



AUTORITÀ GARANTE
DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

Bollettino

Settimanale

Anno XXXIII - n. 35

**Publicato sul sito www.agcm.it
18 settembre 2023**

SOMMARIO

INTESE E ABUSO DI POSIZIONE DOMINANTE	5
A567 - MERCATO DEGLI ABS NELLE E-BIKE	
<i>Provvedimento n. 30765</i>	5
OPERAZIONI DI CONCENTRAZIONE	19
C12558 - CVA SMART ENERGY/RS SERVICE	
<i>Provvedimento n. 30763</i>	19
C12560 - EDISON NEXT-POLYTEC/NYOX	
<i>Provvedimento n. 30764</i>	22
ATTIVITA' DI SEGNALAZIONE E CONSULTIVA	26
AS1910 - ROMA CAPITALE - AFFIDAMENTO SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	26
AS1911 - ENTE PORTO GIULIANOVA - PROROGA AFFIDAMENTO GESTIONE DEL MERCATO ITTICO IN FAVORE DI MERCATO ITTICO GIULIANOVA SCARL	31
PRATICHE COMMERCIALI SCORRETTE	35
PS12594 - PAYIU ITALIA-OSTACOLI ALLA FRUIZIONE CREDITI	
<i>Avviso di integrazione soggettiva della comunicazione di avvio</i>	35

INTESE E ABUSO DI POSIZIONE DOMINANTE

A567 - MERCATO DEGLI ABS NELLE E-BIKE

Provvedimento n. 30765

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 5 settembre 2023;

SENTITA la Relatrice Professoressa Elisabetta Iossa;

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

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

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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 documentazione in proprio possesso;

CONSIDERATO quanto segue:

I. PREMESSA

1. In data 13 gennaio 2023 è pervenuta all'Autorità una segnalazione, integrata il 28 febbraio, il 29 marzo, il 18 maggio e il 6 giugno 2023, da parte di Blubrake S.p.A. (di seguito, "Blubrake"), la quale lamenta che Robert Bosch GmbH (di seguito, "Bosch"), forte di una posizione dominante nel mercato della fornitura e vendita di sistemi di elettrificazione (c.d. *e-kit*) per biciclette elettriche (c.d. *e-bike*), e avuto riguardo alla propria presenza anche nel mercato degli ABS per *e-bike*, starebbe ostacolando i tentativi di Blubrake di offrire il proprio ABS ai produttori di *e-bike* equipaggiate con l'*e-kit* di Bosch.

2. In particolare, Bosch starebbe creando una serie di ostacoli al montaggio e all'uso dell'ABS di Blubrake sulle *e-bike* equipaggiate con un *e-kit* di Bosch, favorendo in tal modo l'acquisto, il montaggio e l'uso del proprio ABS, a discapito di quello di Blubrake.

3. Blubrake riferisce che tale strategia escludente ha avuto l'effetto di impedirle di accedere alla gran parte dei produttori di *e-bike*, che rimane nel predominante appannaggio di Bosch. Ciò starebbe pregiudicando le sue prospettive di crescita e lo sviluppo sul nascere dell'unica forma di concorrenza attualmente esistente nel mercato degli ABS per *e-bike* con potenziali di crescita significativi.

II. LE PARTI

4. Blubrake è una *start-up*, con sede in Italia, fondata nel 2015 quale *spin off* del Politecnico di Milano, che fa parte del gruppo industriale e-Novia¹, comprendente imprese *deep tech* italiane specializzate nell'innovazione robotica. Blubrake è attiva nel settore dello sviluppo e nella produzione di sistemi mecatronici avanzati focalizzati su applicazioni di frenata e rilevamento per biciclette elettriche, e ha sviluppato, in particolare, un ABS (*Anti-lock Braking System*), ovvero un sistema (meccatronico) di antibloccaggio in frenata, che commercializza dal 2019.

Blubrake è una piccola società fortemente innovativa e con un significativo potenziale di crescita². Nel 2022 essa ha realizzato un fatturato pari a 2 milioni di euro circa.

5. Bosch è un'impresa multinazionale tedesca, tra i principali operatori al mondo in molteplici settori, tra cui quello delle *Mobility Solutions*. L'impresa possiede 440 consociate e filiali regionali in circa 60 Paesi e *partner* commerciali e assistenza in circa 150 Paesi³. Nel 2009 Bosch ha fondato la divisione indipendente *Bosch eBike Systems*, dedicata allo sviluppo e offerta di prodotti e servizi per le *e-bike*.

Nel 2022 il Gruppo Bosch ha realizzato un fatturato pari a 88,2 miliardi di euro circa⁴.

III. I FATTI SEGNALATI

a. Le *e-bike*: componenti elettriche necessarie (*l'e-kit*) ed eventuali (*l'ABS*)

6. Le *e-bike* sono biciclette dotate di un motore elettrico (*drive unit*⁵), di una batteria e di una serie di sensori che rilevano istantaneamente la forza che viene applicata sui pedali per comunicarla alla centralina, che definisce l'assistenza da dare al ciclista durante la pedalata. Le *e-bike* sono, infatti, anche chiamate biciclette a "pedalata assistita". Tramite un *display* posizionato sul manubrio è possibile aumentare o diminuire manualmente il livello di potenza richiesta dal motore. L'insieme delle componenti elettriche ed elettroniche necessarie affinché si possa parlare di *e-bike*, ovvero la batteria, il motore e il *display*, nel prosieguo verrà indicato come "*e-kit*".

7. In talune *e-bike*, e segnatamente in quelle dotate di un freno a disco anteriore idraulico, è possibile montare componenti aggiuntive quali, ad esempio, l'ABS. Modulando la pressione del freno anteriore, l'ABS impedisce il bloccaggio della ruota anteriore e il sollevamento della ruota posteriore da terra, migliorando la stabilità complessiva della bicicletta. Si tratta, dunque, di un prodotto molto importante per garantire la sicurezza dei ciclisti, in ambito sia urbano sia non urbano.

8. Tutte le componenti elettriche/elettroniche, incluso l'ABS, che si vogliono installare su una *e-bike* devono necessariamente interoperare con l'*e-kit*. Ciò si realizza anzitutto attraverso il collegamento elettrico delle prime con il secondo. A tal fine il produttore di *e-kit*, su richiesta del produttore di *e-bike*, generalmente sviluppa le modalità necessarie per collegare la componente, specie se di altro

¹ Più precisamente e-Novia S.p.A. possiede il 60% del capitale sociale di Blubrake.

² V. doc. 1, all. 14A-14C.

³ V. doc. 1, all. 15.

⁴ V. doc. 1, all. 15.

⁵ Il *drive unit* è un motore di trazione dotato di un sensore intelligente, o di un insieme di sensori intelligenti, che dosa(no) l'apporto del motore alla pedalata in funzione del livello di assistenza richiesta e della forza applicata ai pedali dall'utente.

produttore, all'e-kit⁶. Altresì, il produttore dell'e-kit condivide con il produttore della componente le parti rilevanti del c.d. protocollo CAN (*Controller Area Network*) che consente alla componente di comunicare con il *display*, e così di mandare al sistema il messaggio della sua attivazione/disattivazione, visibile all'utente tramite un'icona sul *display* medesimo.

9. Tutto ciò vale in particolare per l'ABS che, per funzionare correttamente, deve essere anzitutto collegato non solo alla batteria (dalla quale trae alimentazione), ma anche indirettamente al motore, con il quale l'ABS deve essere coordinato: infatti, quando l'utente sta frenando e si attiva l'ABS, il motore deve essere disabilitato; in altre parole, il motore e l'ABS non devono agire contemporaneamente. Inoltre, è necessario che l'ABS sia collegato al *display*, al fine di fornire al ciclista informazioni circa lo stato di funzionamento della componente e permettergli di interagire con lo stesso, con evidenti risvolti in termini di sicurezza⁷.

10. Generalmente i produttori di *e-bike*, dopo aver progettato e costruito il telaio, affidano l'approvvigionamento e l'assemblaggio delle componenti prescelte – *e-kit*, ABS, etc. - a un *Original Equipment Manufacturer* (OEM); talvolta procedono direttamente essi stessi all'assemblaggio. I produttori, che hanno la responsabilità della progettazione e della certificazione delle stesse, vendono poi le *e-bike* ai distributori o le distribuiscono direttamente.

11. Dalle informazioni finora acquisite emerge che i produttori di *e-bike* sono molto numerosi: tra di essi si annoverano, ad esempio, Acell, Bianchi, Giant, Crescent, Stella Fietsen, ZEG, insieme a numerosi altri operatori per lo più di piccola dimensione.

12. Complessivamente il settore delle *e-bike* è in fortissima espansione: nel 2021 nel mercato europeo sono state vendute oltre 5 milioni di *e-bike* (+12% rispetto al 2020), per un valore complessivo di 12 miliardi di euro (+13% rispetto al 2020)⁸. Secondo alcune stime, il valore complessivo del mercato di *e-bike* in Europa raggiungerà i 24 miliardi di euro nel 2025⁹ e circa 32 milioni di euro nel 2030¹⁰.

b. Gli e-kit per e-bike di Bosch

13. Dal 2011 ad oggi Bosch ha prodotto e commercializzato tre diverse generazioni di *e-kit*: il Bosch eBike System (BES)¹¹, il Bosch eBike System 2 (BES2)¹², il Bosch eBike System 3 o Sistema Intelligente (BES3)¹³.

14. Il sistema BES2 prevede la possibilità di collegare le componenti di terze parti secondo due modalità: *i*) un cavo di collegamento specifico, denominato cavo a Y (di seguito, anche "*Y-cable*"),

⁶ V. docc. 36-39 e <https://www.bosch-ebike.com/it/prodotti/abs>.

⁷ V. doc. 7.

⁸ V. doc. 1, all. 25, che contiene il *report EU 2021 Industry & Market Figures del CONEBI - Confederation of the European Bicycle Industry*.

⁹ V. doc. 1, all. 24, p. 27.

¹⁰ V. il report *E-bikes in Europe*, Statista, 2023.

¹¹ V. <https://www.bosch-ebike.com/it/prodotti/panoramica>.

¹² V. <https://www.bosch-ebike.com/it/prodotti/sistema-bosch-ebike-2>.

¹³ V. doc. 1, all. 16 e <https://www.bosch-ebike.com/it/prodotti/il-sistema-intelligente>.

che è fornito dalla stessa Bosch e consente un'alimentazione a 36V¹⁴, oppure ii) una porta HPP (*High Power Port*) a 12V.

15. Il *Y-cable* connette la batteria e il motore e, attraverso un terzo connettore, consente la connessione a questi ultimi di una ulteriore componente. Per consentire la connessione di una componente di una parte terza, il *Y-cable* è specificamente adattato da Bosch, su richiesta del produttore di *e-bike* (cfr. par. 8 *supra*). Oltre all'alimentazione elettrica, il *Y-cable* sviluppato da Bosch consente anche una comunicazione con il *display* tramite il protocollo CAN.

16. Nel BES3, introdotto sul mercato nel luglio 2022¹⁵, l'integrazione delle componenti di terze parti (nonché dell'ABS della stessa Bosch) non è più possibile mediante il *Y-cable*, ma esclusivamente attraverso una porta HPP che supporta una tensione di 12V, ridotta da un trasformatore, e una potenza di picco erogabile dalla batteria pari a massimo [50-100W]*.

c. La struttura di mercato degli e-kit per e-bike

17. Dalle informazioni acquisite risulta che nel 2019, in Europa, il 33% delle *e-bike* vendute era equipaggiata con un *e-kit* di Bosch, mentre il 19% con un *e-kit* di Shimano Inc. (di seguito, "Shimano") e il 16% con un *e-kit* di Bafang Electric (suzhou) Co. Ltd. (di seguito, "Bafang")¹⁶. Nel 2021, dei modelli di bici elettriche disponibili a livello mondiale, oltre 4 su dieci (41,3%) erano equipaggiate con un *e-kit* di Bosch, mentre solo una su dieci (10,4%) risultava avere un *e-kit* Shimano, il secondo *player* del mercato¹⁷.

18. Dai dati specifici relativi ad alcuni Paesi dell'UE, come la Germania, la Francia, i Paesi Bassi, il Belgio e l'Italia, gli Stati membri con il più ampio numero di *e-bike* vendute¹⁸, emerge che nel 2021 circa il 65%, il 59%, il 57%, il 51% e il 49%, rispettivamente, delle *e-bike* vendute era dotata di un *e-kit* di Bosch. Nei Paesi Bassi, in Belgio, Francia e in Germania, il 27%, il 20%, il 19% e il 17%, rispettivamente, delle *e-bike* vendute era equipaggiata con un *e-kit* di Shimano. Il terzo operatore attivo negli Stati membri da ultimo menzionati, con quote ancora inferiori, risultava quasi sempre essere Yamaha Motor Co. (di seguito, "Yamaha"). Il secondo *e-kit* più diffuso in Italia, invece, era Bafang Electric (suzhou) Co. Ltd. (di seguito, "Bafang"), con il 17% delle *e-bike*, mentre il terzo era quello di Shimano, con il 16%.

