

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 15 giugno 2016;

SENTITO il Relatore Dottoressa Gabriella Muscolo;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO l'articolo 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE);

VISTO il Regolamento del Consiglio n. 1/2003 del 16 dicembre 2002;

VISTO l'articolo 54 della legge 6 febbraio 1996, n. 52;

VISTA la Comunicazione della Commissione sulla cooperazione nell'ambito della rete delle autorità garanti della concorrenza, del 27 aprile 2004;

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

VISTA la denuncia pervenuta in data 10 dicembre 2015 e successive integrazioni;

VISTI gli atti del procedimento;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1) *Le imprese denunciate*

1. Busitalia Veneto S.p.A. (di seguito BV), società costituita in data 20 gennaio 2015, esercisce il servizio di trasporto pubblico locale (di seguito TPL) nel Bacino territoriale ottimale e omogeneo di Padova (di seguito anche il Bacino)¹ per il comparto urbano del capoluogo (Padova e comuni di 1^ cintura) ed extraurbano del bacino padovano. In particolare, BV ha acquisito in data 30 aprile 2015 i rami di azienda dei precedenti concessionari di TPL urbano - APS Holding S.p.A., controllata dal Comune di Padova - ed extraurbano - Busitalia Sita Nord S.r.l., controllata da F.S. Holding S.p.A. - ed è subentrata in relazione di continuità operativa dei contratti di concessione in essere tra queste ultime rispettivamente con il Comune e con la Provincia di Padova².

Il capitale di Busitalia Veneto S.p.A. è detenuto per il 55% da Busitalia Sita Nord S.r.l., gruppo FS, e per il 45% da APS Holding S.p.A., a sua volta controllata dal Comune di Padova.

2. Busitalia Sita Nord S.r.l. (di seguito BSN) è una società appartenente al gruppo Ferrovie dello Stato, la quale eroga servizi di TPL su gomma in molte Regioni e prevalentemente in Toscana, Veneto, Umbria, con una quota di mercato nazionale intorno al 6%. BSN presta anche servizi di TPL nelle province di Padova e Rovigo attraverso la società BV.

3. APS Holding S.p.A. (di seguito APS Holding o APS) è una holding pubblica, il cui capitale sociale è detenuto al 99,97% dal Comune di Padova (in via diretta al 75,21% e per il restante 24,76% tramite Finanziaria APS S.p.A.) e per la restante quota da alcuni Comuni del circondario. APS opera nella gestione di alcuni settori pubblici nella città e nella provincia di Padova, tra cui quello del trasporto pubblico locale (attraverso la società BV), dei parcheggi e dell'*advertising*.

¹ Con deliberazione n. 2048/2013, la Giunta Regionale del Veneto ha definito il perimetro dei Bacini territoriali ottimali e omogenei dei servizi di TPL, individuando la scala provinciale quale dimensione territoriale ottimale per la gestione di tali servizi, comprendente, per Padova, l'insieme dei servizi di TPL su gomma e tranviario, urbano ed extraurbano, ricadenti nel territorio provinciale.

² Più precisamente, a BV sono stati conferiti, da APS Holding S.p.A., il ramo di azienda relativo al trasporto urbano ed extraurbano (comuni di 1^ cintura) del Comune di Padova e la gestione del tram, e, da Busitalia Sita Nord S.r.l., il ramo di azienda relativo al trasporto extraurbano della Provincia di Padova, il trasporto urbano del Comune di Rovigo e il trasporto extraurbano della Provincia di Rovigo.

2) *Il denunciante*

4. La Provincia di Padova (di seguito anche PdP) è stata designata congiuntamente al Comune di Padova quale Ente di Governo (di seguito anche EdG) del trasporto pubblico locale (di seguito anche TPL) nel Bacino di Padova con deliberazione n. 1033/2014 del 24 giugno 2014 della Giunta Regionale del Veneto. La PdP e il Comune hanno sottoscritto una Convenzione per il funzionamento dell'Ente di Governo in data 7 maggio 2014.

In base all'art. 7, comma 1, della Convenzione, l'istruttoria tecnica ed amministrativa funzionale alle decisioni di indirizzo e di controllo di competenza della Conferenza permanente e ai provvedimenti di gestione assunti dall'EdG (ai sensi e con le modalità di cui ai commi 3 e 4 dello stesso art. 7) è svolta dall'Ufficio di Coordinamento e Supporto dell'EdG. Nello specifico, secondo quanto previsto dall'art. 7, comma 3, della Convenzione, e precisato dalla citata deliberazione n. 1033/2014 della Giunta Regionale del Veneto, a seguito della conclusione condivisa dell'istruttoria da parte dell'Ufficio di Coordinamento e Supporto dell'EdG, le competenze per l'attuazione e l'adozione dei provvedimenti amministrativi e gestionali consequenziali sono svolte dalla PdP, anche per quanto riguarda il servizio di TPL urbano, per delega del Comune di Padova (attribuita e accettata dai due enti interessati con la sottoscrizione della Convenzione). Inoltre, ai sensi dell'art. 7, comma 4, la PdP ha assunto la responsabilità dell'esercizio delle funzioni associate in base alla suddetta Convenzione, individuando nel Settore provinciale competente per la materia dei trasporti la struttura amministrativa competente all'esercizio della funzione³.

II. LA DENUNCIA

5. Nel corso di due incontri tenutisi in data 10 dicembre 2015 e 5 maggio 2016 alcuni rappresentanti della Provincia di Padova hanno evidenziato una serie di problematiche emerse in merito alla procedura di gara avviata

³ Il medesimo articolo, al comma 5, prevede la creazione di due uffici periferici dell'EdG, uno presso il Comune e uno presso la Provincia, che esercitano funzioni di natura istruttoria ed esecutivo-gestionale qualora i provvedimenti incidano sull'organizzazione, programmazione e svolgimento di servizi ricadenti rispettivamente nell'ambito urbano o extraurbano.

dall'EdG per l'affidamento in appalto del servizio di TPL, allegando una ricca documentazione a sostegno delle proprie argomentazioni. Ulteriore documentazione è stata trasmessa dalla Provincia in data 23, 25 e 30 maggio 2016.

