Brescia, Bergamo e Como-Lecco-Varese nel 2016 hanno pubblicato l'avviso di pre-informazione per le rispettive gare per l'affidamento dei servizi di TPL¹¹, previste per la metà del 2019; in nessuno di tali bacini è stato invece ancora pubblicato il bando di gara.

12. Tutto ciò premesso, i mercati rilevanti ai fini della presente operazione sono quelli dei servizi di TPL nei BTOO di Bergamo, Brescia, Como-Lecco-Varese. Si forniscono comunque anche informazioni sul BTOO di Cremona e Mantova, trattandosi di un bacino contiguo, il cui principale operatore è APAM, partecipato al 45% da NTL¹².

b) Gli effetti dell'operazione

13. In via di principio, alla luce dell'eccessiva frammentazione che caratterizza il settore del TPL in Italia, possono essere considerate con favore forme di aggregazione stabili tra imprese locali volte a rafforzarne l'efficienza e la competitività¹³.

14. L'operazione in esame richiede tuttavia una valutazione prognostica volta a verificare se la stessa può, e in che misura, influire sulla concorrenza potenziale nelle prossime gare per l'affidamento dei servizi di TPL nei BTOO interessati.

15. In un contesto di incertezza, qual è quello oggetto di analisi (posto che le imprese assumono le decisioni in ordine alla partecipazione a una gara facendo riferimento ai contenuti del bando di gara), tale valutazione prognostica può avvalersi di un importante indicatore, sia della possibilità per un operatore di esercitare un'effettiva pressione competitiva, in caso di partecipazione a una gara nel TPL, sia del potenziale interesse a partecipare, rappresentato dalla presenza pregressa significativa nel bacino interessato.

Ciò anche perché nel TPL la concorrenza "per" il mercato, vale a dire la partecipazione alle gare di bacino, rappresenta la modalità prevalente, se non l'unica, per preservare la propria posizione di mercato. Poiché le gare per l'affidamento dei servizi di TPL, in Italia, non sono frequenti e in genere portano all'affidamento di contratti di lunga durata, per l'intero bacino, in caso di mancata aggiudicazione un operatore già attivo nel bacino non potrà più restare in quel mercato.

16. Per misurare la presenza pregressa significativa in un bacino occorre fare riferimento all'attuale offerta di ciascuna impresa¹⁴, espressa in termini di km annui gestiti in base ai contratti vigenti. A tale riguardo, si ricorda anche che nei bandi di gara del TPL uno tra i più importanti requisiti di partecipazione è la percorrenza chilometrica annua svolta, e che la percorrenza richiesta è in genere commisurata alle dimensioni dei lotti; le imprese che prestano servizi di TPL in quantità inferiori a quelle richieste nel bando non possono partecipare alla gara autonomamente ma dovranno scegliere forme associative (RTI, Consorzi) per integrare i requisiti.

17. Altri indicatori di rilievo della possibilità per un operatore di svolgere un ruolo di concorrenza potenziale e di esercitare, quindi, un'effettiva pressione competitiva in caso di partecipazione a una gara sono la solidità finanziaria e l'esperienza nel campo dei trasporti, derivanti ad esempio dall'appartenenza a un gruppo affermato e attivo anche su scala nazionale.

In Italia, oltre a una grande quantità di operatori locali, vi sono importanti *competitor*, attivi nei *bidding market* del TPL su scala nazionale e internazionale, tra cui il gruppo tedesco DB-Arriva, uno dei *leader* europei nei servizi di trasporto passeggeri e primario operatore, in Italia, mediante la società Arriva Italia S.r.l. e le proprie controllate¹⁵; il gruppo francese RATP¹⁶, il gruppo FSI, principale operatore italiano del TPL mediante la società Busitalia SITA Nord S.r.l., attiva direttamente o tramite proprie controllate (spesso in *partnership* con Autoguidovie S.p.A.).

18. Di seguito si descrive, per ciascun BTOO, la situazione strutturale del mercato, sulla base dei dati forniti dalle parti. In ciascuno di tali bacini, i servizi di TPL su gomma sono di regola gestiti sulla base di più contratti affidati nella prima

¹⁰ [FNM è presente anche in alcuni bacini limitrofi non lombardi, in particolare nel Veneto, tra cui Verona (tramite una partecipazione in ATV S.p.A.). Il bacino di Verona è attualmente nella fase di affidamento tramite gara per cui l'attuale operazione non esercita un effetto su di esso.]

¹¹ [Rispettivamente ad aprile, settembre e agosto 2016.]

¹² [In questo BTOO la nuova gara dovrebbe svolgersi nel 2019/2020.]

¹³ [Cfr. l'indagine conoscitiva sul settore condotta dall'Autorità (IC/47 Condizioni concorrenziali nei mercati del trasporto pubblico locale) in cui si sottolinea che: "l'avvio della fase delle gare potrebbe anche condurre ad un processo di aggregazione di piccole imprese locali in grado di competere su più ambiti. Al riguardo l'Autorità guarda con favore a forme di aggregazione stabili che abbiano una genuina natura concentrativa".]