19. I dati più recenti allo stato disponibili indicano che nei Paesi Bassi, per il periodo da marzo a settembre 2022, il 65% delle *e-bike* vendute aveva un *e-kit* di Bosch (la quale realizzava il 70% del

¹⁴ Bosch ha sviluppato diversi tipi di *Y-cable*: i) Bosch *Y-Cable PowerTube for Power Supply and CAN* (doc. 1, all. 36); ii) *Y-cable Bosch per Nuvinci Harmony* (un *eshift* o cambio elettrico - doc. 1, all. 37); *Y-cable Bosch per alimentazione e CAN per Bosch ABS ed eShift* (Rohloff E-14, Shimano DI2, NuVinci Hsync, Enviolo Automatiq - doc. 1, all. 38); *Cavo a Y batteria per telaio 220mm* (doc. 1, all. 39). Come emerge dalle relative descrizioni, i sopra indicati *Y-cable* sono stati sviluppati da Bosch per l'integrazione con l'*e-kit* BES2 di plurime componenti, tra cui diversi cambi elettronici (i c.d. *eShift*) e l'ABS della stessa Bosch, che attraverso l'*Y-cable* ricevono dall'*e-kit* l'alimentazione elettrica ed il segnale CAN per l'integrazione nel *display*.

¹⁵ V. doc. 1, all. 54.

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

¹⁶ V. <https://cyclingindustry.news/extraenergy-maps-the-market-share-of-the-e-bike-biz/>.

¹⁷ V. <https://www.dolomeet.com/blog/motori-e-bike-classifica-dei-piu-utilizzati-nel-2021>.

¹⁸ V. <https://www.statista.com/statistics/1353317/electric-bike-sales-european-countries/>.

fatturato del mercato totale per quel periodo)¹⁹. Tale quota risulta essere pari al 68% nel segmento delle *e-bike* con freno a disco anteriore idraulico vendute ad aprile 2022 nei Paesi Bassi a un prezzo finale superiore a 2.000 euro, fascia di prezzo a partire dalla quale appare ragionevole includere anche l'ABS (che, per quanto riguarda Blubrake, mediamente costa [200-300] euro²⁰) tra le componenti della propria *e-bike*²¹.

d. Lo sviluppo dell'ABS per e-bike

20. Nel 2018 Bosch ha iniziato a produrre e a commercializzare, oltre all'*e-kit*, anche ulteriori componenti per *e-bike*, tra cui l'ABS. A luglio 2022, Bosch ha poi lanciato una nuova versione del proprio ABS, compatibile con il BES3.

21. Anche ZF Micromobility GmbH (di seguito, "ZF") nel 2018 ha introdotto il proprio ABS (a marchio Sachs). Cionondimeno l'ABS di ZF, pur formalmente offerto sul mercato, non risulta installato su alcun modello di *e-bike* attualmente commercializzata²².

22. Tra il 2018 e il 2019 anche Blubrake ha sviluppato un ABS che, grazie all'alta qualità e innovatività, le ha consentito di ricevere diversi premi, riconoscimenti e finanziamenti²³. In particolare, l'ABS di Blubrake, diversamente da quello di Bosch, e analogamente a quello di ZF, si integra completamente all'interno del telaio dell'*e-bike* ed è perciò invisibile all'utente, garantendo così che il *design* originale dell'*e-bike* rimanga inalterato.

23. Tali caratteristiche hanno consentito a Blubrake di far apprezzare il proprio ABS dal punto di vista commerciale. A partire dal 2019, infatti, diversi produttori di *e-bike* si sono rivolti a Blubrake per dotare le proprie biciclette elettriche di ABS, riscontrando tuttavia diverse difficoltà.

e. Il fallito tentativo di connessione al BES2 e la perdita di due clienti nel 2019/2020

24. Alla fine del 2018 un produttore di *e-bike* contattava Blubrake per valutare la possibilità di equipaggiare alcuni modelli di *e-bike* che avrebbero avuto un *e-kit* di Bosch – il BES2 - con l'ABS di Blubrake²⁴.

25. Il *Y-cable* di Bosch era tuttavia incompatibile con l'ABS di Blubrake²⁵. Né risultava esistente un *Y-cable* sviluppato *ad hoc* da Bosch per collegare l'ABS di Blubrake all'*e-kit*, nonostante l'esistenza di una prassi di mercato in tal senso per le componenti di terze parti (cfr. par. 8 *supra*)²⁶.

¹⁹ Cfr. doc. 1, all. 30.

²⁰ V. doc. 1.

²¹ Le *e-bike* premium sono equipaggiate con componentistica di alta gamma e sono quindi più costose, con prezzi superiori a 2.000 euro e, in media, pari a circa 7.400 euro. Sul punto v. anche <https://www. Kearney.com/industry/automotive/article/-/insights/reinventing-the-wheel>.

²² V. doc. 1.

²³ Blubrake ha vinto un premio all'Eurobike Award nel 2019 e all'Overseas Talent Entrepreneurship Competition nel 2018. Blubrake è stata inoltre selezionata e finanziata all'interno del programma Horizon 2020 dell'Unione europea e ha ricevuto ulteriori importanti investimenti da investitori istituzionali, tra i quali il fondo europeo Progress Tech Transfer. Infine, Blubrake ha ricevuto un investimento Venture Debt da 10 milioni di Euro dalla Banca europea degli Investimenti ("BEI"). V. doc. 1, all. 7-11.

²⁴ V. doc. 1, all. 40.

²⁵ Cfr. doc. 1, all. 40.

²⁶ Cfr. in particolare il doc. 38.

26. Blubrake e il suo potenziale cliente hanno quindi iniziato a collaborare per sviluppare un nuovo cavo a Y compatibile modificando quello di Bosch (ma mantenendolo tecnicamente identico). Le prove di funzionamento elettrico eseguite con il cavo realizzato da Blubrake nel febbraio 2019 davano esito positivo e venivano comunicate al cliente²⁷. Quest'ultimo, tuttavia, rappresentava a Blubrake le proprie preoccupazioni in relazione a possibili problematiche che Bosch avrebbe sollevato in punto di garanzia dell'*e-kit*, che secondo lo stesso produttore di *e-bike*, non sarebbero dipese da questioni tecniche, ma dal fatto che Bosch non avrebbe consentito di integrare un ABS diverso dal proprio con il BES2²⁸.

27. Agli inizi del 2019, Blubrake proponeva al potenziale cliente una soluzione alternativa basata sulla sostituzione di uno dei connettori di un altro *Y-cable* di Bosch²⁹. La soluzione veniva testata e approvata dal cliente, che avviava la produzione di alcuni modelli di *e-bike* equipaggiati con l'*e-kit* Bosch e l'ABS Blubrake, che sarebbero stati disponibili nei negozi di rivendita dai primi mesi del 2020³⁰.

28. Successivamente, Bosch contattava il produttore di *e-bike* elencando una serie di asseriti possibili rischi relativi alla qualità e alla sicurezza, connessi alla integrazione dell'ABS Blubrake con il proprio *e-kit* per mezzo del *Y-cable* modificato da Blubrake, e riferiva che, in caso di incidenti, avrebbe segnalato questi rischi agli acquirenti³¹.

29. Blubrake assicurava il cliente circa ogni singolo possibile rischio tecnico paventato da Bosch³². Cionondimeno, il produttore di *e-bike* smetteva di rispondere alle comunicazioni di Blubrake senza fornire alcuna giustificazione all'interruzione della collaborazione, che non veniva più ripresa.

30. Una vicenda analoga si è poi verificata anche con un altro produttore di *e-bike*, che nel 2020 contattava Blubrake per montare l'ABS di Blubrake su alcuni modelli delle proprie *e-bike* equipaggiate con il BES2.

31. Anche in questo caso l'integrazione dell'ABS Blubrake con l'*e-kit* Bosch sarebbe stata attuata, con l'approvazione del nuovo potenziale cliente, attraverso la seconda soluzione tecnica già individuata per il precedente. Il produttore di *e-bike* procedeva a realizzare i telai e a ordinare i campioni per fare i test di integrazione finale³³.

32. Da quanto finora acquisito agli atti emerge che in seguito il produttore di *e-bike*, tuttavia, interrompeva bruscamente i contatti con Blubrake senza spiegazioni.

f. Il fallito tentativo di connessione al BES3 e la perdita di un altro cliente nel 2021/2022

33. Nel 2021 un altro produttore di *e-bike* contattava Blubrake per equipaggiare un proprio modello di *e-bike*, che sarebbe stato dotato del BES3 di Bosch, con l'ABS dell'impresa italiana.

34. La riferita eliminazione della possibilità di collegamento mediante un *Y-cable* connesso direttamente alla batteria e l'esistenza della sola porta HPP che supporta una tensione di 12V e una

²⁷ Cfr. doc. 1, all. 41.

²⁸ Cfr. doc. 1, all. 41.

²⁹ Cfr. doc. 1, all. 43 e 44.

³⁰ Cfr. doc. 1, all. 44.

³¹ Cfr. doc. 1, all. 47.

³² Cfr. doc. 1, all. 48.

³³ Cfr. doc. 1, all. 50.

potenza di picco erogabile dalla batteria pari a massimo [50-100W] (cfr. par. 16 *supra*) determinava tuttavia l'incompatibilità assoluta fra il BES3 e l'ABS di Blubrake, il quale ha una tensione compresa tra 24V e 60V (lo *standard* di mercato), e nello specifico di 36V, e un assorbimento della potenza di picco della batteria ben superiore ai [50-100W]³⁴.

35. Vista l'impossibilità di collegare il proprio ABS alla porta HPP, Blubrake ipotizzava di modificare il *Y-cable* di Bosch aggiungendo un connettore che avrebbe consentito il collegamento dell'ABS direttamente alla batteria, consentendo in tal modo di avere una tensione di 36V, come avveniva nel BES2. La soluzione veniva testata e approvata dal potenziale cliente, a seguito dell'esito positivo dei *test*.

36. Il produttore di *e-bike* e Blubrake peraltro discutevano ampiamente e quindi disciplinavano l'ipotesi che Bosch rifiutasse di prestare la garanzia legale in ragione della integrazione dell'ABS Blubrake con i propri *e-kit*³⁵, sulla base delle clausole previste nei propri contratti, che statuiscono l'obbligo di utilizzare solo componenti Bosch originali³⁶.

37. A fronte di una simile previsione contrattuale, nel contratto di fornitura stipulato tra Blubrake e il produttore di *e-bike* in data 11 maggio 2022 veniva previsto che Blubrake sarebbe stata responsabile del corretto funzionamento dell'ABS, inclusivo degli adattamenti effettuati al *Y-cable* di Bosch. Altresì, il contratto tra le parti prevedeva che, ove Bosch avesse rifiutato la garanzia sul proprio *e-kit* in ragione degli adattamenti al *Y-cable*, Blubrake sarebbe stata chiamata a fornire la prova che gli eventuali malfunzionamenti dell'*e-kit* non erano da attribuire all'ABS.

38. In forza del citato contratto di fornitura, il cliente ordinava a Blubrake un significativo numero di ABS; tuttavia, il produttore di *e-bike* successivamente sospendeva quasi il 90% di tali ordini poi cancellava oltre i due terzi degli ordini previamente sospesi³⁷.

g. Le richieste di cooperazione con Bosch da parte di Blubrake nel 2021-2023

39. Nel tentativo di superare i problemi legati alla connessione dell'ABS di Blubrake con il BES3, a partire dal giugno 2021, Blubrake rivolgeva a Bosch diverse richieste di cooperazione al fine di poter realizzare una piena integrazione del proprio ABS con l'*e-kit* di nuova generazione (inclusiva, dunque, della comunicazione CAN con il *display*)³⁸. Tuttavia, dopo vari solleciti, ad agosto 2021 Bosch declinava tali richieste di cooperazione adducendo l'assenza di risorse³⁹.

40. Successivamente, tra novembre 2021 e marzo 2022 Blubrake reiterava più volte la richiesta di collaborazione per realizzare l'integrazione del proprio ABS con gli *e-kit* di Bosch, necessaria per non perdere altri clienti, rassicurandola circa i rischi che quest'ultima aveva prefigurato, avendo già testato il pieno funzionamento della soluzione adottata⁴⁰. A tali comunicazioni Bosch rispondeva ad aprile 2022 ribadendo anzitutto, sulla base di ragioni tecniche, il proprio rifiuto a rendere disponibile

³⁴ V. doc. 7.

³⁵ V. doc. 1, all. 50.

³⁶ V. doc. 1, all. 50.

³⁷ V. doc. 15.

³⁸ V. doc. 1, all. 53.

³⁹ V. doc. 1, all. 53.

⁴⁰ V. doc. 1, all. 53 e 55.

una forma di connessione diretta che garantisse l'alimentazione dell'ABS di Blubrake⁴¹. Altresì, Bosch reiterava il proprio rifiuto di condividere il protocollo CAN con Blubrake⁴². Al contempo, Bosch si dichiarava per la prima volta disposta a consentire di rendere disponibili le specifiche tecniche della porta HPP⁴³.

41. Nel maggio 2022 le specifiche non erano ancora state condivise, perciò Blubrake avanzava una nuova richiesta per la connessione diretta alla batteria, offrendosi di coprire i costi derivanti da qualsiasi tipo di adattamento dell'*e-kit* che si fosse a tale fine reso necessario⁴⁴. Tuttavia, a tale comunicazione Bosch rispondeva ribadendo l'assenza di interesse a questo tipo di cooperazione, ignorando l'offerta di Blubrake⁴⁵.

42. Sempre nel maggio 2022, e poi ancora nel giugno 2022, Blubrake chiedeva nuovamente a Bosch le specifiche tecniche della porta HPP⁴⁶. Bosch rispondeva *[omissis]*⁴⁷. *[Omissis]*⁴⁸.

43. A fine luglio 2022, in assenza di novità in tal senso, Blubrake rinnovava la richiesta⁴⁹, ma non otteneva le specifiche della porta HPP⁵⁰. Dopo un ulteriore sollecito di luglio e agosto 2022⁵¹, agli inizi di agosto 2022 Bosch comunicava l'invio delle specificazioni della porta HPP, precisando che esse erano da tempo in fase di aggiornamento e che tali aggiornamenti sarebbero stati disponibili dalla fine di settembre/inizio di ottobre 2022⁵². Contemporaneamente, Bosch reiterava ancora una volta il proprio rifiuto a consentire una qualsiasi comunicazione CAN tra l'*e-kit* e l'ABS di Blubrake⁵³.