6. Nello specifico, gli atti depositati al fascicolo evidenzerebbero un comportamento in contrasto con la normativa antitrust da parte dell'attuale gestore dei servizi, consistente nel ritardare e/o omettere - nonostante numerose richieste e solleciti - l'invio di informazioni indispensabili a completare gli elaborati di gara, con la conseguenza di impedire all'EdG di indire, nei tempi previsti, lo svolgimento di una gara nel rispetto dei principi di libera concorrenza, economicità ed efficacia del servizio, parità di trattamento e non discriminazione di ogni potenziale concorrente.

7. In data 3 giugno 2016, la PdP ha denunciato un ulteriore profilo passibile di criticità concorrenziale, consistente nella minaccia da parte di BV di disattivazione del servizio di acquisto biglietti venduti tramite il canale elettronico (di seguito ticket SMS) per il trasporto extraurbano ove la PdP non avesse autorizzato gli aumenti di prezzo richiesti.

Tale richiesta appare priva di giustificazioni oggettive, atteso che BV non ha fornito alcun elemento di costo a supporto dell'incremento di prezzo, ancorché richiesta in tal senso dalla PdP.

III. I COMPITI DELL'ENTE DI GOVERNO E LE ATTIVITÀ POSTE IN ESSERE

8. Tra le attività dell'EdG rientrano – per effetto di disposizioni normative e per quanto espressamente disposto dalla Regione Veneto – una serie di compiti e finalità in materia di trasporto pubblico per perseguire le quali il primo è chiamato a svolgere funzioni e compiti amministrativi già attribuiti in passato, per il servizio extraurbano, alla PdP, e per quello urbano al Comune, tra i quali:

- la predisposizione dei Piani di Bacino, con individuazione nell'ambito di questi dei servizi urbani;
- la predisposizione dei Piani di trasporto pubblico urbano;
- l'individuazione dei servizi da mettere a gara;
- l'espletamento delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi urbani ed extraurbani, con predisposizione degli atti di gara per la scelta del gestore dei servizi, la nomina della Commissione per la valutazione delle

offerte, l'aggiudicazione della gara e tutti gli adempimenti successivi.

9. Dalla disciplina combinata dell'art. 13 del d.l. n. 150/2013⁴, convertito con modificazioni in l. n. 15/2014, recante la proroga dei termini previsti da disposizioni legislative, e dell' art. 5, comma 5 del Regolamento CE n.1370/2007⁵, deriva il vincolo improrogabile alla data del 31 dicembre 2016 per l'aggiudicazione dell'appalto in concessione del nuovo servizio di TPL del bacino di Padova.

10. In considerazione di ciò, in data 9 novembre 2014, si è riunita la Conferenza Permanente dell'EdG⁶; come si evince dal verbale della riunione, in tale sede la Conferenza Permanente ha evidenziato, da un lato, l'esigenza di riorganizzare il sistema della mobilità collettiva a livello di bacino unico al fine di ottimizzare le risorse disponibili e garantire servizi più efficienti e di maggiore qualità, dall'altro, preso atto della vigente normativa, la necessità di individuare un gestore unico del servizio di TPL provinciale padovano attraverso un procedimento di gara ad evidenza pubblica. In una successiva riunione, tenutasi il 12 dicembre 2014⁷, la Conferenza Permanente ha approvato le linee guida che l'EdG avrebbe dovuto perseguire nello svolgimento delle proprie funzioni, anche con riferimento alla procedura di gara.

Ai fini della predisposizione della gara, concernente un appalto complessivo di 9 anni decorrenti dal 1° gennaio 2017, in data 30 dicembre 2014 è stato pubblicato l'avviso di preinformazione (in G.U.C.E. n. 2014/S) secondo quanto previsto dall'art. 7 del Regolamento CE 1370/2007.

11. A seguire sono state avviate dall'EdG le attività di indirizzo politico e relativa attuazione organizzativa e gestionale necessarie alla preparazione

⁴ L'art. 13 (Termini in materia di servizi pubblici locali) recita: "in deroga a quanto previsto all'art. 34, comma 21 del decreto legge 18 ottobre 2011, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, al fine di garantire la continuità del servizio, laddove l'ente di governo dell'ambito bacino territoriale ottimale e omogeneo abbia già avviato le procedure di affidamento, il servizio è espletato dal gestore o dai gestori già operanti fino al subentro del nuovo gestore e comunque non oltre il 31 dicembre 2014".

⁵ In base all'art. 5, comma 5, del Reg. CE 1370/2007: "L'autorità competente può prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici. L'operatore di servizio pubblico ha il diritto di impugnare la decisione che impone la fornitura di determinati servizi pubblici. I contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni".

⁶ Erano presenti, per la Provincia di Padova, il Presidente e il Consigliere delegato ai trasporti e, per il Comune di Padova, il Dirigente delegato dall'amministrazione comunale.

⁷ Erano presenti per la Provincia i medesimi soggetti della riunione del 9 novembre 2014, mentre, per il Comune, l'Assessore alla mobilità.

degli elaborati tecnici previsti per la gara, ed è stata attivata anche una collaborazione tecnica con una società specializzata - TTA S.r.l. - per l'individuazione di tutte le informazioni e dati indispensabili a tal fine e non già in possesso dell'EdG e delle Amministrazioni da cui è costituito, in ossequio alle procedure di legge e alla recente disciplina dettata dall'ART con propria deliberazione n. 49 del 17 giugno 2015.

IV. IL SERVIZIO ATTUALMENTE IN CONCESSIONE

12. Il servizio di TPL nel Bacino di Padova viene attualmente esercitato per la quasi totalità dall'azienda BV - distintamente per il comparto urbano del capoluogo (Padova e comuni di 1^ cintura) ed extraurbano del bacino padovano.

13. Il Comune di Padova ha approvato, con deliberazione consiliare n. 83 del 18 dicembre 2014, la costituzione della nuova società BV e la cessione alla stessa del ramo di azienda di APS Holding⁸ facendo proprio il *Business Plan* e l'Accordo Societario predisposto da BV per la continuità gestionale fino all'anno 2019, con garanzia di contribuzione finanziaria accessoria alle risorse trasferite dalla Regione Veneto.