¹⁴ [Tale offerta non va intesa come equivalente ad una quota di mercato. Nei mercati delle gare (*bidding market*), infatti, le quote di mercato non danno informazioni sulla concorrenzialità delle gare future, al più rappresentano l'esito di gare precedenti, ma servono a misurare il principale indicatore della capacità di esercitare un'effettiva pressione concorrenziale (ovvero la presenza pregressa nel bacino) qualora si partecipasse alle gare future.]

¹⁵ [Cfr. anche <https://www.arriva.it/home>.]

¹⁶ [Una società del gruppo si è aggiudicata la gara bandita dalla Regione Toscana; su questa gara al momento è in corso un contenzioso, che ha interessato anche la Corte di Giustizia.]

tornata di gare, del 2004, di durata pari a 7 anni e poi più volte prorogati, da ultimo, fino al 31 dicembre 2018 o il 30 giugno 2019; alcuni servizi sono, invece, gestiti in concessione, sulla base di contratti affidati direttamente a partire anche dal 1985. La prossima tornata di gare, almeno nei BTOO di Brescia e Bergamo, dovrebbe invece essere a lotto unico¹⁷.

BTOO di Brescia

19. Nel bacino di Brescia, di dimensioni pari a circa 32,4 mln/km anno, l'attuale posizione delle parti è la seguente: Brescia Mobilità, che gestisce anche la metro leggera, complessivamente eroga il [35-40]% dei servizi di TPL del bacino (il [25-30]% se si considerano solo i servizi di TPL su gomma gestiti da Brescia Trasporti con uno dei contratti affidati con gara¹⁸); FNMA, che presta il servizio extraurbano in concessione, copre circa il [5-10]%. Le altre imprese interessate (ATB Servizi e NTL) non sono presenti (se si eccettua l'[1-5]% di APAM, partecipata ma non controllata da NTL). Per effetto dell'operazione dunque aumenteranno, in modo comunque poco significativo, le percorrenze complessive che le imprese interessate gestiscono in virtù degli attuali contratti di servizio (arrivando al [45-50]%). Il totale delle percorrenze gestite non sarà, comunque, superiore alla metà delle dimensioni totali del BTOO.

20. Oltre alle parti interessate dall'operazione, nel bacino vi sono diversi e in alcuni casi importanti operatori *incumbent*, tra cui in particolare l'impresa SIA-Società Italiana Autoservizi S.p.A. (gruppo Arriva), che offre i servizi di TPL extraurbano nei due consorzi che si sono aggiudicati la gara precedente, il Consorzio Trasporti Brescia Nord (TBN) e il Consorzio Trasporti Brescia Sud (TBS)¹⁹; tali consorzi dispongono di una quota complessiva pari a circa il [50-55]% (realizzata per il [25-30]% da TBN e per il [20-25]% da TBS). La parte rimanente dei servizi è prestata da altri operatori minori, attivi sempre nell'extraurbano²⁰.

BTOO di Bergamo

21. Nel bacino di Bergamo, di dimensioni pari a 22,2 mln/km anno, la posizione delle parti è la seguente: ATB Mobilità complessivamente eroga il [30-35]% dei servizi di bacino (di questi, il [20-25]% è svolto da ATB Servizi che offre soprattutto il TPL su gomma, il resto riguarda il servizio di tramvia delle valli e altri servizi extraurbani). Per effetto dell'operazione, dunque, non aumenteranno le percorrenze complessive che le imprese interessate gestiscono nel BTOO in virtù degli attuali contratti di servizio.

22. Nel bacino vi sono svariati altri operatori *incumbent*, tra cui in particolare l'impresa SAB Autoservizi S.r.l. (gruppo Arriva), che opera all'interno dei consorzi Bergamo Trasporti Ovest²¹, Bergamo Trasporti Est²², Bergamo Trasporti Sud²³ (vale a dire i tre consorzi che hanno vinto la precedente tornata di gare per i servizi extraurbani), accanto a diversi operatori locali e, nel caso dell'area sud, anche con l'impresa Autoguidovie S.p.A. (collegata al gruppo FSI). Tali consorzi esercitano una produzione chilometrica annua complessiva pari al [65-70]%²⁴, più che doppia rispetto a quella di ATB Mobilità (e ancora più alta di quella della sola ATB Servizi, che sarà conferita in NTL).

BTOO di Como, Lecco e Varese

23. Nel bacino di Como Lecco e Varese, di dimensioni pari a circa 29 mln/km anno, tra le parti dell'operazione è già presente solo FNM, con una quota del [50-55]%, di cui il [10-15]% realizzato mediante FNMA (che sarà conferita nel perimetro di NTL) e il resto mediante la società ASF Autolinee S.r.l., controllata da SPT Holding S.p.A. (che ha come soci anche vari Enti locali) e Omnibus Partecipazioni S.r.l. (controllata da Arriva Italia S.r.l. e da FNM). In ogni caso, l'operazione non produrrà alcun aumento nella quota di produzione complessivamente gestita dalle parti per effetto dei contratti di servizio vigenti.