44. Agli inizi di novembre 2022 Blubrake richiedeva ancora una volta a Bosch di collaborare per realizzare l'integrazione diretta della componente con la batteria del BES3⁵⁴. Tuttavia, nella seconda metà di novembre 2022, Bosch opponeva un nuovo rifiuto adducendo l'assenza di progetti di sviluppo in tal senso⁵⁵. Nella medesima occasione, in merito alle specifiche della porta HPP, Bosch precisava che queste erano ancora in fase di aggiornamento e che esse sarebbero state condivise entro due/tre settimane⁵⁶.

⁴¹ V. doc. 1, all. 55 (“[...] an electrical interface on the 36V path is not available. Developing a new 36V interface in our new system generation “smart system” is not possible due to technical and/or effort reasons since the 36V board net is designed exclusively for the core architecture of the drive train between battery, drive unit and charger”).

⁴² V. doc. 1, all. 55 («Please be aware that the HPP doesn't offer any signal communication to third parties»).

⁴³ V. doc. 1, all. 55.

⁴⁴ V. doc. 1, all. 55.

⁴⁵ V. doc. 1, all. 55.

⁴⁶ V. doc. 1, all. 56.

⁴⁷ V. doc. 1, all. 56.

⁴⁸ V. doc. 1, all. 57.

⁴⁹ V. doc. 1, all. 57.

⁵⁰ V. doc. 1, all. 57.

⁵¹ V. doc. 1, all. 57.

⁵² V. doc. 1, all. 58.

⁵³ V. doc. 1, all. 58.

⁵⁴ V. doc. 1, all. 59.

⁵⁵ V. doc. 1, all. 58.

⁵⁶ V. doc. 1, all. 58.

45. Gli aggiornamenti delle specifiche tecniche della porta HPP sono stati quindi forniti agli inizi di febbraio 2023⁵⁷, ma essi si sono rivelati non necessari per il funzionamento dell'ABS di Blubrake con il BES3⁵⁸.

46. Tra dicembre 2022 e gennaio 2023, Blubrake veniva a conoscenza della possibile esistenza di un nuovo *Y-cable* ideato da Bosch appositamente per connettere componenti terze al BES3⁵⁹ a partire dal 2024⁶⁰. A metà aprile 2023 Blubrake contattava Bosch chiedendo informazioni sulle relative specifiche tecniche e il relativo protocollo CAN. Poco dopo Bosch rispondeva che il nuovo cavo comunque offriva un'uscita che manteneva le caratteristiche tecniche del BES3.

47. Dopo un'ulteriore richiesta inoltrata nella seconda metà di aprile 2023, agli inizi di maggio 2023 Bosch ribadiva sostanzialmente il proprio rifiuto a rendere disponibile una connessione tecnicamente possibile per Blubrake adattando il nuovo cavo sviluppato per il BES3. Tale risposta è stata, da ultimo, riaffermata sempre a maggio 2023, unitamente al rifiuto a consentire la comunicazione CAN tra il proprio *e-kit* e l'ABS di Blubrake⁶¹.

h. La drastica riduzione del parco clienti di Blubrake

48. Dopo gli avvenimenti illustrati, nessun produttore di *e-bike* si è ad oggi dichiarato disponibile a montare l'ABS Blubrake su *e-bike* che sono equipaggiate con l'*e-kit* di Bosch e in particolare con il BES3⁶².

49. Solo i produttori di *e-bike* che hanno equipaggiato le loro biciclette con *e-kit* di altri operatori intrattengono rapporti commerciali con Blubrake senza incontrare alcuna difficoltà o opposizione da parte di tali produttori di *e-kit*⁶³.

IV. VALUTAZIONI

50. Alla luce dei fatti più sopra illustrati si ritiene che la fattispecie in esame possa integrare un abuso della posizione dominante detenuta da Bosch nel mercato degli *e-kit* per *e-bike*.

51. In particolare, sembrerebbe che Bosch abbia posto in essere un abuso c.d. per effetto leva, che si basa sugli ostacoli frapposti all'interoperabilità tra il proprio *e-kit* e l'ABS di Blubrake, l'unico ABS effettivo concorrente di quello offerto da Bosch.

i. Il mercato degli e-kit per e-bike e la posizione dominante di Bosch

52. Sotto il profilo merceologico, il mercato rilevante dal quale origina l'effetto leva summenzionato è quello degli *e-kit* per *e-bike*. Alla luce dell'uniformità che caratterizza la normativa applicabile in materia di *e-bike* nei Paesi dell'UE (di derivazione euro-unitaria⁶⁴) e dell'omogeneità dell'offerta

⁵⁷ V. doc. 6 e all. 61.

⁵⁸ V. doc. 6.

⁵⁹ V. doc. 9, all. 65.

⁶⁰ V. doc. 9, all. 66.

⁶¹ V. doc. 12.

⁶² V. docc. 1, 6, 6, all. 62 e 7.

⁶³ V. docc. 1, 6 e 7.

⁶⁴ V. la Direttiva 2006/42/CE del 17 maggio 2006 relativa alle macchine e che modifica la direttiva 95/16/CE, dal Regolamento (UE) n. 168/2013 del 15 gennaio 2013 relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli e dal Regolamento delegato (UE) n. 3/2014 della Commissione del 24 ottobre

commerciale presente nei diversi Paesi europei, in termini di *brand* presenti e di equipaggiamento elettrico, si ritiene che tale mercato possa avere una dimensione geografica europea.

53. In tale mercato, dal lato dell'offerta, la struttura di mercato descritta evidenzia l'esistenza di vari operatori, tra i quali, oltre a Bosch, si annoverano Shimano, Yamaha, e Bafang. La domanda di *e-kit* per *e-bike* è espressa dai produttori di *e-bike* e, tenendo conto degli elementi finora acquisiti, appare assai frammentata (cfr. par. 11 *supra*).

54. Sulla base dei dati al momento disponibili per gli Stati membri nei quali le *e-bike* registrano un livello più elevato di vendite⁶⁵, appare ragionevole stimare che, a livello europeo, Bosch detenga una quota in volume superiore al 50%, mentre il secondo operatore concorrente, Shimano, possa avere una quota che si aggira intorno al 20% (cfr. par. 18 e 19 *supra* e par. 59 *infra*).

55. Peraltro, si stima che la quota di mercato di Bosch nel mercato europeo sia ancora più elevata nel segmento di mercato degli *e-kit* per *e-bike* con freno a disco anteriore idraulico di livello *premium* (cfr. par. 19 *supra*)⁶⁶.

56. La preminenza di Bosch rispetto agli altri concorrenti emerge parimenti se considerata in termini di assortimento: nel 2019 un terzo dei modelli di *e-bike* commercializzate in Europa erano dotate di un *e-kit* di Bosch e nel 2021 addirittura il 41% dei modelli di *e-bike* esistenti a livello globale risultava equipaggiata con l'*e-kit* di Bosch (cfr. par. 17 *supra*).

57. Tutto ciò depone per l'esistenza di una posizione dominante in capo a Bosch nel mercato europeo degli *e-kit* per *e-bike*.

58. La posizione dominante di Bosch nel mercato degli *e-kit* per *e-bike* sembrerebbe peraltro stabile. Ciò sembrerebbe derivare anzitutto dal forte *know-how* che Bosch possiede nella tecnologia alla base del funzionamento delle biciclette elettriche, la mecatronica, che Bosch ha applicato per lungo tempo nell'ambito dell'automotive⁶⁷ e ha poi trasferito al settore delle *e-bike* ("*Bosch eBike Systems è passata da startup a leader di mercato nel settore dei sistemi di trazione [ovvero, degli e-kit, N.d.r.] eBike* (enfasi aggiunta)"⁶⁸.

59. Altri elementi qualitativi acquisiti agli atti confermano peraltro che gli *e-kit* di Bosch sono considerati i migliori in assoluto dal mercato ("*If you ask specialized bicycle retailers which eBikes are especially popular at the moment, very often the answer is: "Bosch bikes". But Bosch itself does not make any bicycles. No, Bosch is the supplier of the core component for pedelecs to over 60 bicycle makers and brands worldwide: the e-drive. The Bosch Group and eBikes have become inseparably associated*"⁶⁹ e che, pertanto, Bosch sia l'operatore di riferimento per

2013, che completa il Regolamento (UE) n. 168/2013 in merito ai requisiti di sicurezza funzionale del veicolo per l'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli.

⁶⁵ Segnatamente la Germania, la Francia, i Paesi Bassi, il Belgio e l'Italia. V. sul punto <https://www.statista.com/statistics/1353317/electric-bike-sales-european-countries/>.

⁶⁶ V. <https://www.cube.eu/it-it/cube-world/technology> ("*With its extensive portfolio of drive systems for everything from leisure bikes through to ultra-competitive e-bikes, Bosch has developed into a global market leader in the premium segment*").

⁶⁷ V. <https://www.bosch-press.it/pressportal/it/it/press-release-64128.html> Bosch, dove si legge che Bosch "*è leader di innovazione nella mobilità elettrica. Nessun'altra azienda offre un portfolio altrettanto vasto: dalle soluzioni per bici elettriche, a quelle per le auto e le moto, fino ai veicoli commerciali. Ora, l'azienda amplia ulteriormente la sua offerta estendendola anche al settore nautico*".

⁶⁸ V. doc. 1, all. 17.

⁶⁹ V. doc. 1, all. 33.

i produttori di *e-bike* (“*Bosch is the clear leader here. It’s estimated that every other e-bike in Europe is powered by a motor made by the conglomerate based in the Swabian area of southern Germany. Shimano, a Japanese maker of bicycle components, ranks second, far behind the German company with a share of about 20 percent*”)⁷⁰.

ii. L’abuso della posizione di dominante da parte di Bosch

60. I fatti segnalati sembrerebbero evidenziare che Bosch possa aver abusato della propria posizione dominante nel mercato degli *e-kit* per *e-bike* attraverso la condotta sopra descritta, consistente nel rifiuto di consentire il collegamento elettrico (*hardware*) e digitale con il *display* (*software*) tra il proprio *e-kit* e l’ABS di Blubrake.

61. Per ciò che riguarda il primo tipo di collegamento, si osserva che in relazione al BES2, Bosch ha anzitutto scelto di non sviluppare un cavo *ad hoc* per connettere l’ABS di Blubrake al proprio *e-kit*, seppure vi sia una prassi di mercato in tal senso (cfr. par. 8 *supra*).

62. Inoltre, in relazione a un cavo appositamente adattato da Blubrake per l’integrazione con il suo ABS, Bosch ha sollevato obiezioni, paventando rischi di natura tecnica, e minacciato di ritirare la garanzia sul proprio *e-kit* fornita ai produttori di *e-bike*.

63. Il positivo esito dei *test* svolti da uno dei primi produttori di *e-bike* che nel 2019 si sono rivolti a Blubrake per il montaggio dell’ABS, nonché le rassicurazioni tecniche fornite da Blubrake a tale operatore e a Bosch medesima (v. par. 26-29 *supra*), sembrerebbero peraltro suggerire l’assenza di giustificazioni di natura tecnica all’atteggiamento di Bosch, quanto piuttosto la volontà di dissuadere i produttori di *e-bike* dall’integrare con i propri *e-kit* ABS diversi dal proprio - risultato che è stato raggiunto quantomeno con un produttore (cfr. par. 29 *supra*) -, in ossequio a una precisa strategia commerciale, nota al mercato (v. par. 26 *supra*).

64. Gli ostacoli all’integrazione *hardware* sembrerebbero essere proseguiti anche in relazione al BES3 a partire dal 2021: sembrerebbe, infatti, che Bosch abbia anzitutto sempre e recisamente rifiutato, asseritamente per assenza di risorse finanziarie e umane da dedicare a siffatto progetto, di collaborare con Blubrake per sviluppare congiuntamente un sistema che consentisse a quest’ultima di superare le limitazioni di voltaggio e della potenza di picco erogabile dalla batteria che caratterizzano il BES3, neanche ove ciò fosse stato totalmente a carico di Blubrake da punto di vista finanziario (cfr. par. 41 *supra*).

65. Anche il tentativo di connessione diretta dell’ABS di Blubrake alla batteria dell’*e-kit* di Bosch, ottenuta anche in questo caso modificando il cavo a Y Bosch, sembrerebbe aver di fatto incontrato i medesimi ostacoli già descritti per il BES2, superati in una sola occasione con la stipula di un contratto di fornitura con un produttore di *e-bike* che prevedeva l’assunzione da parte di Blubrake della responsabilità giuridica di *ogni* malfunzionamento dell’*e-kit*, con il connesso significativo onere per Blubrake di dimostrare che questo non derivasse dall’adattamento del cavo Bosch. In ogni

⁷⁰ <https://www.kearney.com/industry/automotive/article/-/insights/reinventing-the-wheel>. V. anche <https://www.schindelhauerbikes.com/en/Our-Bosch-e-bikes-an-insight-into-the-development/>; https://it.mathworks.com/company/user_stories/bosch-ebike-systems-develops-electric-bike-controller-with-model-based-design.html; <https://ebiketuning.com/blogs/motors/bosch-gen3-and-gen2-motors>; <https://krusebikes.com/tips-%2B-guides//review-bosch-ebike-systems>; <https://gepida.com/technology/e-bikes>; <https://www.ninerbikes.eu>; <https://electrek.co/2019/05/28/bosch-2020-mid-drive-ebike-motor-and-batteries/>; <https://electricbikereport.com/e-bike-news-bosch-yamaha-brose-and-pinion-all-release-new-mid-drives-and-lots-more/>.

caso, questa soluzione non ha condotto agli auspicati risultati commerciali per Blubrake (cfr. par. 38 *supra*).