14. Con separate missive, BV ha chiesto, sia alla PdP che alla Regione Veneto, di sostenere con formale impegno sia il *Business Plan* che l'ammontare della contribuzione oggetto dell'Accordo Societario per la

⁸ La deliberazione consiliare 83/2014 evidenzia i principali elementi dell'operazione tra i quali gli assetti societari che si verranno a delineare sulla base di un Patto Parasociale e dello Statuto di BV. In particolare è precisato che "nel Patto Parasociale è previsto che il consiglio di amministrazione della nuova società sia composto da cinque componenti da nominarsi con il sistema del 'voto di lista', in modo da garantire la presenza di rappresentanti di APS, socio di minoranza qualificata, nell'organo amministrativo. E' altresì convenuto che, per la durata del Patto parasociale, i soci operino in modo tale da far nominare alla carica di Presidente della nuova società un componente scelto da APS ed alla carica di Amministratore delegato una persona scelta da Busitalia. L'amministratore delegato sarà dotato di ampi poteri così da permettere un'efficiente, tempestiva ed efficace gestione dell'azienda sociale. [...]

L'attività di Busitalia Veneto S.p.A. sarà consolidata nel bilancio del gruppo FS/Busitalia, che ne eserciterà, in qualità di socio di maggioranza, il controllo e coordinamento ai sensi del codice civile.

L'accordo prevede, inoltre, che i soci s'impegnino a profondere tutti i loro sforzi affinché venga attuato il piano industriale messo a punto dalle parti.

Il Business Plan prevede, tra l'altro, un adeguato programma di investimenti, l'integrazione tariffaria, la razionalizzazione di alcuni costi [...].

Il business Plan parte da alcune assunzioni che devono trovare conferma nei fatti dei prossimi mesi ed a cui tutti gli interessati devono contribuire nel modo più efficace, pena la possibile risoluzione degli accordi con Busitalia ai sensi dell'art. 4 del Patto Parasociale. In particolare si assume il mantenimento dell'attuale livello contributivo da parte dei comuni della prima fascia esterna a Padova, la realizzazione dell'integrazione tariffaria, nonché il mantenimento degli affidamenti in essere relativi alla gestione del trasporto pubblico di bacino di durata sufficiente a realizzare la ristrutturazione del servizio e la messa a regime del nuovo sistema tariffario".

durata dello stesso (5 anni).

In particolare, in una missiva inviata da BV, a firma degli AD di BV e BSN, all'Assessore regionale Veneto con delega al TPL, in data 23 febbraio 2015, la società evidenziava che l'obiettivo dell'operazione era quello di creare *“un soggetto in grado di affrontare la gara che sarà in futuro bandita dall'Ente di bacino di trasporto unico e integrato operante nel territorio della Provincia di Padova”*. Dopo aver espresso i dati principali del progetto, comunicava quindi di aver chiesto formale approvazione alle Amministrazioni costituenti l'EdG (invero, la Provincia) del Bacino unico integrato e delle relative risorse, evidenziando che *“a tal fine, il benessere dell'Assessore regionale con delega al tpl è evidentemente elemento dirimente. Auspichiamo quindi che la Regione possa supportare la decisione delle autorità di bacino locali, la cui risposta affermativa è peraltro condizione necessaria per la positiva conclusione dell'operazione”*.

Con lettera del 4 marzo 2015, l'Assessore regionale con delega al TPL, pur confermando la favorevole considerazione della Regione per i processi di aggregazione tra aziende che effettuano servizi di TPL in un medesimo bacino di utenza, evidenziava che *“la Regione, per il ruolo che è chiamata ad assumere e per le attività che le sono richieste, è assolutamente al di sopra delle parti nei processi di affidamento dei servizi – tramite gara o tramite uno degli altri processi consentiti dl Regolamento europeo 1370 – e pertanto non esprime alcun orientamento o auspicio né rispetto agli eventuali partecipanti né circa la loro composizione, presente o futura, essendo poi le regole dell'eventuale Bando che ne stabiliranno le caratteristiche”*. Ad avviso dell'Assessore, occorre distinguere infatti i diversi livelli di analisi, *“l'uno relativo alla creazione di soggetti aziendali che si auspicano più efficienti e performanti ... l'altro relativo al servizio e alle risorse ad esso dedicate, che trova come interlocutori della regione essenzialmente gli Enti affidanti ovvero gli Enti di Governo”*.

15. Dal canto suo, la PdP, con lettera del 23 marzo 2015, scriveva a BV, a BSN e a APS Holding che avrebbe adottato le determinazioni di competenza per l'eventuale sostituzione di BV (ad esito del conferimento alla prima dei rami di azienda delle seconde) nei rapporti contrattuali attualmente in essere e per *“l'effettuazione dei servizi di trasporto pubblico locale extraurbano secondo i programmi di esercizio invernali 2014/2015 approvati ed alle condizioni di tariffazione e gestione operativa già in vigore, nonché nei limiti del finanziamento regionale per i servizi minimi”*.

Con successive determinazioni dirigenziali n. 580 del 2 aprile 2015 e n. 751

del 6 maggio 2015, la PdP provvedeva ad autorizzare la cessione dei rami d'azienda, vincolando il subentro di BV ai soli contratti di servizio in essere risalenti al 2001, senza alcun richiamo al *Business Plan* né assunzione di impegni di continuità gestionale con l'operatore cessionario oltre la data di scadenza degli affidamenti in essere.

V. LA GARA: LE PROBLEMATICHE EMERSE NELLA RACCOLTA DELLE INFORMAZIONI PER LA PREDISPOSIZIONE DEGLI ELABORATI

16. La PdP, nel corso degli incontri con la Direzione e nella documentazione depositata, ha preliminarmente evidenziato che, in vista dell'introduzione della deliberazione dall'ART n. 49/2015, e degli adempimenti in essa previsti, si è reso necessario un differimento dei termini per l'espletamento delle procedure di appalto preventivate⁹ con il preavviso pubblicato in GUCE il 30 dicembre 2014, con relativa specifica rettifica di tale avviso¹⁰, secondo quanto previsto dall'articolo 7, comma 2, del Regolamento CE 1370/2007.

L'EdG ha fatto presente a BSN e APS, già dal primo incontro - tenutosi il 19 gennaio 2015 (quando ancora il testo della Delibera n. 49/2015 dell'ART era in fase di consultazione) - l'esigenza di acquisire con assoluta completezza e rapidità l'insieme delle informazioni inerenti la strutturazione del servizio, dei mezzi in uso, del personale, delle attrezzature e dei beni strumentali in uso di cui gli enti appaltanti (Provincia e Comune) non erano mai stati in possesso.