24. Gli altri operatori *incumbent* sono sia consorzi (Consorzio Trasporti Pubblici Insubria-CTPI e Consorzio Lecco, che insieme realizzano circa il [35-40]%) che raggruppano diverse imprese, tra cui ASF Autolinee S.r.l., sia singole imprese, ad esempio STIE S.p.A., che ha una quota minore.

¹⁷ [Cfr. per Brescia avviso di pre-informazione dell'1 aprile 2016, come corretto con avviso in GUCE del 6 novembre 2017, che pospone la data prevista per l'inizio del nuovo contratto al 10 settembre 2019; per Bergamo avviso di pre-informazione del 3 settembre 2016.]

¹⁸ [Inizialmente affidataria del servizio come mandataria in ATI, mandanti SIA-Società Italiana Autoservizi S.p.A. e Autoguidovie S.p.A.]

¹⁹ [Soci del consorzio TBN sono SIA-Società Italiana Autoservizi S.p.A., Brescia Trasporti e ATV S.r.l. (gruppo FNM); soci del consorzio TBS sono SIA-Società Italiana Autoservizi S.p.A. e APAM.]

²⁰ [SAB Autoservizi S.r.l. (gruppo Arriva), con una quota del [1-5]%, e altri operatori con quote inferiori all'1% (Autolinee Sabba S.r.l., Autoservizi La Valle S.n.c., Bonomi S.r.l.).]

²¹ [Partecipano al consorzio SAB Autoservizi S.r.l., Autoservizi Locatelli S.r.l., Autoservizi Zani S.r.l..]

²² [A cui partecipano SAB Autoservizi S.r.l. e SAV Visinoni S.r.l..]

²³ [A cui partecipano SAB Autoservizi S.r.l., Autoservizi Locatelli, Autoservizi Zani, Autoguidovie S.p.A., TBSO S.p.A., SAI Treviglio s.r.l..]

²⁴ [Rispettivamente, il Consorzio Bergamo Trasporti Ovest realizza il [25-30]%, il Consorzio Bergamo Trasporti Est il [15-20]%, il Consorzio Bergamo Trasporti Sud il [15-20]%.]

BTOO di Cremona e Mantova

25. Il BTOO di Cremona e Mantova non è un mercato interessato dall'operazione, poiché le imprese parti dell'operazione sono presenti nel bacino solo "indirettamente", attraverso la partecipazione del 45%, non di controllo, che NTL detiene nel capitale sociale di APAM. E' comunque utile descrivere la situazione attuale, vista la contiguità del bacino e gli interessi finanziari che vi detiene NTL. In tale bacino APAM realizza circa il [40-45]%. Il resto dei servizi è prestato da un RTI a cui partecipano Autoguidovie (FSI) e KM (Arriva).

Conclusioni sugli effetti strutturali dell'operazione

26. Considerati l'assetto e le caratteristiche dei mercati rilevanti, e in particolare dei BTOO di Brescia, Bergamo, Lecco-Como-Varese e Cremona-Mantova, si può ritenere che l'operazione di concentrazione in esame, volta all'aggregazione industriale di operatori locali, di dimensioni significative ma comunque complessivamente inferiori a quelle dei BTOO interessati, non sia, da sola, idonea ad alterare significativamente le condizioni concorrenziali nei mercati interessati, soprattutto se, come pare allo stato nei casi dei BTOO di Brescia e Bergamo, le prossime gare saranno a lotto unico. Ciò in quanto l'eventuale riduzione nel numero di operatori potenzialmente in grado di partecipare autonomamente alle gare in questione (le parti dell'aggregazione in NTL), dovuta all'operazione, è bilanciata dalla possibilità per le parti stesse di rafforzare il proprio posizionamento di mercato, in un contesto in cui vi sono importanti e qualificati operatori concorrenti, attivi anche su scala nazionale.

27. [Omissis].

28. Da ultimo, ai fini di una valutazione concorrenziale dell'operazione, assume rilievo il fatto che la nuova entità derivante dalla concentrazione potrebbe anche acquisire capacità sufficienti a porsi come concorrente potenziale nelle gare svolte in nuovi bacini, diversi da quelli in cui le parti dell'operazione hanno finora operato, aumentando così il numero di operatori in grado di operare nel *bidding market* italiano, anche su scala non locale.

RITENUTO, pertanto, che l'operazione in esame non determina, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 287/90, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante sui mercati interessati, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza;

CONSIDERATO [omissis].

DELIBERA

di non avviare l'istruttoria di cui all'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90.

Le conclusioni di cui sopra saranno comunicate, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90, alle imprese interessate e al Ministro dello Sviluppo Economico.

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

IL SEGRETARIO GENERALE
Filippo Arena

IL PRESIDENTE *f.f.*
Gabriella Muscolo