66. L'unica strada alternativa lasciata a Blubrake, ovvero quella di tentare di adattare il proprio ABS e sviluppare autonomamente un sistema di integrazione dello stesso con il BES3, perseguibile solo attraverso la connessione alla porta HPP, è stata parimenti irta di ostacoli. Al riguardo, dagli elementi finora acquisiti emerge che le specifiche tecniche della porta HPP sono state fornite a Blubrake nel febbraio 2023, ovvero dopo dieci mesi dal momento in cui sono state promesse, nell'aprile 2022, dunque, in maniera che sembra *prima facie* dilatoria.

67. Peraltro, anche l'ultimo recente tentativo da parte di Blubrake di studiare il funzionamento dell'*e-kit* di Bosch, e in particolare del nuovo cavo sviluppato *ad hoc* per il BES3, sembrerebbe essere stato bloccato da un atteggiamento di totale chiusura da parte di Bosch (cfr. par. 47-49 *supra*).

68. Le evidenze agli atti sembrerebbero indicare altresì che Bosch ha sempre rifiutato qualsiasi integrazione di tipo *software* tramite la comunicazione CAN tra l'ABS di Blubrake e il proprio *e-kit*, sia per il BES2 sia per il BES3. Numerose sono le occasioni nelle quali Blubrake ha avanzato questa richiesta di connessione a Bosch – tra il 2021 e il 2023 –, tante quanti sono i rifiuti opposti da Bosch (cfr. par. 39-41, 43, 46 e 47 *supra*).

69. Le condotte descritte sembrerebbero aver ostacolato l'accesso di Blubrake al mercato degli ABS per *e-bike*, per le seguenti ragioni.

Come detto, l'ABS deve essere anzitutto connesso elettricamente all'*e-kit* per poter funzionare; inoltre, esso deve comunicare con il *display* per consentire all'utente di ricevere le informazioni sul funzionamento dell'ABS e di interagire con lo stesso, a fini di sicurezza; essendo questa (l'informazione sul funzionamento della componente) una caratteristica ovviamente richiesta dal ciclista e non essendo questi verosimilmente disposto ad avere due *display* sulla propria *e-bike*, di cui uno *ad hoc* per monitorare il funzionamento dell'ABS, la connessione *software* risulta essenziale sotto il profilo commerciale (cfr. par. 9 *supra*).

L'*e-kit* è, dunque, la piattaforma tecnologica con cui l'ABS deve necessariamente interoperare. Pertanto, una volta scelto l'*e-kit*, l'ABS è selezionato dal produttore di *e-bike* in base alla sua capacità di interagire con il primo. Il successo commerciale di un ABS è quindi giocoforza condizionato al suo collegamento e alla piena interoperabilità con l'*e-kit*.

70. Poiché dalle informazioni acquisite (cfr. par. 58-59 *supra*) sembrerebbe che la tecnologia sviluppata da Bosch per gli *e-kit* per *e-bike* sia ritenuta la migliore in assoluto e la preferita dal mercato (tanto che si parla di "*Bosch-bikes*"), ne consegue che l'interoperabilità dell'ABS di Blubrake con la stessa sia condizione essenziale per un ingresso efficace da parte di Blubrake medesima nel mercato degli ABS per *e-bike*. Viceversa, l'esclusione o la limitazione di tale interoperabilità appare suscettibile di precluderlo.

71. Peraltro, l'effetto di preclusione sembrerebbe essersi già prodotto, nella misura in cui nessuno dei produttori che ha scelto l'*e-kit* di Bosch appare più disponibile a instaurare una relazione commerciale con Blubrake, pur a fronte dell'impegno di quest'ultima a garantire ogni possibile eventuale difetto derivante dall'integrazione del proprio ABS con gli *e-kit* Bosch.

iii. Conclusioni

72. In conclusione, tali condotte sembrerebbero aver impedito a Blubrake di competere con Bosch *on the merits*, ovvero di attivare una concorrenza basata esclusivamente sulla qualità (oltre che del

prezzo) dei rispettivi ABS nei confronti di tutti i produttori di *e-bike* che scelgono di utilizzare un *e-kit* di Bosch.

73. In tal modo, Bosch sembrerebbe aver fatto leva sulla propria posizione di *leader* di mercato degli *e-kit* per *e-bike* per restringere la concorrenza nascente nel mercato degli ABS per *e-bike*, allo stato proveniente da un unico operatore – Blubrake (cfr. par. 21 *supra*) –, con conseguente potenziale estensione della propria posizione dominante in detto ultimo mercato.

74. Le condotte segnalate, pertanto, appaiono integrare una strategia di natura escludente, posta in essere da un'impresa dominante, in danno della concorrenza che, come in questo caso, si può ivi sviluppare grazie all'ingresso efficace da parte di un nuovo operatore sul mercato, e in ultima analisi in danno dei consumatori.

iv. Il pregiudizio al commercio e l'applicabilità del diritto comunitario

75. La fattispecie esaminata appare rientrare nell'ambito di applicazione dell'articolo 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea, in quanto le condotte descritte *supra* interessano il mercato europeo.

RITENUTO, pertanto, che i comportamenti posti in essere da Robert Bosch GmbH per le ragioni sopra esposte, appaiono configurare una violazione dell'articolo 102 del TFUE;

DELIBERA

a) l'avvio dell'istruttoria ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti di Robert Bosch GmbH per accertare l'esistenza di una violazione dell'articolo 102 del TFUE;

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 Manifatturiero, Agroalimentare, Farmaceutico e Distribuzione Commerciale di questa Autorità almeno quindici giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;

c) che il responsabile del procedimento è la dott.ssa Claudia Desogus;

d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione Manifatturiero, Agroalimentare, Farmaceutico e Distribuzione Commerciale di questa Autorità dai rappresentanti legali delle parti o da persona da essi delegata;

e) che il termine di chiusura dell'istruttoria è fissato al 31 dicembre 2024.

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

IL PRESIDENTE

Roberto Rustichelli

OPERAZIONI DI CONCENTRAZIONE

C12558 - CVA SMART ENERGY/RS SERVICE

Provvedimento n. 30763

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 29 agosto 2023;

SENTITA la Relatrice, Professoressa Elisabetta Iossa;

VISTO il Regolamento (CE) n. 139/2004;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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

VISTA la comunicazione effettuata dalla società CVA Smart.Energy S.r.l., pervenuta in data 2 agosto 2023;

VISTA la documentazione agli atti;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. CVA Smart.Energy S.r.l. a s.u. (di seguito, CVA Smart.Energy), con sede in Châtillon (AO), è una società il cui capitale sociale è interamente detenuto da C.V.A. S.p.A. (di seguito, CVA), società capogruppo dell'omonimo gruppo (di seguito, il Gruppo CVA). Il Gruppo CVA è attivo nel settore dell'energia elettrica, in particolare nei mercati: (i) della produzione e dell'approvvigionamento all'ingrosso; (ii) dei servizi di dispacciamento; (iii) della distribuzione; (iv) della vendita al dettaglio; (v) della commercializzazione di certificati d'origine. Il Gruppo CVA è inoltre attivo nel settore dell'efficienza energetica.

2. Il capitale sociale di CVA è detenuto in gestione speciale da FINAOSTA – Finanziaria Regionale Valle D'Aosta S.p.A., società finanziaria interamente partecipata dalla Regione Valle d'Aosta.

3. Nell'anno finanziario 2022, il fatturato del Gruppo CVA ammontava a circa 1,7 miliardi di euro, interamente realizzati in Italia.

4. RS Service S.r.l. (di seguito, RS Service o la Target), con sede in Genova, è attiva nella progettazione/installazione e manutenzione – in qualità di *general contractor* – di impianti e sistemi elettrici, termici/di condizionamento dell'aria e idraulici destinati al settore residenziale e non residenziale.

5. Il capitale sociale di RS Service è detenuto da due persone fisiche (di seguito, i Venditori), nella misura rispettivamente del 75% e del 25%.

6. Nel 2022 RS Service ha realizzato, interamente in Italia, un fatturato pari a circa 43,4 milioni di euro.

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

7. L'operazione ha per oggetto l'acquisizione da parte di CVA Smart.Energy del 70% del capitale sociale di RS Service dai Venditori. In data 28 luglio 2023, CVA Smart.Energy e i Venditori hanno sottoscritto il relativo contratto di compravendita di partecipazioni sociali, al quale risulta altresì accluso il testo del connesso accordo parasociale.

8. A seguito dell'operazione, i Venditori continueranno a detenere una quota pari, rispettivamente, al 22,5% e al 7,5% del capitale sociale di RS Service, ma nessuno dei soci di minoranza deterrà diritti di veto con riferimento a materie strategiche.

9. Il contratto di compravendita di partecipazioni sociali prevede un obbligo di non concorrenza e di non sollecitazione in capo ai Venditori. Viene rilevato che la durata di tale obbligo, pari a 5 anni, è giustificata dalla permanenza dei Venditori – in seguito all'implementazione dell'Operazione – (i) nel capitale sociale di RS Service quali soci di minoranza e (ii) nel consiglio di amministrazione della medesima società come amministratori ai sensi dell'accordo parasociale.

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

10. L'operazione comunicata costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera b), della legge n. 287/1990, in quanto comporta l'acquisizione del controllo esclusivo di un'impresa.

11. Essa rientra nell'ambito di applicazione della legge n. 287/1990, non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento (CE) 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 532 milioni di euro e il fatturato realizzato individualmente a livello nazionale da almeno due delle imprese interessate è stato superiore a 32 milioni di euro.

12. Il patto di non concorrenza e di non sollecitazione sottoscritto dalle parti e descritto nel paragrafo precedente può essere ritenuto direttamente connesso e necessario alla realizzazione dell'operazione di concentrazione in esame, in quanto funzionale alla salvaguardia del valore dell'impresa acquisita, a condizione che esso sia limitato merceologicamente ai prodotti oggetto dell'impresa acquisita, geograficamente all'area d'attività dell'impresa acquisita e temporalmente ad un periodo di due anni, e non impedisca ai Venditori di acquistare o detenere azioni a soli fini di investimento finanziario¹.

IV. VALUTAZIONE DELL'OPERAZIONE

I mercati interessati

13. Per quanto riguarda il mercato del prodotto, RS Service è attiva come *general contractor* nei mercati dei servizi di ingegneria elettrica, termica/di condizionamento dell'aria e idraulica, destinati sia al settore residenziale sia al settore non residenziale, ulteriormente suddivisibili in servizi di progettazione/installazione e servizi di manutenzione².

¹ [Comunicazione della Commissione sulle restrizioni direttamente connesse e necessarie alle operazioni di concentrazione (2005/C 56/03) pubblicata in GUCE del 5 marzo 2005.]

² Cfr. Caso C11260 - NBI/RAMO DI AZIENDA DI BUSI IMPIANTI, provvedimento dell'Autorità n. 22883 del 12 ottobre 2011; Caso M.10575 – BOUYGUES / EQUANS, decisione della Commissione del 19 luglio 2022; Caso M.10314

14. Sulla base dei precedenti dell’Autorità e della Commissione europea, tali mercati presentano *prima facie* una dimensione geografica nazionale. Nel caso di specie, tuttavia, è possibile lasciare aperta la definizione geografica e merceologica dei mercati rilevanti in ragione dell’assenza di effetti apprezzabili per la concorrenza.

Gli effetti dell’operazione

15. Sotto il profilo orizzontale, l’operazione non determina effetti apprezzabili sui mercati rilevanti poiché RS Service detiene quote di mercato a livello nazionale nei citati mercati del prodotto in cui essa opera stimate al di sotto dell’1%. Il Gruppo CVA svolge attività accomunabili a quelle di RS Service, in particolare nel contesto degli interventi di efficientamento energetico. Ad ogni modo, anche ipotizzando una sovrapposizione totale con le attività di RS Service, le quote di mercato del Gruppo CVA risulterebbero comunque inferiori all’1%.

16. Sotto il profilo verticale, l’operazione non suscita preoccupazioni di natura concorrenziale poiché il Gruppo CVA, attivo come acquirente nei mercati nazionali in cui opera RS Service, detiene quote inferiori al 5%.

17. Alla luce delle considerazioni che precedono, la concentrazione in esame non appare idonea a ostacolare in misura significativa la concorrenza effettiva nei mercati interessati, né a determinare la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante.

RITENUTO, pertanto, che l’operazione in esame non ostacola, ai sensi dell’articolo 6, comma 1, della legge n. 287/1990, in misura significativa la concorrenza effettiva nei mercati interessati e non comporta la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante;

RITENUTO, altresì, che gli obblighi di non concorrenza e di non sollecitazione intercorsi tra le parti sono accessori alla presente operazione nei soli limiti sopra descritti e che l’Autorità si riserva di valutare i suddetti patti ove si realizzino oltre i limiti ivi indicati;

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. 287/1990, alle imprese interessate e al Ministro delle Imprese e del Made in Italy.

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

IL SEGRETARIO GENERALE

Guido Stazi

IL PRESIDENTE

Roberto Rustichelli

C12560 - EDISON NEXT-POLYTEC/NYOX

Provvedimento n. 30764

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 29 agosto 2023;

SENTITA la Relatrice, Professoressa Elisabetta Iossa;

VISTO il Regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio, del 20 gennaio 2004, relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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

VISTO l'atto delle società Edison Next S.p.A. e Polytec S.p.A., pervenuto in data 4 agosto 2023;

VISTA la documentazione agli atti;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Edison Next S.p.A. (di seguito, Edison Next) è una società attiva nel settore dei servizi energetici, specializzata nell'offrire a clienti industriali e a pubbliche amministrazioni soluzioni innovative ed efficienti volte all'ottimizzazione dei consumi ed alla decarbonizzazione.