17. Nell'arco del 2015 si sono succeduti numerosi incontri tra l'EdG e BV, al quale sono state mandate numerose richieste di informazioni, strettamente indispensabili a completare la preparazione degli elaborati di gara in ossequio alla disciplina normativa e regolatoria vigente.

a) Una breve ricostruzione della fase di acquisizione delle informazioni essenziali alla predisposizione dei documenti di gara

18. La prima riunione con BSN e APS Holding veniva convocata dall'EdG

⁹ In particolare, il termine di presentazione delle domande di partecipazione veniva differito dal 29 febbraio al 31 agosto 2016.

¹⁰ Pubblicata in GUCE il 16 dicembre 2015.

con lettera del 9 gennaio 2015, per il 19 dello stesso mese. Ad esito di una produzione di documentazione incompleta, l'EdG convocava, con lettera del 23 aprile 2015, un secondo incontro con BV, subentrata alle prime due società, per la data del successivo 13 maggio. Riscontrando ancora forti lacune nella documentazione presentata, l'EdG scriveva nuovamente a BV in data 9 giugno 2015, ribadendo la necessità di ottenere una serie di informazioni in modo preciso e tempestivo ai fini della compilazione della documentazione di gara, elencando in dettaglio le suddette informazioni e fornendo un preciso crono-programma per il loro invio all'EdG per consentire il completamento della procedura nei termini (in *tranche* a partire dal 22 giugno e fino al 15 luglio 2015).

19. Con lettera del 19 giugno 2015, BV, pur sottolineando la propria disponibilità a fornire le informazioni "strettamente necessarie" alla redazione della documentazione di gara, evidenziava che le richieste, così come formulate, "*vanno ben oltre tale limite, e per ciò stesso generano una lesione dell'ambito di riservatezza, del know-how aziendale e del segreto d'impresa*": una richiesta esorbitante le informazioni minime avrebbe infatti l'effetto di risultare "*potenzialmente lesiva della corretta dinamica concorrenziale, in quanto, ancor più in assenza di una asimmetria informativa tra gestore uscente e altri potenziali concorrenti (i cui dati non vengono circolarizzati) arrecherebbe un ingiusto vantaggio ai potenziali concorrenti diversi dai gestori uscenti, i quali verrebbero a conoscenza di specifici elementi di costo e di ricavo dei medesimi ... e, pertanto, potrebbero 'calibrare' le loro offerte sulla scorta di tali informazioni*". Nella medesima lettera BV si impegnava all'invio della prima *tranche* di dati (Programma di Esercizio).

20. L'EdG inviava una nuova lettera a BV in data 8 agosto 2015, nella quale sollecitava la società a inviare quanto prima le informazioni non ancora trasmesse e chiedeva alcune ulteriori informazioni in merito al valore residuo degli autobus, così come risultanti dall'atto di regolazione dell'ART, lievemente rettificato nel testo deliberato il 17 giugno 2015 ad esito della consultazione pubblica. Allegava a tal fine una specifica nota redatta dal consulente tecnico TTA, che ne sottolineava, tra l'altro, e per l'ennesima volta, l'indispensabilità ai fini della conformità regolamentare dei documenti di gara.

Un nuovo sollecito veniva inoltrato in data 6 ottobre 2015, indicando il termine perentorio per la consegna della documentazione al 13 novembre 2015. Seguiva l'invio di documentazione da parte di BV in data 13 e 18

novembre 2015. Tale documentazione si dimostrava tuttavia ancora non esaustiva, costringendo l'EdG, in data 27 novembre 2015, ad una nuova richiesta di precisazioni e chiarimenti su questioni di estremo rilievo come: i veicoli della flotta aziendale, il personale, i dati sull'utenza e il Programma di esercizio. Un riscontro parziale veniva dato da BV in data 9 dicembre 2015 e, dietro nuovo sollecito, per i dati inerenti i soli veicoli, in data 18 dicembre 2015.

21. In data 15 dicembre 2015, l'EdG ha aperto la fase istruttoria della "Consultazione pubblica dei soggetti interessati" prevista dalla misura 2 dell'allegato A della delibera ART n. 49/2015, volta ad individuare tra i beni strumentali per l'effettuazione dei servizi, i beni essenziali e i beni indispensabili¹¹. Conclusa la consultazione, e individuati i beni essenziali e indispensabili, l'EdG ha quindi, in ottemperanza agli obblighi regolamentari, provveduto a richiedere, in data 2 e 7 marzo 2016, ai proprietari/detentori (Provincia di Padova-Ufficio del Patrimonio, BV, APS Holding e Bonaventura Express S.r.l.¹²) di tali beni, specifica obbligazione alla loro disponibilità a cederli dietro compenso (con canone definito ai sensi della regolamentazione vigente).

L'EdG ha evidenziato che, allo stato, né APS Holding né BV hanno ancora fornito tutti i dati necessari.

22. Nuove richieste di precisazioni sono state formulate a BV in merito ad incongruenze presenti nei Piani di Esercizio (in data 1° aprile 2016, con sollecito in data 18 aprile 2016) e sul valore residuo degli autobus (in data 7 aprile 2016), cui è stato dato ancora una volta riscontro in modo parziale o impreciso, con richiesta, per alcune delle informazioni, di un ulteriore proroga al 20 maggio 2016.

23. Tenuto conto del protrarsi dei ritardi nella consegna delle informazioni e dell'incompatibilità del termine di differimento richiesto rispetto al termine di conclusione della procedura di gara, l'EdG ha chiesto alla società di supporto tecnico - TTA - un aggiornamento del cronoprogramma tecnico di progetto e di gara, unitamente alla sintesi delle esigenze documentali inevase e delle residuali carenze di informazione.

Nel proprio riscontro, pervenuto in data 21 aprile 2016, TTA evidenziava che risultava effettivamente accertata l'impossibilità di portare a compimento le procedure di affidamento con gara pubblica del nuovo

¹¹ Nel frattempo nuovi solleciti e specificazioni sono state inoltrate a BV dall'EdG, cui la prima ha dato riscontro in data 10 febbraio 2016.

¹² Società affidataria di alcuni beni.

servizio di TPL del Bacino di Padova entro il prescritto termine del 31 dicembre 2016.

24. Vale infine evidenziare che, in base all'atto regolamentare dell'ART più volte citato, l'EdG è anche chiamato a stimare il valore di subentro del materiale rotabile classificato come indispensabile. A ciò lo stesso ha provveduto inviando una richiesta di informazioni cui i destinatari avrebbero dovuto dar riscontro entro il 17 marzo 2016. BV non solo non ha fornito riscontro alla suddetta richiesta, ma con missiva del 22 marzo 2016, ha rilevato l'esistenza di un vizio in radice nell'attività istruttoria condotta dall'EdG, attraverso il suo Ufficio di Coordinamento e Supporto, non avendo quest'ultimo, a suo dire, "condiviso" con il Comune di Padova gli esiti dell'attività istruttoria, come invece previsto dalla Convenzione istitutiva dell'EdG¹³.

25. Nel frattempo, con riferimento alla richiesta di formalizzare la propria disponibilità a cedere i beni essenziali ed indispensabili, APS Holding, con nota del 1° aprile 2016, ha chiesto all'EdG una proroga di 180 giorni, motivata con l'esigenza di acquisire l'indirizzo della proprietà, rendendo definitivamente impossibile il rispetto del termine del 31 dicembre 2016 per l'affidamento del servizio con gara.

¹³ I presunti vizi alla base dell'attività dell'EdG lamentati da BV hanno il loro fondamento in una serie di atti e deliberazioni posti in essere dal Comune di Padova a partire dal gennaio 2016. In particolare, in data 18 gennaio 2016, la Giunta Comunale di Padova, con deliberazione n. 27/2016, ha rilevato la necessità di affidare a due consulenti esterni un'attività di assistenza legale all'Ufficio periferico del Comune nella fase di definizione delle procedure concorsuali, pervenendo, con nota del Sindaco al Presidente della Provincia, a formalizzare, in data 4 febbraio 2016, possibili profili di illegittimità del procedimento in itinere.

Il profilo di maggior rilievo sollevato dalla relazione dei consulenti legali del Comune consiste nella circostanza che l'EdG avrebbe "data sostanzialmente per scontata la necessità di ricorrere all'affidamento a terzi mediante procedura di gara, senza tuttavia motivare in alcun modo tale opzione rispetto alle altre possibili forme di gestione previste dall'ordinamento", come previsto dal comma 20 dell'art. 34 del d.l. 179/2012, e richiedendo a tal fine di sottoporre alla valutazione della Conferenza Permanente le attività istruttorie e tecniche poste in essere dall'Ufficio di Coordinamento e Supporto. L'altro profilo sollevato dalla relazione dei consulenti legali del Comune riguarda il fatto che, all'atto della pubblicazione del preavviso di gara sulla GUCE, una serie di informazioni - prima solo facoltative in base al formulario standard predisposto dalla Commissione, e poi diventate obbligatorie in base al regolamento 49/2015 dell'ART (approvato solo qualche mese più tardi) - non erano state rese note, con effetti a cascata sulla procedura di consultazione prevista dallo stesso regolamento, che di quelle informazioni non aveva necessariamente potuto tenere conto. Vale evidenziare che, a conclusione della consultazione pubblica, l'EdG ha inviato la relazione con gli esiti dell'attività al Comune di Padova, sulla quale non sono pervenuti rilievi da parte del Comune di Padova.

Con lettera del 15 febbraio 2016, il Presidente della PdP - allegando a tal fine il parere espresso dall'Ufficio legale della Provincia coadiuvato dall'Ufficio trasporti in merito alle questioni sollevate dal Comune - ha evidenziato la totale correttezza dei comportamenti posti in essere dall'EdG, invitando il Sindaco a dare adeguato impulso all'attività del proprio Ufficio periferico.

Infine, con provvedimento del 23 marzo 2016, la Provincia, dopo aver appreso che BV non intendeva fornire le informazioni richieste sul valore di subentro dei veicoli sulla base dei presunti vizi procedurali sollevati dall'Ufficio periferico del Comune, ha formulato a quest'ultimo un richiamo espresso, affermando la piena legittimità dell'attività svolta dall'Ufficio di Coordinamento e Supporto e la sua piena operatività.

26. Delle vicende descritte è stata quindi informata la Regione Veneto che, in data 12 maggio 2016, ha inviato ai sette Enti di Governo dei bacini territoriali in cui la stessa è divisa - coincidenti con i rispettivi territori provinciali - a rendere noto entro 15 giorni le procedure di affidamento dei servizi di TPL prescelte e le motivazioni sottostanti, nonché lo stato di avanzamento delle procedure stesse.

Da ultimo, con lettera del 19 maggio 2016, la PdP ha comunicato al Comune le rilevanti problematiche riscontrate dall'Ufficio di Coordinamento nello svolgimento della propria attività di organizzazione della procedura di gara - e nello specifico il mancato o solo parziale riscontro, da parte di BV e di APS Holding, alle richieste di invio di documentazione - con la conseguenza di determinare l'impossibilità di rispettare il termine di aggiudicazione fissato per il 31 dicembre 2016, come peraltro certificato dalla stessa società di supporto tecnico TTA con l'aggiornamento del cronoprogramma trasmesso in data 21 aprile 2016.

b) Le informazioni mancanti

27. Ad oggi, sulla base delle informazioni ottenute, l'EdG ha dichiarato di aver provveduto all'implementazione - in forma non definitiva a causa dei dati ancora mancanti- dei seguenti elaborati tecnici identificativi del servizio e delle condizioni contrattuali del suo espletamento da mettere a gara, che rappresentano annessi del Capitolato di Gara:

- Schema del Contratto di Servizio,
- Criteri di valutazione delle offerte;
- Specifica per la predisposizione dell'offerta relativa al Parco Veicoli;
- Specifica per la predisposizione del Progetto di Validatore.
- Sono invece in corso di elaborazione:
- la Specifica dei Servizi;
- il Piano Economico Finanziario (PEF) simulato,

che potranno essere completate solo ad esito dell'avvenuta restituzione all'EdG delle obbligazioni richieste ai proprietari/detentori dei beni classificati come essenziali e indispensabili di disponibilità a cedere all'aggiudicatario i suddetti beni tramite accordo giuridicamente vincolante.

28. In data 30 maggio 2016, la PdP ha inviato una lista sintetica dei dati mancanti - che dovrebbero essere prodotti rispettivamente da BV e da APS - ai fini della predisposizione degli atti di gara che si riporta di seguito.