2. Il capitale sociale di Edison Next è interamente detenuto da Edison S.p.A., una società di diritto italiano quotata sulla Borsa Italiana, la quale è a sua volta controllata in ultima istanza da Electricité de France S.A. (di seguito, EDF), società di diritto francese, capogruppo attiva a livello mondiale nel settore dell'energia e, in particolare, nella produzione e vendita di energia elettrica.

3. Nel 2022 EDF ha realizzato a livello mondiale un fatturato consolidato pari a circa 143,5 miliardi di euro, di cui circa 101,6 miliardi di euro per vendite nell'Unione europea e circa 26,5 miliardi di euro per vendite in Italia.

4. Polytec S.p.A. (di seguito, Polytec) è la principale società operativa di BM Group, gruppo industriale italiano che offre soluzioni innovative in automazione e sistemi industriali, robotica e meccatronica, *engineering & procurement contractor* e *green investment*.

5. Polytec è controllata in ultima istanza da BM Group Holding S.p.A. (di seguito, BM Group), società attiva nell'assunzione, detenzione e gestione in Italia e all'estero di partecipazioni in altre società di capitali od enti di qualsivoglia tipo, in vari settori.

6. Nel 2022 Polytec ha realizzato a livello mondiale un fatturato pari a circa 61,8 milioni di euro, di cui circa 54,4 milioni di euro per vendite nell'Unione Europea e circa 45 milioni di euro per vendite in Italia.

7. NYOX S.r.l. (di seguito, Nyox o JV, già BM Greenpower S.r.l.) è una società di nuova costituzione nella quale, in data 1° giugno 2023, Polytec ha conferito il compendio aziendale strumentale e funzionale alla realizzazione e gestione di impianti fotovoltaici, ivi compresi i contratti al momento in essere per la costruzione di impianti fotovoltaici, per una potenza complessiva pari a circa 108,6

MWp (di seguito, Ramo d'Azienda Fotovoltaico). Nel 2022 la società ha realizzato, interamente in Italia, un fatturato pari a circa 6,6 milioni di euro.

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

8. L'operazione (di seguito, l'Operazione) consiste nell'acquisizione da parte di Edison Next di una partecipazione pari al 49% del capitale sociale di Nyox e, in ragione delle ulteriori pattuizioni tra le parti, nell'acquisizione, da parte di Edison Next e Polytec del controllo congiunto su Nyox.

9. Le Parti precisano che, sebbene Edison verrà a detenere una partecipazione di minoranza in Nyox, al completamento dell'Operazione, essa si troverà ad esercitare – in forza di alcune previsioni contenute nello statuto di Nyox – il controllo congiunto su quest'ultima. Ciò in quanto:

i. occorrerà il voto favorevole di almeno un amministratore di Nyox nominato da Edison Next per, *inter alia*, (a) l'approvazione o modifiche al *budget*, al *business plan* e a ogni altro documento concernente le strategie, lo sviluppo e la struttura finanziaria di Nyox; e (b) la determinazione del contenuto di deleghe (e relative modifiche) da attribuirsi all'amministratore delegato e al presidente del consiglio di amministrazione di Nyox;

ii. al Presidente del consiglio di amministrazione di Nyox (che sarà nominato da Edison Next) spetterà la nomina del *Chief Financial Officer*, i cui poteri vengono definiti congiuntamente dal Presidente e dell'Amministratore Delegato.

10. Le Parti rilevano inoltre che, a seguito del perfezionamento dell'Operazione, Nyox si configurerà quale impresa comune a pieno titolo (*cd. full-function*), in quanto sarà pienamente attiva sul mercato esercitando stabilmente tutte le funzioni di una entità economica autonoma sotto il profilo operativo. A tal riguardo, le Parti rilevano che la stessa:

i. a seguito del conferimento del Ramo d'Azienda Fotovoltaico, è stata dotata di attivi (materiali e immateriali, tra cui i contratti in essere in capo a Polytec), mezzi finanziari e risorse personali sufficienti per operare in maniera indipendente sul mercato;

ii. porterà avanti le attività in precedenza svolte dal Ramo d'Azienda Fotovoltaico, continuando ad operare direttamente sul mercato nella progettazione, realizzazione e vendita diretta al cliente finale di impianti fotovoltaici in formula EPC (*Engineering, Procurement and Construction*)¹;

iii. offrirà servizi di progettazione e realizzazione di impianti fotovoltaici in formula EPC a Edison Next per permetterle, a sua volta, di offrire gli impianti in formula ESCo² ai propri clienti.

11. Le Parti hanno infine stipulato un patto di non concorrenza a norma del quale:

i. a far data dal perfezionamento dell'Operazione e fino al decorso del diciottesimo mese successivo all'uscita di Polytec dalla compagine societaria di Nyox, Polytec si impegna a non esercitare (e a far sì che le sue controllanti, controllate e sottoposte a comune controllo non esercitino), direttamente o indirettamente, attività in concorrenza con Nyox sul territorio italiano;

ii. a far data dal perfezionamento dell'Operazione e fino al decorso del ventiquattresimo mese successivo all'uscita di Polytec dalla compagine societaria di Nyox, Polytec (incluse le sue

¹ Si intende un modello contrattuale in virtù del quale l'impianto stesso viene progettato e realizzato nell'esclusivo interesse del cliente finale, il quale si occuperà della successiva gestione.

² Per "Formula ESCo" si intende un modello contrattuale ove il costo dell'impianto fotovoltaico viene remunerato mediante la cessione dell'energia elettrica prodotta o consumata dal cliente finale. In detta formula contrattuale la proprietà dell'impianto viene normalmente trasferita al cliente finale al termine del contratto.

controllanti, controllate e sottoposte a comune controllo) si impegna a non assumere dipendenti di Nyox o sottoscrivere contratti di consulenza o in ogni caso non creare con gli stessi un rapporto di collaborazione stabile o temporaneo e a non indurre dipendenti, collaboratori o consulenti, a risolvere, sospendere o comunque interrompere i relativi rapporti con Nyox.

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

12. L'operazione comunicata, in quanto comporta l'acquisizione del controllo congiunto di un'impresa, costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera b), della legge n. 287/90.

13. Essa rientra nell'ambito di applicazione della legge n. 287/1990, non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento (CE) 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 532 milioni di euro e il fatturato realizzato individualmente a livello nazionale da almeno due delle imprese interessate è stato superiore a 32 milioni di euro.

14. Il patto di non concorrenza e di non sollecitazione cui si vincolano le imprese fondatrici a favore dell'impresa comune può essere considerato direttamente connesso alla realizzazione dell'operazione di concentrazione e ad essa necessario per la durata dell'impresa comune³.

IV. VALUTAZIONE DELLA CONCENTRAZIONE

Il mercato rilevante

15. In considerazione dell'attività di Nyox, l'acquisizione interessa il mercato della produzione, integrazione e distribuzione di impianti fotovoltaici, di dimensione almeno nazionale⁴. Si rileva peraltro che in una recente decisione l'Autorità ha ipotizzato una definizione più restrittiva, relativa alle sole attività di installazione e manutenzione di impianti fotovoltaici⁵. Tuttavia ai fini della presente operazione non appare necessario pervenire ad una esatta definizione del mercato merceologico e geografico in quanto la valutazione concorrenziale dell'operazione non muterebbe.

Effetti dell'operazione

16. La quota di mercato detenuta in Italia da Nyox, qualunque sia il mercato rilevante considerato, è in ogni caso inferiore al 5%. L'acquisizione inoltre non realizzerà sovrapposizioni orizzontali in quanto: (i) da una parte, né Edison Next né alcuna delle società appartenenti al Gruppo EDF sono attive nel mercato rilevante; (ii) dall'altra, Polytec – per la durata dell'impresa comune – non potrà svolgere, né direttamente né tramite alcuna società da questa controllata, alcuna attività in concorrenza con Nyox sul territorio italiano.

³ [Comunicazione della Commissione sulle restrizioni direttamente connesse e necessarie alle operazioni di concentrazione (2005/C 56/03) pubblicata in GUCE del 5 marzo 2005.]

⁴ [Cfr. caso C12306 - F21 ER 1-ZAFFIRO SPAIN BIDCO/SORGENIA, Provvedimento n. 28298 del 10 luglio 2020; caso C12259 - OAKTREE POWER OPPORTUNITIES FUND V (CAYMAN) HOLDINGS/CEBAT COSTRUZIONI ELETTRICHE BASSA ALTA TENSIONE, Provvedimento n. 27950 dell'8 ottobre 2019; caso C11260 - NBI/RAMO DI AZIENDA DI BUSI IMPIANTI, Provvedimento n. 22883 del 12 ottobre 2011. In questo senso, anche cfr. Decisione della Commissione M.2367 – SIEMENS/EON/SHELL/SSG del 27 marzo 2001.]

⁵ [Cfr. caso C12270 - ENI/EVOLVERE, Provvedimento n. 28045 del 20 dicembre 2019.]

17. In tale mercato sono presenti numerosi e qualificati concorrenti.

18. L'operazione non appare altresì idonea ad avere effetti di natura verticale, in ragione delle quote detenute dalle Parti e della presenza di numerosi e qualificati concorrenti.

19. Alla luce delle considerazioni che precedono, la concentrazione in esame non appare quindi idonea a ostacolare in misura significativa la concorrenza effettiva nel mercato interessato né a determinare la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante.

RITENUTO, pertanto, che l'operazione in esame non ostacola, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 287/1990, in misura significativa la concorrenza effettiva nel mercato interessato e non comporta la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante;

RITENUTO, altresì, che gli obblighi di non concorrenza e di non sollecitazione intercorsi tra le Parti sono accessori alla presente operazione nei soli limiti sopra descritti e che l'Autorità si riserva di valutare i suddetti patti che si realizzino oltre i limiti ivi indicati;

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. 287/1990, alle imprese interessate e al Ministro delle Imprese e del Made in Italy.

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

IL SEGRETARIO GENERALE
Guido Stazi

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli

ATTIVITA' DI SEGNALAZIONE E CONSULTIVA

AS1910 - ROMA CAPITALE - AFFIDAMENTO SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Roma, 25 maggio 2023

Sindaco di Roma Capitale

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nella riunione del 23 maggio 2023, ha deliberato di esprimere un parere ai sensi dell'articolo 21-bis della legge 10 ottobre 1990, n. 287, in relazione alla deliberazione della Giunta Capitolina n. 107 del 31 marzo 2023, recante "*Indirizzi al Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti ai fini dell'estensione della durata dei vigenti contratti con ATAC S.p.A. per il servizio di trasporto pubblico locale e dei servizi complementari di gestione della sosta tariffata su strada, dei parcheggi di scambio e dei parcheggi in struttura o in superficie fuori sede stradale, dal 1 aprile 2023 al 31 dicembre 2023, per adeguamento alle sopravvenute prescrizioni normative introdotte con il D.Lgs. 201/2022, entrato in vigore il 31 dicembre 2022*". La deliberazione è stata pubblicata sull'albo pretorio dell'ente in data 5 aprile 2023 e trasmessa all'Autorità il 19 aprile 2023.

Con tale deliberazione la Giunta Capitolina ha formulato indirizzo al Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti di Roma Capitale per l'estensione della durata dei vigenti contratti con ATAC S.p.A. per il servizio di trasporto pubblico locale e i servizi complementari di gestione della sosta tariffata su strada, dei parcheggi di scambio e dei parcheggi in struttura o in superficie fuori sede stradale, agli stessi patti e condizioni, dal 1° aprile 2023 al 31 dicembre 2023, per consentire l'adeguamento dei successivi provvedimenti alle prescrizioni normative introdotte con il d.lgs. 23 dicembre 2022 n. 201, recante "*Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica*".

L'Autorità intende svolgere alcune considerazioni in merito a diversi profili di criticità concorrenziale del provvedimento in esame.

Nell'atto di trasmissione della deliberazione, la proroga viene giustificata dalla mera necessità dell'Ente di "*riorganizzare le proprie attività, in funzione delle novità normative intervenute*"¹. In altre parole, avendo il d.lgs. n. 201/2022, entrato in vigore il 31 dicembre 2022, introdotto "*ulteriori*

¹ Cfr. altresì pagina 9 della deliberazione.

e diversi adempimenti rispetto alla disciplina previgente”² Roma Capitale non sarebbe riuscita a ultimare entro il 31 marzo 2023 (data di scadenza del vigente contratto di emergenza) le attività propedeutiche all’ottemperanza a tali obblighi. Ciò anche dovendo tenere conto della disciplina di settore, tra cui la delibera n. 154/2019 dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito “ART”)- che prevede obblighi di adozione di una Relazione di affidamento e di un Piano Economico Finanziario simulato - e della necessità di completare una serie di attività dipendenti da stanziamenti autorizzati con l’approvazione del Bilancio di Previsione 2023-2025.

Tali argomentazioni non possono ritenersi condivisibili.

La deliberazione con cui l’Ente ha prorogato il contratto di servizio con ATAC S.p.A. dà conto, infatti, di asseriti impedimenti che appaiono semmai riconducibili al non tempestivo avvio delle attività prodromiche all’affidamento del servizio di trasporto pubblico locale.