Quanto agli *asset* di BV che saranno oggetto del contratto di servizio:

1) con riferimento agli autobus qualificati “indispensabili” per attività peritale asseverata:

a) valore di acquisto di ogni veicolo soggetto a valutazione tecnica: dai dati allo stato forniti mancano alcuni automezzi ed alcuni valori sono errati, inoltre non è stata prodotta copia delle necessarie fatture di acquisto;

b) percorrenza media annua per singolo veicolo o, in alternativa, percorrenza di ogni singolo veicolo all’aprile 2016;

c) indice di affidabilità il quale si determina in base al numero di guasti critici per singolo veicolo ogni 10.000 km;

d) indice di disponibilità espresso come rapporto tra il totale dei veicoli componenti il sottogruppo (28 sottogruppi individuati) ed il numero dei veicoli efficienti;

e) interventi manutentivi di costo elevato che possono prolungare la vita residua del veicolo quali rifacimento totale motore, cambio interventi di ripristino carrozzeria con esclusione di interventi relativi ad incidenti;

f) copia dei libretti dei veicoli periziati sottoposti a revisione nel 2016;

2) personale dipendente: dato relativo al TFR nella disponibilità dell’Azienda BV riferito al personale ex APS Holding;

3) personale dipendente: documentazione relativa ai contratti aziendali vigenti all’atto del subentro, ai sensi dell’art. 25, comma 1, lettera b) della Legge Regione Veneto n° 25/1998;

4) programma di esercizio: lunghezze ufficiali dei percorsi delle linee extraurbane ed urbane del servizio ex BSN, indispensabili ai fini della riorganizzazione del PdE (Programma di Esercizio) propedeutico alla predisposizione della Specifica dei Servizi di Gara.

Quanto ad APS Holding:

1) perizia e obbligazione di resa disponibilità dei seguenti beni qualificati indispensabili:

a) Sistema TRAM, composto da infrastrutture, rimessa specializzata, attrezzature fisse, materiale rotabile, sistemi tecnologici di controllo ed impianti di fermata.

b) Compendio immobiliare di via Rismondo, costituito da un complesso organico e funzionalmente integrato di strutture e attrezzature fisse per l'erogazione dei servizi di TPL, impianto di erogazione di metano compreso.

VI. I COMPORAMENTI DI BV IN MERITO AGLI INCREMENTI DI PREZZO PER I TICKET ELETTRONICI

29. Fino ad aprile 2016 BV praticava le medesime tariffe sia per l'acquisto di biglietti cartacei che per l'acquisto di ticket SMS: 1,30 euro per i servizi urbani e extraurbani cd. di "1^ tratta"; 1,60 euro per i servizi extraurbani cd. "2 tratte"; 2,60 euro per gli extraurbani cd. "3 tratte". Il 26 aprile 2016 BV ha formulato alla Provincia una prima istanza di autorizzazione di aumento del prezzo dei ticket SMS per i servizi extraurbani: da 1,30 a 1,60 euro per i servizi di "1^ tratta", da 1,60 a 2,00 euro per i servizi "2 tratte" e da 2,60 a 3,00 euro per i servizi "3 tratte". Nella comunicazione citata BV afferma che un aumento da 1,30 a 1,80 euro è stato concordato con il Comune di Padova per quanto riguarda le tariffe urbane e che esso è motivato da: i) la circostanza che il canale di acquisto via SMS avrebbe costi di gestione superiori rispetto agli altri; ii) costi di controllo superiori, in quanto maggiormente esposto a fenomeni di frodi, che inducono a non incentivarlo. La PdP, al fine di una compiuta valutazione dell'istanza di autorizzazione, ha chiesto, in data 11 maggio 2015, chiarimenti in merito al venduto tramite il canale ticket SMS e una specifica dei costi di gestione del servizio che giustificerebbero l'incremento.

30. BV ha risposto in data 19 maggio u.s., chiarendo che il servizio SMS ha rappresentato nel 2015 circa l'1,4% del totale dei biglietti extraurbani venduti. Tuttavia non ha fornito alcun elemento rispetto ai maggiori costi che giustificerebbero la richiesta di aumento¹⁴. Nella comunicazione BV ha informato la PdP che "[...] *in mancanza di risposta, o in presenza di risposta negativa, valuteremo l'eventuale disattivazione del servizio [ticket SMS] per le linee extraurbane*".

31. La PdP ha risposto a BV il 23 maggio 2016. Di rilievo, ai fini del presente procedimento, una serie di informazioni contenute nella comunicazione di PdP:

- il canale di acquisto via SMS è in costante aumento di utilizzo da parte degli operatori del settore del TPL;
- alcuni grandi operatori di TPL come ATM Milano e AMT Genova applicano lo stesso prezzo per i biglietti tradizionali e per i ticket SMS (anzi nel caso di Genova, a parità di prezzo, il ticket SMS dura dieci minuti in più);

¹⁴Nella comunicazione citata BV informa che il Comune di Padova starebbe procedendo ad autorizzare un aumento delle tariffe urbane del ticket SMS da 1,30 a 1,80 euro.

- per quanto noto alla PdP, BV avrebbe goduto di finanziamenti regionali per incentivare forme di bigliettazione elettronica dei servizi di TPL¹⁵.

PdP conclude la lettera informando BV della sua decisione di non “*poter autorizzare l’adeguamento delle tariffe richiesto per il servizio “ticket SMS” e, al contempo, invita l’azienda a riconsiderare attentamente la dichiarata intenzione di disattivare il servizio per le linee extraurbane “ex APS”*”.

VII. VALUTAZIONI

1) Il mercato rilevante e la posizione dominante

32. Il mercato interessato dal presente procedimento è quello dei servizi di trasporto pubblico locale nel Bacino unico integrato di Padova.

Come sopra evidenziato, i servizi sono attualmente eserciti da BV, distintamente per il comparto urbano del capoluogo (Padova e comuni di 1^a cintura) ed extraurbano del bacino padovano. In particolare, BV ha acquisito in data 30 aprile 2015 i rami di azienda dei precedenti concessionari di TPL urbano (APS Holding) ed extraurbano (BSN), subentrando nei rispettivi contratti di servizio con il Comune e con la Provincia di Padova.

In base ai suddetti contratti, pertanto, BV detiene una posizione dominante nel mercato rilevante dei servizi di TPL nel Bacino di Padova.