Come noto a Roma Capitale, alla fine di dicembre 2022 erano state utilizzate tutte le proroghe consentite dall’emergenza Covid-19 ex articolo 92, comma 4-ter, del d.l. n. 18/2020, convertito con modificazioni dalla legge n. 27/2020 (vale a dire fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell’emergenza), così come era stata già esercitata la facoltà di prorogare il contratto, per un periodo massimo di due anni al fine di evitare l’interruzione del servizio, in base a quanto disposto dall’articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento CE n. 1370/2007³.

La deliberazione di proroga in esame non trova, dunque, fondamento in alcuna base giuridica dell’ordinamento vigente che legittimi la prosecuzione del rapporto contrattuale, né può considerarsi legittima semplicemente in ragione dell’impossibilità per l’Ente di ottemperare tempestivamente agli obblighi imposti dalla nuova disciplina di cui al d.lgs. n. 201/2022, in vigore già dal 31 dicembre 2022.

Si ricorda, a riguardo, che l’articolo 32, comma 2, del d.lgs. n. 201/2022, prevede che, ai fini della scelta delle modalità di gestione e affidamento del servizio di trasporto pubblico locale, sono applicabili, oltre alla normativa europea di settore, le disposizioni di cui all’articolo 14, commi 2 e 3, e all’articolo 17 del medesimo d.lgs. n. 201/2022 (che impongono l’obbligo di relazione sulla modalità di affidamento scelta, di motivazione rafforzata per gli affidamenti *in house* e di adozione e allegazione di un Piano Economico Finanziario, di seguito “PEF”). La norma ha, quindi, portata generale e le esigenze di adattamento alla stessa valgono per tutti gli enti competenti all’affidamento del servizio in questione.

Peraltro, da quanto emerge dalla citata deliberazione n. 107/2023, il Comune, alla data del 29 dicembre 2022, aveva già definito la relazione prevista dall’articolo 34, comma 20, del d.l. n. 179/2012, contenente un’analisi tecnico-economica delle motivazioni circa la forma di affidamento prescelta, che avrebbe ben potuto essere rivista in virtù delle nuove previsioni contenute nel d.lgs.

² Come gli adempimenti previsti dagli articoli 14 e 17 del d.lgs. n. 201/2022 (cfr. pagine 7-10 della deliberazione).

³ ATAC S.p.A. gestisce i servizi di trasporto pubblico locale in virtù di un affidamento diretto, con Contratto di Servizio vigente dal 1° agosto 2015 al 3 dicembre 2019. Tale Contratto di Servizio è stato successivamente prorogato con deliberazione dell’Assemblea Capitolina n. 2/2018, ai sensi dell’articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento CE n. 1370/2017, fino al 3 dicembre 2021, subordinatamente all’omologazione del concordato preventivo (avvenuta il 25 giugno 2019). È stata poi ulteriormente disposta la proroga del suddetto termine al 3 aprile 2022, con deliberazione della Giunta Capitolina n. 167/2021, e ancora al 31 dicembre 2022, con deliberazione della Giunta Capitolina n. 96/2022, e infine al 31 marzo 2023, con deliberazione della Giunta Capitolina n. 453/2022, in virtù di quanto previsto dall’articolo 92, comma 4-ter, del d.l. n. 18/2020.

n. 201/2022⁴. Anche l'adozione della Relazione di affidamento e del PEF simulato, richiesta dalla delibera dell'ART n. 154/2019 e richiamata da Roma Capitale come un ulteriore adempimento ostativo al rispetto della tempistica prevista, rappresentava un atto dovuto già da tempo e, anzi, poteva semplificare l'adeguamento alle norme frattanto intervenute.

Roma Capitale avrebbe, pertanto, dovuto iniziare a espletare le attività prodromiche all'affidamento del servizio ben prima dell'entrata in vigore del d.lgs. n. 201/2022, in ragione, da un lato, della circostanza che già tutte le proroghe previste dalla normativa vigente erano state esercitate, dall'altro, del fatto che lo stato di gestione dei servizi offerti da ATAC S.p.A. richiedeva - ai fini di un eventuale riaffidamento del servizio e ancor prima dell'entrata in vigore del decreto di riordino della disciplina dei servizi pubblici locali - un significativo miglioramento delle *performance*, in termini di qualità e di efficienza del servizio, e la risoluzione di diffuse criticità, segnalate in più sedi dalle competenti istituzioni⁵.

Né la circostanza per cui la società avesse recentemente concluso la procedura di concordato preventivo avrebbe potuto far venire meno gli obblighi motivazionali previsti dalla normativa e, in particolare, la necessità di dare conto delle ragioni del mancato ricorso al mercato ai fini di un'efficiente gestione del servizio, illustrando i benefici per la collettività della forma di gestione prescelta con riguardo agli investimenti, alla qualità del servizio, ai costi dei servizi per gli utenti, all'impatto sulla finanza pubblica, nonché agli obiettivi di universalità, socialità, tutela dell'ambiente e accessibilità dei servizi, anche in relazione ai risultati conseguiti in eventuali pregresse gestioni *in house*, come previsti dal citato articolo 17, comma 2, del d.lgs. n. 201/2022.

In virtù di quanto sopra, si ritiene che Roma Capitale abbia illegittimamente prorogato l'affidamento *in house* ad ATAC S.p.A. dei servizi di trasporto pubblico locale e dei servizi complementari, senza attivarsi tempestivamente e diligentemente per far fronte all'esigenza di affidare i servizi in conformità alla disciplina vigente.

Infatti, considerato il lungo periodo di decorrenza delle proroghe già disposte (dal 4 dicembre 2019 al 31 marzo 2023), l'Ente avrebbe potuto usufruire di tutto il tempo necessario per attrezzarsi a un affidamento del servizio tramite gara o attraverso un affidamento *in house* idoneo a garantire adeguati livelli di efficienza e opportuni benefici per la collettività.

Con riguardo all'illegittimità di proroghe di questo tipo, deve ricordarsi quanto più volte affermato dalla Corte Costituzionale, che, nel sottolineare come non sia consentito al legislatore regionale stabilire il rinnovo o la proroga automatica alla scadenza di concessioni di servizio di trasporto

⁴ L'articolo 34, comma 20, del d.l. 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, già prevedeva infatti che, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio sia effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito *internet* dell'ente affidante, che dia conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisca i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste.

A tale riguardo, la Corte Costituzionale, nella sentenza n. 100/2020, ha chiarito che la disposizione in esame richiede l'indicazione delle ragioni dell'affidamento diretto dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, il rispetto della parità degli operatori e l'adeguata informazione alla collettività di riferimento. Ciò non può che essere letto, secondo la Corte, come necessità di rendere palesi (anche) i motivi che hanno indotto l'amministrazione a ricorrere all'*in house* invece di rivolgersi al mercato.

⁵ Criticità illustrate dalla Corte dei Conti, Sezione regionale di controllo per il Lazio, nel "Rapporto sulla gestione delle partecipazioni societarie del Comune di Roma", approvato con delibera n. 47/2021/GEST, e dall'Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale, nella "Relazione Annuale 2021/2022 sullo stato dei servizi pubblici locali a Roma e l'attività svolta".

pubblico, in contrasto con i principi di temporaneità delle concessioni stesse e di apertura del mercato alla concorrenza, ha sottolineato che le proroghe dettano “vincoli all’entrata e incidono sullo svolgersi della concorrenza nel settore del trasporto pubblico locale, determinando una potenziale disparità di trattamento tra operatori economici” (sentenza n. 16/2021, che richiama le sentenze n. 2/2014, n. 123/2011 e n. 80/2006). Gli stessi principi sono stati enunciati anche dal Consiglio di Stato nei medesimi termini (cfr. Cons. Stato, Sez. V, sentenza 7 settembre 2022, n. 7784).

Questa stessa Autorità ha più volte segnalato la problematicità delle attività amministrative riguardanti la gestione dei servizi pubblici locali - in specie, del trasporto pubblico locale - che, lungi dall’interpretare in senso pro-concorrenziale gli obblighi normativi imposti dalle norme di liberalizzazione avvicendatesi nel tempo, si sono estrinsecate nella proroga degli affidamenti e dei contratti di servizio in essere⁶.

Nella propria indagine conoscitiva IC47 – *Condizioni concorrenziali nei mercati del trasporto pubblico locale*, del 1° giugno 2016, l’Autorità ha evidenziato come in Italia, nel trasporto pubblico locale su gomma, sia particolarmente preoccupante “l’uso estensivo dello strumento della proroga” degli affidamenti, anche ben oltre le condizioni concesse dal Regolamento comunitario n. 1370/2007⁷. L’Autorità ha chiarito che, nel caso in cui la proroga non sia confinata a situazioni eccezionali non altrimenti gestibili, “si prolungano nel tempo, ben oltre la durata dei contratti, gestioni inefficienti e c’è il rischio che aziende con una situazione economico-finanziaria compromessa diventino ancora meno appetibili sul mercato”.

In conclusione, si ritiene che la proroga dell’affidamento ad ATAC S.p.A. del servizio di trasporto pubblico locale e dei servizi complementari di gestione della sosta tariffata su strada, dei parcheggi di scambio e dei parcheggi in struttura o in superficie fuori sede stradale - come da ultimo disposta con deliberazione della Giunta Capitolina n. 107/2023 e con eventuali determinazioni attuative - risulti illegittima in quanto priva di copertura normativa e in contrasto con la disciplina di cui al d.lgs. n. 201/2022, in particolare gli articoli 14, commi 2 e 3, e 17, oltre che con l’articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento CE n. 1370/2007.

La proroga in esame configura, altresì, una restrizione alla libertà di stabilimento e di libera prestazione dei servizi di cui agli articoli 49 e 56 del Trattato sul Funzionamento dell’Unione Europea, in quanto idonea a ritardare e ostacolare ingiustificatamente l’affidamento del servizio di trasporto pubblico locale nel territorio di Roma Capitale tramite una procedura conforme alla normativa vigente e ai principi concorrenziali in essa contenuti.

⁶ Cfr., *ex multis*, AS1494 - Regione Basilicata - *Proseguimento servizi di trasporto pubblico locale su gomma*, in Bollettino n. 13/2018; AS1197 - *Schema di atto di regolazione in materia di gare del trasporto pubblico locale*, in Bollettino n. 21/2015, oltre al parere emesso proprio nei confronti del Comune di Roma, AS1513 - *ATAC/Proroga affidamento servizio trasporto pubblico locale*, in Bollettino n. 22/2018.

⁷ Vedi provvedimento n. 26061 del 1° giugno 2016 e relativi allegati, in Bollettino n. 20/2016.

Ai sensi dell'articolo 21-bis, comma 2, della legge n. 287/1990, Roma Capitale dovrà comunicare all'Autorità, entro sessanta giorni dalla ricezione del presente parere, le iniziative adottate per rimuovere le violazioni della concorrenza sopra esposte. Laddove, entro il suddetto termine, tali iniziative non dovessero risultare conformi ai principi concorrenziali che sottendono alle normative violate, l'Autorità potrà presentare ricorso entro i successivi trenta giorni.

IL PRESIDENTE

Roberto Rustichelli

Comunicato in merito al mancato adeguamento di Roma Capitale al parere motivato espresso dall'Autorità ex articolo 21-bis della legge n. 287/1990, avente ad oggetto la deliberazione della Giunta Capitolina n. 107 del 31 marzo 2023, di estensione della durata dei vigenti contratti con ATAC S.p.A. per il servizio di trasporto pubblico locale e i servizi complementari

L'Autorità, il 23 maggio 2023, ha deliberato di rendere un parere motivato a Roma Capitale, ai sensi dell'articolo 21-bis della legge n. 287/1990, in merito alla deliberazione n. 107 del 31 marzo 2023, con la quale la Giunta Capitolina ha formulato indirizzo al Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti di Roma Capitale per l'estensione della durata dei vigenti contratti con ATAC S.p.A. per il servizio di trasporto pubblico locale e i servizi complementari di gestione della sosta tariffata su strada, dei parcheggi di scambio e dei parcheggi in struttura o in superficie fuori sede stradale, agli stessi patti e condizioni, dal 1° aprile 2023 al 31 dicembre 2023, al fine di consentire l'adeguamento dei successivi provvedimenti alle prescrizioni normative introdotte con il d.lgs. 23 dicembre 2022 n. 201, recante "Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica".

L'Autorità ha ritenuto che tale deliberazione sia illegittima in quanto priva di copertura normativa e in contrasto con la disciplina di cui al d.lgs. n. 201/2022, in particolare gli articoli 14, commi 2 e 3, e 17, oltre che con l'articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento CE n. 1370/2007. La proroga in esame configura, altresì, una restrizione alla libertà di stabilimento e di libera prestazione dei servizi di cui agli articoli 49 e 56 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, in quanto idonea a ritardare e ostacolare ingiustificatamente l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale nel territorio di Roma Capitale tramite una procedura conforme alla normativa vigente e ai principi concorrenziali in essa contenuti.

Nel termine normativamente previsto, nel caso di specie scaduto lo scorso 24 luglio, Roma Capitale non ha fatto pervenire alcun riscontro al parere motivato.

Pertanto, preso atto del mancato adeguamento dell'Ente al parere motivato del 23 maggio 2023, trasmesso in data 25 maggio 2023, l'Autorità ha deliberato, nella riunione del 1° agosto 2023, di proporre ricorso al TAR del Lazio contro la deliberazione in oggetto.

AS1911 - ENTE PORTO GIULIANOVA - PROROGA AFFIDAMENTO GESTIONE DEL MERCATO ITTICO IN FAVORE DI MERCATO ITTICO GIULIANOVA SCARL

Roma, 22 giugno 2023

Comune di Giulianova (TE)

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nella riunione del 19 giugno 2023, ha deliberato di rendere un parere, ai sensi dell'articolo 21-*bis* della legge 10 ottobre 1990, n. 287, relativamente alla Determinazione dirigenziale del Comune di Giulianova n. 665 del 30 maggio 2023, che proroga di ulteriori quattro mesi la gestione del Mercato Ittico di Giulianova in favore del Mercato Ittico Giulianova Società Consortile a R.L. (di seguito anche Consorzio). La proroga viene motivata come necessaria per garantire l'offerta di un pubblico servizio, sempre nelle more dell'indizione di apposita gara europea e in ragione della carenza di personale.

L'Autorità intende svolgere le seguenti considerazioni.

Preliminarmente, nella propria riunione del 14 marzo 2023, l'Autorità ha deliberato di inviare alla Regione Abruzzo e al Sindaco del Comune di Giulianova (di seguito, rispettivamente, anche Regione e Comune) un parere motivato in merito alle Delibere dell'Assemblea dell'Ente Porto di Giulianova n. 3 del 3 novembre 2022 e n. 1 del 15 febbraio 2023, riguardanti l'operazione di "*Acquisto quota di partecipazione del Mercato Ittico Giulianova Società Consortile a responsabilità limitata*" (di seguito, rispettivamente, anche Ente e Consorzio) del valore di 1.000 €, nonché alle connesse determinazioni dirigenziali del Comune di Giulianova n. 1065 del 25 agosto 2022, n. 1138 dell'8 settembre 2022 e n. 113 del 30 gennaio 2023, in materia di aggiudicazione diretta del servizio di gestione del mercato ittico della città di Giulianova. L'esame delle menzionate Delibere evidenziava l'acquisizione di una partecipazione pulviscolare diretta dell'Ente nel Consorzio e indiretta sempre nel Consorzio da parte del Comune di Giulianova. Tale duplice acquisizione risultava, quantomeno, propedeutica a un affidamento definitivo diretto della gestione del mercato ittico di Giulianova al Consorzio stesso, idonea ad attribuire a un operatore, peraltro appena costituito, un indebito vantaggio competitivo, grazie alle risorse pubbliche di cui dispone e potrà disporre.

L'Autorità ha, dunque, censurato la suddetta operazione, ritenendo che la stessa sia in contrasto con gli articoli 106 e ss. TFUE, 3, 41, 97 e 117 Cost., 2, 4, comma 1, 5 e 16 del D.lgs. n. 175/2016 (TUSPP) e con gli articoli 30 e 36 del D.lgs. 50/2016 (Codice dei contratti pubblici) e che tale violazione risultava idonea ad alterare gli assetti del mercato della gestione di un mercato ittico potenzialmente contendibile a livello europeo. Al parere motivato in parola non è seguito alcun riscontro dalle amministrazioni interessate.

Ciò posto, si rileva che la determina dirigenziale in oggetto presenta le stesse criticità concorrenziali già censurate nel predetto parere motivato, in quanto l'affidamento del servizio di gestione del mercato ittico locale da parte del Comune di Giulianova continua ad avvenire in favore di un soggetto (il Consorzio), nel cui capitale il Comune entra indirettamente – attraverso la partecipazione pulviscolare acquisita dall'Ente Porto di Giulianova –, perdendo in imparzialità e terzietà rispetto a quest'ultimo, anche in caso di affidamento mediante gara pubblica europea.

In quest'ottica, risulta da un lato significativa la motivazione della Delibera n. 1/2023, con cui l'Ente pone la condizione risolutiva espressa che lega l'acquisizione della quota all'affidamento al Consorzio del servizio, “nell'ottica della continuità aziendale” del Consorzio stesso e per dare “continuità e compiuta esecuzione al piano finanziario” da questo sviluppato, invece che nell'ottica di realizzare i propri fini istituzionali; dall'altro, rileva la circostanza che anche l'articolo 51 della legge n. 108/2021 (di conversione del D.L. n. 77/2021 sul PNRR) che, per quanto di interesse, modifica l'articolo 1, commi 1 e 2, del D.L. n. 76/2020 (c.d. D.L. Semplificazioni, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 120/2020) per l'affidamento diretto di appalti sottosoglia deliberati prima del 30 giugno 2023, fa comunque espressamente salvi i principi di concorrenza, parità, non discriminazione e trasparenza/pubblicità (articolo 30 del D.Lgs. n. 50/2016), che vengono pregiudicati dalla commistione tra affidante e affidatario sopra rilevata. Anzi, il citato articolo 51, secondo cui l'affidatario – che riceve e riceverà risorse pubbliche – deve essere scelto tra soggetti con esperienza pregressa equivalente – appare ugualmente disatteso, in quanto l'esperienza (meramente imprenditoriale) delle singole imprese consorziate potrebbe non risultare sufficiente a compensare quella del neocostituito Consorzio, che agisce con obiettivi più ampi rispetto alla realtà del singolo operatore che ne fa parte.

Infine, a prescindere dalla portata del citato articolo 51 della legge n. 108/2021, non appare giustificato il repentino passaggio dall'organizzazione di una procedura aperta addirittura europea all'affidamento diretto, in quanto tale normativa esaurisce la propria efficacia a giugno 2023 e la carenza di personale ancora invocata dal Comune per organizzare la procedura aperta europea non può valere a superare una modalità di selezione su basi concorrenziali per l'affidamento del mercato ittico di Giulianova comunque richieste dalla normativa generale. Non si rientra, peraltro, nell'ambito della disciplina dell'affidamento a società *in house* definita dal TUSPP (articoli 2, comma 1, lettere *c*) e *d*), e 16), risultando carenti i seguenti requisiti: *i*) la partecipazione pubblica totalitaria, che evidentemente manca nel caso di specie, in cui il Consorzio è a capitale esclusivamente e poi prevalentemente privato; *ii*) l'esercizio del controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi, impedito da partecipazioni pulviscolari¹.

L'affidamento diretto al Consorzio stesso della gestione del mercato ittico di Giulianova nuovamente disposta dal Comune in indirizzo risulta quindi idonea ad attribuire a un operatore, peraltro appena costituito, un indebito vantaggio competitivo, grazie alle risorse pubbliche di cui dispone e potrà disporre². Ciò determina una violazione degli articoli 106 e ss. TFUE, degli articoli 3, 41 e 117

¹ Corte dei Conti, Sez. Reg. Contr. per la Lombardia, Delibera n. 77/2020/PAR.

² Cfr. <https://www.ilcentro.it/teramo/mercato-ittico-al-consorzio-gestione-prorogata-per-4-mesi-1.3070908>, nonché <https://www.ilcentro.it/teramo/il-mercato-ittico-cambia-gestione-via-all-incarico-sulla-gara-europea-1.2757861>, in cui si legge la dichiarazione del presidente del Consorzio secondo cui nei primi quattro mesi di gestione, il Consorzio ha dovuto sostenere spese “impreviste”, quali quelle “per la conduzione dell'asta, per la sostituzione della banca del servizio cassa, o per il piano di sicurezza” raggiungendo comunque un sostanziale pareggio e che per i prossimi quattro mesi conta di contenere

Cost., degli articoli 2, 4, comma 1, 5 e 16 del TUSPP, degli articoli 30 e 36 del Codice dei contratti pubblici, nonché dell'articolo 51 della legge n. 108/2021, con ciò alterando gli assetti del mercato della gestione di un mercato ittico potenzialmente contendibile a livello europeo.

Ai sensi dell'articolo 21-bis, comma 2, della legge n. 287/1990, l'Amministrazione in indirizzo dovrà comunicare all'Autorità, entro il termine di sessanta giorni dalla ricezione del presente parere, le iniziative adottate per rimuovere la violazione della concorrenza sopra esposta. Laddove entro il suddetto termine tali iniziative non dovessero risultare conformi ai principi concorrenziali sopra espressi, l'Autorità potrà presentare ricorso entro i successivi trenta giorni.

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

IL PRESIDENTE

Roberto Rustichelli

Comunicato in merito all'adeguamento ai pareri motivati resi dall'Autorità, ex articolo 21-bis della legge n. 287/1990, in merito all'operazione di acquisto, da parte dell'Ente Porto di Giulianova, di una quota di partecipazione del Mercato Ittico Giulianova Società Consortile a responsabilità limitata e alla connessa proroga della gestione del Mercato Ittico di Giulianova in favore del menzionato Mercato Ittico Giulianova Società Consortile a responsabilità limitata.

L'Autorità, nell'adunanza del 19 giugno 2023, ha deliberato di rendere un parere motivato, ai sensi dell'articolo 21-bis della legge n. 287/1990, in merito alla determinazione dirigenziale del Comune di Giulianova n. 665/2023 che ha disposto la proroga di ulteriori quattro mesi della gestione del mercato ittico comunale in favore del gestore in essere, perché ritenuta in contrasto con i principi nazionali ed eurounitari a tutela della concorrenza.

Il Comune di Giulianova, con comunicazione pervenuta il 28 agosto 2023, ha riscontrato il parere motivato del 19 giugno scorso, rappresentando che il procedimento finalizzato allo svolgimento della procedura di gara per l'aggiudicazione della gestione in concessione del mercato ittico di Giulianova è in avanzata fase istruttoria.

La questione dell'affidamento della gestione del mercato Ittico di Giulianova era stata già oggetto di un precedente parere motivato, reso dall'Autorità il 14 marzo 2023, in relazione sia alle delibere dell'Assemblea dell'Ente Porto di Giulianova n. 3/2022 e n. 1/2023 (riguardanti l'operazione di "Acquisto quota di partecipazione del Mercato Ittico Giulianova Società Consortile a responsabilità limitata"), sia alle connesse determinazioni dirigenziali del Comune di Giulianova n. 1065/2022, n.

ulteriormente le spese, utilizzando cassette di plastica in sostituzione delle scatole in polistirolo, riutilizzabili, previo lavaggio con appositi macchinari acquistati dal Comune. Inoltre, è stato annunciato "l'arrivo di un contributo erogato dalla Regione per un importo di 686.000 euro, che sarà destinato al mercato ittico" e che sarà investito per migliorare e digitalizzare il mercato ittico e per l'acquisto dei nuovi rulli. Infine, l'ingresso dell'Ente nel Consorzio viene definito un'operazione che ha permesso di realizzare il "sogno utopistico di far consorzio produttori ed acquirenti, grossisti e pescatori, ovvero categorie commercialmente antagoniste, che si sono accordate per il bene del nostro mercato; la gestione del servizio ha portato, fino ad oggi, minimi profitti ma vanta un bilancio in utile, su quella che era una voce di perdita per la Giulianova Patrimonio".

1138/2022 e n. 113/2023 di aggiudicazione diretta, in via provvisoria, del servizio di gestione del Mercato stesso¹. L'Ente Porto di Giulianova e la Regione Abruzzo hanno, in proposito, reso noto, con comunicazioni pervenute rispettivamente il 27 e 31 luglio 2023, che tutti gli atti oggetto del richiamato parere motivato non hanno mai avuto efficacia ed esecuzione e che quelli assunti dall'Ente Porto sono stati anche formalmente annullati in autotutela.

L'Autorità, preso atto delle iniziative assunte dall'Ente Porto di Giulianova e dal Comune di Giulianova per adeguarsi a entrambi i richiamati pareri motivati, ha deliberato, nella sua adunanza del 12 settembre 2023, di non proporre ricorso al TAR contro la determinazione dirigenziale del Comune di Giulianova n. 665 del 30 maggio 2023 e di comunicare la cessazione della materia del contendere con riguardo al ricorso pendente avverso le delibere oggetto del parere motivato del 14 marzo 2023².

¹ Vd. parere motivato AS1892 - *Ente Porto Giulianova - Acquisizione di una quota di partecipazione del Mercato Ittico Giulianova Scarl*, in Bollettino n. 24/2023

² Vd. comunicato pubblicato in calce al parere motivato AS1892, cit..

PRATICHE COMMERCIALI SCORRETTE

PS12594 - PAYIU ITALIA-OSTACOLI ALLA FRUIZIONE CREDITI

Avviso di integrazione soggettiva della comunicazione di avvio

AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

Informativa di integrazione soggettiva della comunicazione di avvio, ai sensi dell'articolo 19, comma 2, del *Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di pubblicità ingannevole e comparativa, pratiche commerciali scorrette, violazione dei diritti dei consumatori nei contratti, violazione del divieto di discriminazioni e clausole vessatorie* (di seguito, "Regolamento"), adottato dall'Autorità con delibera del 1° aprile 2015, in relazione al procedimento PS12594 - *Payiu Italia-Ostacoli alla fruizione crediti*.

La pubblicazione del presente avviso, seguito dalla comunicazione dell'integrazione soggettiva della comunicazione d'avvio, sul Bollettino settimanale dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, viene effettuata ai sensi e per gli effetti dell'articolo 19, comma 2, del Regolamento, attesa la mancata ricezione di riscontri al tentativo di trasmissione della comunicazione dell'integrazione soggettiva del procedimento operato in data 4 agosto 2023, protocollo n. 66337, tramite raccomandata A.R. della quale risulta la mancata consegna¹.

Per qualsiasi comunicazione indirizzata all'Autorità, relativa al caso in questione, si prega di citare la Direzione manifatturiero, agroalimentare, farmaceutico e distribuzione commerciale del Dipartimento tutela del consumatore - 2 e il riferimento PS12594.