2) I comportamenti volti ad ostacolare lo svolgimento della gara

33. I fatti denunciati dalla PdP concernono in particolare presunti comportamenti anticompetitivi posti in essere da parte delle società BSN e APS Holding, nonché dalla società BV (di seguito tutti insieme anche *l’incumbent*), subentrata alle prime due nei contratti di servizio per la gestione dei servizi di TPL urbani ex extraurbani rientranti nel Bacino unico integrato della Provincia di Padova . Detti comportamenti consistono nel ritardare e/o omettere l’invio di informazioni strettamente indispensabili a completare gli elaborati di gara per l’affidamento dei servizi di TPL nel Bacino, in ossequio a quanto previsto dalla normativa nazionale e dalla

¹⁵ Inoltre, il sistema di bigliettazione elettronico, nell’attuale utilizzo fatto da BV, risulterebbe solo parzialmente attivo in alcune sue funzionalità e proprio quella relativa al cd “borsellino elettronico” per l’acquisto/pagamento del singolo titolo di viaggio non sarebbe ancora funzionante rispetto a quanto già in essere presso altre aziende del territorio regionale veneto.

delibera dell'ART n. 49/2015 in materia di predisposizione di bandi di gara tipo per il TPL.

34. In particolare, l'*incumbent*, in posizione di monopolio legale nel mercato della fornitura dei servizi di TPL urbano ex extraurbano nel Bacino integrato di Padova avrebbe ripetutamente ostacolato l'attività dell'Ufficio di Coordinamento e Supporto dell'EdG che, al fine di arrivare nei tempi massimi consentiti dall'ordinamento nazionale e comunitario all'affidamento dei servizi in scadenza (31 dicembre 2016), ha posto in essere tutte le attività propedeutiche, incluso l'affidamento ad una società specializzata - TTA - del compito di individuare tutte le informazioni strettamente indispensabili per la predisposizione dei documenti di gara.

35. Il comportamento dilatorio e ostruzionistico dell'*incumbent* appare essere divenuto quanto mai ostinato ed evidente dopo il rifiuto, tanto della Regione Veneto che della Provincia di Padova, di dare formale approvazione al *Business Plan* e all'Accordo societario per lo svolgimento dei servizi di TPL nel Bacino fino a tutto il 2019.

36. Al fine di ritardare ulteriormente l'invio dei dati richiesti dall'EdG, BV appare aver opposto strumentalmente all'invio della documentazione vizi procedurali nelle modalità di svolgimento dell'istruttoria da parte dell'Ufficio di Coordinamento e Supporto dell'EdG, tentando di annullarne la validità; dal canto suo APS Holding avrebbe chiesto una dilazione del tutto sproporzionata (6 mesi) per dare la propria disponibilità alla cessione dei beni essenziali e indispensabili, secondo le modalità definite dal regolamento dell'ART, quali risultanti dalla consultazione obbligatoriamente prevista dal medesimo atto e regolarmente conclusa dall'EdG.

37. I comportamenti ostruzionistici si sarebbero protratti sino al punto di rendere del tutto impossibile all'EdG concludere nei termini utili per l'affidamento con gara (il 31 dicembre 2016) la predisposizione della documentazione necessaria: in particolare, alcuni elaborati sono stati predisposti, ancorché in forma non definitiva; per altri, come la Specifica dei Servizi e il PEF, la predisposizione è risultata impossibile.

38. I comportamenti descritti sembrano idonei a consentire all'*incumbent* di mantenere la gestione del servizio oltre il 31 dicembre 2016, termine ultimo per permettere all'EdG, senza ulteriori dilazioni, di procedere all'affidamento con gara dei servizi di TPL nel Bacino di Padova. Ciò avrebbe l'effetto di ritardare ulteriormente l'apertura del mercato per l'offerta dei servizi di TPL nel bacino integrato della Provincia di Padova per l'individuazione del soggetto più efficiente, con danno per i potenziali

concorrenti e soprattutto per i consumatori finali in termini di mancato ottenimento di: i) un significativo aumento dell'efficienza nella gestione dei servizi, che genera importanti risparmi di costi (anche in termini di sovvenzioni pubbliche elargite al gestore); ii) una maggiore innovazione e miglioramento della qualità e della disponibilità dei servizi, che fanno aumentare il grado di soddisfazione dei passeggeri.

3) *I comportamenti concernenti l'offerta dei ticket SMS*

39. La documentazione agli atti evidenzia inoltre un'ulteriore condotta dell'*incumbent*, consistente nella minacciata disattivazione da parte di BV del servizio di acquisto dei ticket SMS per il trasporto extraurbano ove non siano autorizzati dalla PdP gli aumenti richiesti per i biglietti venduti tramite il canale elettronico.

Tale richiesta appare priva di giustificazioni oggettive, atteso che BV non ha fornito alcun elemento di costo a supporto dell'incremento di prezzo, ancorché richiesta in tal senso dalla PdP, anche alla luce del fatto che primari operatori di TPL nazionali offrono il servizio di ticket SMS allo stesso costo di quello tradizionale.

La minaccia della disattivazione del servizio di ticket SMS in caso di mancata autorizzazione della PdP della richiesta di aumento di prezzo appare, dunque, rappresentare una indebita pressione dell'operatore dominante nei confronti del soggetto autorizzatore che, ove dovesse concretizzarsi, priverebbe l'utenza dei servizi extraurbani di TPL nel territorio di Padova di una modalità di fruizione del servizio di indubbia utilità e già accessibile in altre realtà locali. Tale condotta pertanto parrebbe integrare un abuso di posizione dominante da parte di BV finalizzato ad ottenere un aumento di prezzi ingiustificato per i servizi di ticket SMS.

4) *Il pregiudizio al commercio intracomunitario*

40. Il concetto di pregiudizio al commercio intracomunitario deve essere interpretato tenendo conto dell'influenza diretta o indiretta, reale o potenziale, sui flussi commerciali tra gli Stati membri.

41. La prima condotta esaminata appare idonea a ritardare l'espletamento della gara europea per l'affidamento dei servizi di TPL nel Bacino integrato della provincia di Padova e conseguentemente la possibilità di accesso di qualificati concorrenti nazionali e comunitari al mercato dei servizi di TPL

nel suddetto mercato rilevante. I comportamenti contestati a BV, BSN e APS Holding appaiono idonei, pertanto, a produrre effetti nei confronti di operatori sia italiani sia stranieri, attivi nei mercati del trasporto pubblico locale.