I. L'avvio del procedimento

1. In data 13 luglio 2023, è stato comunicato l'avvio di un procedimento istruttorio ai sensi dell'articolo 6 del Regolamento, con riferimento alla pratica commerciale, posta in essere dalle società Payiu Italia S.r.l.(di seguito, "Payiu" o "Professionista"), consistente nella promozione di una "*shopping community*" sulla base della promessa che le somme impiegate per l'acquisto degli abbonamenti sarebbero destinate a essere restituite nei trentasei mesi successivi, attraverso crediti mensili, triplicando il valore di quanto inizialmente investito. In realtà, dalla documentazione agli atti sembra emergere che il Professionista ponga ostacoli all'utilizzo di tali crediti e non consenta il rimborso di quanto inizialmente versato dai consumatori. Il procedimento, pertanto, è volto a verificare le ipotesi di violazione degli articoli 20, 21, 22, 24, 25, del D.lgs n. 206/2005, recante "*Codice del consumo*".

¹ Cfr. verbale acquisizione atti dell'11 settembre 2023.

II. Estensione del procedimento

2. Le evidenze sin qui raccolte nel corso dell'istruttoria segnalano l'opportunità di estendere soggettivamente il procedimento in corso nei confronti del sig. Leonardo Burgio, in proprio e in qualità di unico socio e amministratore unico di Payiu.

3. Nello specifico, le condotte sopra descritte potrebbero integrare una violazione degli articoli 20, 21, 22, 24 e 25 del Codice del consumo, in ragione della loro possibile idoneità a ingannare e/o condizionare indebitamente la libertà di scelta del consumatore medio in relazione alle condizioni di adesione e permanenza nella piattaforma Payiu, all'acquisto e alla fruizione degli abbonamenti sopra descritti e all'utilizzo di ulteriori utilità derivanti dall'appartenenza alla *community* stessa.

4. Dalla documentazione agli atti sembra, infatti, emergere che la presentazione degli abbonamenti effettuata dal Professionista sia connotata da profili di grave scorrettezza, in quanto volta a prospettare in termini assoluti e con modalità ingannevoli, attraverso la promessa costante di un asserito incremento della capacità di acquisto degli utenti, una pretesa convenienza economica derivante dalla registrazione alla piattaforma Payiu e dall'adesione alle offerte/iniziative proposte sulla stessa, sulla base dell'allettante rappresentazione dell'attività svolta da una piattaforma di *Social Sharing Economy* che punta a migliorare il potere di acquisto dei consumatori che dovrebbero avere la possibilità di fruire dei descritti abbonamenti per le normali spese di famiglia. A tale proposito appare emblematico il contenuto delle FAQ, laddove alla domanda "*Se acquisto un abbonamento e non collaboro o non faccio altre azioni, cosa ottengo?*" il Professionista risponde "*acquistando un abbonamento Basic, Medium o Elite riceverai per 3 anni dei crediti mensili omaggio all'interno della tua Dashboard. Ogni credito corrisponde ad 1€. Il pacchetto Basic genera 40 crediti al mese, il pacchetto Medium ne genera 85 e quello Elite ne genera 180. I crediti vengono generati in automatico dal sistema il primo del mese ed accreditati nel tuo Wallet. Nell'arco dei 36 mesi di fatto riceverai crediti pari a tre volte circa il valore iniziale del tuo abbonamento*".

5. I consumatori, come attestato dalle segnalazioni in atti, avrebbero aderito alle offerte del Professionista sulla base della promessa incentrata sull'aumento del potere di acquisto e si sarebbero determinati ad acquistare gli abbonamenti venduti sul sito, nella prospettiva di realizzare i reclamizzati vantaggi economici. A seguito dell'aggancio pubblicitario, i consumatori, dunque, attratti dalla suggestiva reclamizzazione della convenienza dell'intero sistema Payiu, sarebbero stati indotti ad aderire alla *community*, a investire i propri risparmi nell'acquisto delle varie offerte rese disponibili sulla piattaforma senza realizzare i vantaggi promessi.

6. Il predetto *modus operandi* del Professionista sembrerebbe scorretto, in quanto contrario alla diligenza professionale, idoneo a indurre in errore i consumatori circa le caratteristiche e l'effettiva convenienza del sistema Payiu, nonché in grado di falsare in misura apprezzabile il comportamento economico degli stessi in relazione a ogni operazione proposta sulla piattaforma, inducendoli ad assumere, con modalità ingannevoli, decisioni di natura commerciale, tra cui la registrazione al sito di Payiu, l'acquisto gli abbonamenti venduti sullo stesso e l'adesione alle varie attività proposte sulla piattaforma, che non avrebbero altrimenti preso, in contrasto con gli articoli 20, 21 e 22 del Codice del consumo.

7. Le segnalazioni agli atti hanno anche evidenziato la sussistenza di condotte aggressive poste in essere da Payiu, consistenti nell'omessa o rinviata attivazione dei crediti senza adeguata giustificazione, nella richiesta di versare ulteriori importi per la loro utilizzazione e nella

significativa limitazione della fruibilità di tali crediti determinata dall'impossibilità di accedere ai siti che ne avrebbero dovuto consentire la fruizione, il tutto senza procedere al rimborso delle somme spettanti agli aderenti.

8. I comportamenti sopra descritti sembrerebbero, pertanto, idonei a indurre i consumatori ad assumere decisioni di natura commerciale che non avrebbero altrimenti preso nonché a ostacolare, al contempo, l'esercizio dei loro diritti contrattuali, tra i quali quello di risolvere il contratto in violazione degli articoli 24 e 25 del Codice del consumo.

9. In data 18 luglio 2023, è stato adottato un provvedimento cautelare *inaudita altera parte ex* articolo 27, commi 3 e 3 *bis*, del Codice del Consumo ed *ex* articolo 8 del Regolamento, nei confronti della società Payiu Italia S.r.l., confermato con provvedimento del 1° agosto 2023.

III. Modalità e termini istruttori

10. Sulla base di quanto precede, con la presente si comunica:

- a) l'estensione soggettiva del procedimento nei confronti del sig. Leonardo Burgio, con riferimento alla pratica commerciale descritta *supra* al punto I;
- b) che il responsabile del procedimento è il dott. Antonino D'Ambrosio;
- c) che il procedimento si concluderà entro centocinquanta giorni dalla data di protocollo della comunicazione di avvio del 13 luglio 2023, ai sensi dell'articolo 7 del Regolamento;
- d) che il responsabile del procedimento provvederà a comunicare, ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del Regolamento, la data di conclusione della fase istruttoria;
- e) che il responsabile del procedimento richiederà il parere all'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni, ai sensi dell'articolo 16, comma 3 e 4, del Regolamento;
- f) che l'ufficio presso cui la Parte può accedere agli atti del procedimento, previa richiesta scritta e contatto telefonico per stabilire le modalità dell'accesso, è la Direzione manifatturiero, agroalimentare, farmaceutico e distribuzione commerciale della Dipartimento tutela del consumatore - 2 (tel. 06/858.211). L'accesso potrà essere effettuato direttamente dalla Parte o da persona delegata per iscritto;
- g) che la Parte può presentare memorie scritte e documenti entro venti giorni dalla pubblicazione del presente avviso.

IV. Richiesta di informazioni

11. Al fine di acquisire elementi conoscitivi utili alla valutazione della pratica commerciale sopra illustrata, si chiede al sig. Leonardo Burgio di voler fornire, entro venti giorni dalla pubblicazione del presente avviso, le seguenti informazioni, corredate dalla relativa documentazione, anche a rilevanza interna:

1. descrizione dell'assetto proprietario di Payiu Italia S.r.l. fino all'individuazione delle/a persone/a fisiche/a che esercitano effettivamente il controllo e ricostruzione degli eventuali pregressi cambi di denominazione;
2. descrizione analitica del funzionamento della community Payiu, anche con riferimento ai canali di promozione utilizzati e ai servizi resi disponibili tramite la piattaforma;
3. numero ed elenco degli esercizi convenzionati, accompagnati dai modelli dei contratti di convenzionamento;

4. numero ed elenco degli aderenti alla *community* Payiu dall'inizio dell'attività in Italia;
5. elenco, con indicazione del volume e del valore, degli abbonamenti venduti negli anni 2022 e 2023, con specifica indicazione della tipologia e del valore, fornendo tali dati con scomposizione mensile;
6. elenco, con indicazione del volume e del valore, degli abbonamenti venduti negli anni 2022 e 2023, in riferimento ai quali i consumatori hanno ottenuto l'intero corrispettivo promesso all'atto dell'acquisto;
7. numero, elenco dei reclami con indicazione delle causali e descrizione della modalità di gestione degli stessi;
8. ogni altro elemento ritenuto utile alla valutazione del caso in esame.

12. Le informazioni e i documenti richiesti, nonché le eventuali memorie, possono essere trasmessi anche su adeguato supporto informatico, o utilizzando l'indirizzo PEC protocollo.agcm@pec.agcm.it.

13. Ai sensi dell'articolo 11, comma 7, del Regolamento, è possibile indicare le specifiche informazioni e le parti dei documenti forniti di cui si chiede di salvaguardare la riservatezza o la segretezza, indicando le motivazioni che giustificano tale richiesta. A tal fine, si chiede cortesemente di trasmettere anche una versione non confidenziale dei documenti contenenti informazioni riservate.

14. Nell'attesa degli elementi informativi richiesti, si rammenta che, ai sensi dell'articolo 27, comma 4, del Codice del consumo, i soggetti interpellati sono sottoposti, con provvedimento dell'Autorità, a una sanzione amministrativa pecuniaria da 2.000 a 20.000 euro se rifiutano o omettono senza giustificato motivo di fornire le informazioni o di esibire i documenti richiesti, ovvero a una sanzione amministrativa pecuniaria da 4.000 a 40.000 euro se forniscono informazioni o esibiscono documenti non veritieri.

15. Ai fini della quantificazione della eventuale sanzione pecuniaria di cui all'articolo 27, comma 9, del Codice del consumo, si chiede al sig. Leonardo Burgio di voler fornire copia dell'ultimo bilancio approvato ovvero idonea documentazione fiscale da cui emergano i risultati economici relativi all'esercizio considerato.

16. Per qualsiasi comunicazione indirizzata all'Autorità, relativa al caso in questione, si prega di citare la Direzione manifatturiero, agroalimentare, farmaceutico e distribuzione commerciale del Dipartimento tutela del consumatore - 2 e il riferimento PS/12594. Per eventuali chiarimenti e informazioni è possibile rivolgersi al dottor Antonino D'Ambrosio, al numero 06/85.821.230. Si allega informativa ai sensi dell'art. 13 del Regolamento (UE) 2016/679.

INFORMATIVA SUL TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

- art. 13 del Regolamento (UE) 2016/679 -

L'Autorità Garante della concorrenza e del mercato, in qualità di titolare (con sede in Piazza G. Verdi n. 6A, IT-00198, Roma; email-PEC: protocollo.agcm@pec.agcm.it; Centralino: +39 06858211), tratterà i dati personali conferiti nel rispetto delle disposizioni di cui al Regolamento (UE) 2016/679 (di seguito "Regolamento"), in particolare per lo svolgimento delle attività ad essa demandate dalla

disciplina in materia di tutela del consumatore (Decreto Legislativo 6 settembre 2005, n. 206, recante “Codice del Consumo” e successive modificazioni, Decreto Legislativo 2 agosto 2007, n. 145, Art. 30, comma 1 bis del Decreto Legislativo n. 59/2010, Decreto Legislativo n. 70/2003).

Il conferimento di questi dati è strettamente funzionale allo svolgimento di tali attività e il relativo trattamento verrà effettuato, anche tramite strumenti informatici e telematici, nei modi e nei limiti necessari al perseguimento di dette finalità o comunque connessi all'esercizio dei propri pubblici poteri, ivi incluse le finalità di archiviazione, di ricerca storica e di analisi per scopi statistici.

I dati personali saranno conservati per un arco di tempo non superiore al conseguimento delle finalità per le quali sono trattati e in conformità alle norme sulla conservazione della documentazione amministrativa. Tali dati potranno essere conservati per periodi più lunghi esclusivamente a fini di archiviazione nel pubblico interesse, di ricerca scientifica o storica o a fini statistici.

I dati conferiti saranno conosciuti da personale incaricato del trattamento e potranno essere comunicati a soggetti pubblici sulla base delle disposizioni di legge o regolamento ed eventualmente ai soggetti privati che vi abbiano interesse in applicazione della disciplina sull'accesso ai documenti amministrativi. I medesimi dati possono essere diffusi nel bollettino e sul sito istituzionale dell'Autorità (www.agcm.it) nei limiti consentiti dalla legge e dai regolamenti.

Gli interessati hanno il diritto di chiedere al titolare del trattamento l'accesso ai propri dati personali e la rettifica o la cancellazione degli stessi o la limitazione del trattamento che li riguarda o di opporsi al trattamento (artt. 15 e ss. del Regolamento). L'apposita istanza è presentata contattando il Responsabile della protezione dei dati presso l'Autorità (Autorità Garante della concorrenza e del mercato - Responsabile della Protezione dei dati personali, Piazza G. Verdi n. 6A, 00198, Roma, email: rpd@agcm.it).

Gli interessati, ricorrendone i presupposti, hanno altresì il diritto di proporre reclamo al Garante per la protezione dei dati personali, quale autorità di controllo, o di adire le opportune sedi giudiziarie.

*Autorità garante
della concorrenza e del mercato*

Bollettino Settimanale
Anno XXXIII- N. 35 - 2023

Coordinamento redazionale

Giulia Antenucci

Redazione

Angela D'Auria, Valerio Ruocco, Manuela Villani
Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato
Direzione gestione documentale, protocollo e servizi
statistici
Piazza Giuseppe Verdi, 6/a - 00198 Roma
Tel.: 06-858211 Fax: 06-85821256

Web: <https://www.agcm.it>

Realizzazione grafica

Area Strategic Design