42. Di conseguenza, la fattispecie oggetto del presente procedimento consistente nel ritardare od omettere informazioni necessarie allo svolgimento della gara per il bacino integrato di TPL di Padova, risultando idonea ad arrecare pregiudizio al commercio tra Stati membri, deve essere valutata ai sensi dell'articolo 102 del TFUE.

VIII. MISURE CAUTELARI

43. Con riferimento alla prima condotta posta in essere da BV, BSN e APS, l'Autorità ritiene che ricorrano i presupposti per un intervento cautelare ai sensi dell'articolo 14-bis della legge n. 287/90, introdotto dalla legge n. 248/06, il quale prevede che: *“Nei casi di urgenza dovuta al rischio di un danno grave e irreparabile per la concorrenza, l'Autorità può, d'ufficio, ove constati ad un sommario esame la sussistenza di un'infrazione, deliberare l'adozione di misure cautelari”*.

44. In particolare, quanto alla sussistenza del *fumus boni iuris*, si osserva che le considerazioni svolte nei paragrafi precedenti evidenziano la probabilità della sussistenza delle condotte abusive poste in essere da BV e dalle sue controllanti consistenti nell'aver ritardato e/o omesso l'invio all'EdG di informazioni strettamente indispensabili a completare gli elaborati di gara per l'affidamento dei servizi di TPL nel Bacino integrato di Padova.

45. Sulla sussistenza del *periculum in mora*, si rileva che le condotte poste in essere dall'*incumbent* determinano il rischio di un danno grave e irreparabile alla concorrenza, considerato che hanno già impedito lo svolgimento nel rispetto del termine del 31 dicembre 2016 delle procedure di gara che avrebbero dovuto consentire l'introduzione di dinamiche concorrenziali in un mercato ad oggi chiuso a qualsiasi confronto competitivo, con l'effetto di impedire l'accesso a nuovi operatori nazionali e internazionali e di danneggiare i consumatori finali. Ove mantenute nel tempo, inoltre, tali condotte avrebbero l'effetto di ulteriormente ritardare *sine die* lo svolgimento della gara e dunque l'apertura alla concorrenza del mercato interessato.

46. Ciò potrebbe rappresentare, in assenza di un tempestivo intervento dell'Autorità, un danno grave e irreparabile alla concorrenza, in quanto, trattandosi di un monopolio legale, la contendibilità del mercato del TPL nel Bacino della provincia di Padova, è affidata esclusivamente all'indizione delle gare per il riaffidamento del servizio a scadenza.

47. Pertanto l'Autorità valuterà, sentite le Parti, se sussistono i presupposti per l'adozione di una misura provvisoria volta ad impedire che proseguano le condotte attribuibili a BV, BSN e APS Holding consistenti nell'aver ritardato e/o omesso l'invio all'EdG di informazioni strettamente indispensabili a completare gli elaborati di gara per l'affidamento dei servizi di TPL nel Bacino integrato di Padova e che, ad una sommaria delibazione propria della sede cautelare, possano configurarsi abusive;

RITENUTO, pertanto, che i comportamenti posti in essere da Busitalia Veneto S.p.A., Busitalia Sita Nord S.r.l. e APS Holding S.p.A. nel mercato rilevante come sopra individuato e consistenti nell'aver ritardato e/o omesso l'invio all'EdG di informazioni strettamente indispensabili a completare gli elaborati di gara per l'affidamento dei servizi di TPL nel Bacino integrato di Padova, per le ragioni sopra esposte, appaiono configurare una violazione dell'articolo 102 del TFUE;

RITENUTO inoltre che le condotte poste in essere da Busitalia Veneto S.p.A. e dalle sue partecipanti Busitalia Sita Nord S.r.l. e APS Holding S.p.A. nel mercato rilevante come sopra individuato e consistenti nella minaccia della disattivazione del servizio di Ticket SMS in caso di mancata autorizzazione della PdP alla richiesta di aumento di prezzo, per le ragioni sopra esposte, appaiono configurare una violazione dell'articolo 3 della legge n. 287/90;

RITENUTO, inoltre che sussiste l'urgenza di avviare un procedimento volto all'eventuale adozione di misure cautelari, al fine di evitare che le condotte poste in essere da Busitalia Veneto S.p.A., Busitalia Sita Nord S.r.l. e APS Holding S.p.A. consistenti nel ritardare e/o omettere l'invio di informazioni strettamente indispensabili a completare gli elaborati di gara per l'affidamento dei servizi di TPL nel Bacino di Padova, determinino danni gravi e irreparabili durante il tempo necessario per lo svolgimento dell'istruttoria;

DELIBERA

- a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti delle società Busitalia Veneto S.p.A., Busitalia Sita Nord S.r.l. ed APS Holding S.p.A., per accertare l'esistenza di violazioni dell'articolo 102 del TFUE e dell'articolo 3 della legge n. 287/90;
- 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, nonché dai soggetti che hanno presentato le segnalazioni di cui in premessa, del diritto di essere sentiti, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione Agroalimentare e Trasporti della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità almeno cinque giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;
- c) l'avvio del procedimento cautelare ai sensi dell'articolo 14-bis della legge n. 287/90, volto a verificare l'effettiva sussistenza dei requisiti necessari all'adozione di misure cautelari atte a ripristinare e mantenere condizioni concorrenziali nel mercato interessato;
- d) la fissazione, nell'ambito del procedimento per l'adozione delle misure cautelari, del termine di giorni 14 decorrenti dalla data di notificazione del presente provvedimento per la presentazione, da parte dei rappresentanti legali delle Parti, o di persone da esse delegate, di memorie scritte e documenti e della richiesta di audizione dinanzi al Collegio, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione Agroalimentare e Trasporti della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità almeno cinque giorni prima della scadenza del termine da ultimo indicato;
- e) che il responsabile del procedimento è la Dottoressa Chiara de Mari;
- f) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione Agroalimentare e Trasporti della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità dai legali rappresentanti delle parti o da persona da essi delegata;

g) che il procedimento deve concludersi entro il 15 luglio 2017.

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

IL SEGRETARIO GENERALE

Roberto Chieppa

IL PRESIDENTE

Giovanni Pitruzzella