



AUTORITÀ GARANTE
DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

Bollettino

Settimanale

Anno XXXVI - n. 16

**Publicato sul sito www.agcm.it
20 aprile 2026**

SOMMARIO

INTESE E ABUSO DI POSIZIONE DOMINANTE	5
I868 - BYOOVIZ/MANCATA COMMERCIALIZZAZIONE	
<i>Provvedimento n. 31917</i>	5
OPERAZIONI DI CONCENTRAZIONE	6
C12586B - IGNAZIO MESSINA & C./TERMINAL SAN GIORGIO	
<i>Provvedimento n. 31914</i>	6
C12807 - FERROVIE DELLO STATO ITALIANE/RAMO DI AZIENDA DI IMPRESA PIZZAROTTI & C.	
<i>Provvedimento n. 31915</i>	8
C12808 - MEDLOG HOLDING ITALIA/MVN	
<i>Provvedimento n. 31916</i>	13
ATTIVITA' DI SEGNALAZIONE E CONSULTIVA	18
AS2162 – COMUNE DI MILANO - ASSEGNAZIONE DI STALLI DI SOSTA PER AUTOBUS PER COLLEGAMENTO CON GLI AEROPORTI	18
AS2163 - COMUNE DI BARI - RICOGNIZIONE SPL 2025	21

INTESE E ABUSO DI POSIZIONE DOMINANTE

I868 - BYOOVIZ/MANCATA COMMERCIALIZZAZIONE

Provvedimento n. 31917

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 31 marzo 2026;

SENTITA la Relatrice, Professoressa Elisabetta Iossa;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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

VISTO il proprio provvedimento n. 31213 del 21 maggio 2024 di avvio di istruttoria nei confronti di Samsung Bioepis Co. Ltd, Samsung Bioepis NL B.V., Biogen Inc., Biogen Italia S.r.l., Genentech Inc., Novartis AG, Novartis Europharm Ltd. e Novartis Farma S.p.A., per accertare l'esistenza di violazioni dell'articolo 101, paragrafo 1, TFUE;

VISTO il proprio provvedimento n. 31618 del 1° luglio 2025, di estensione soggettiva del procedimento nei confronti di Novartis Pharma AG, Biogen MA Inc. e Biogen International GmbH;

VISTI gli atti del procedimento;

RITENUTA necessaria la sostituzione del responsabile del procedimento per sopravvenute esigenze organizzative:

DELIBERA

di sostituire la dott.ssa Lara Magnani con la dott.ssa Margherita Anchini come responsabile del procedimento.

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

C12586B - IGNAZIO MESSINA & C./TERMINAL SAN GIORGIO

Provvedimento n. 31914

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 31 marzo 2026;

SENTITA la Relatrice, Professoressa Elisabetta Iossa;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287 e, in particolare, l'articolo 16, comma 8, che disciplina la proroga del termine per la conclusione dell'istruttoria avviata in relazione a un'operazione di concentrazione;

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

VISTA la propria delibera del 27 gennaio 2026, con la quale è stata avviata un'istruttoria, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/1990, nei confronti delle società Ignazio Messina & C. S.p.A. e Terminal San Giorgio S.r.l.;

VISTA la richiesta del 18 marzo 2026, con la quale sono state chieste, ai sensi dell'articolo 16-bis della legge n. 287/1990 e dell'articolo 9, comma 1 del D.P.R. n. 217/1998, alla società Ignazio Messina & C. S.p.A. informazioni necessarie ai fini della valutazione dell'operazione di concentrazione, da trasmettersi entro il 24 marzo 2026;

VISTA la comunicazione, pervenuta da parte di Ignazio Messina & C. S.p.A. in data 19 marzo 2026, con la quale la summenzionata società ha rappresentato l'impossibilità di fornire nei tempi previsti i dati richiesti, in considerazione dell'elevato grado di complessità delle informazioni richieste e del tempo necessario per l'elaborazione dei suddetti dati;

CONSIDERATO che le informazioni richieste, necessarie ai fini della valutazione del caso, non potranno essere acquisite nei termini previsti e, quindi, compiutamente valutate entro l'attuale termine di conclusione del procedimento;

RITENUTO, pertanto, necessario prorogare il termine di conclusione del procedimento ai sensi dell'articolo 16, comma 8, della legge n. 287/1990;

DELIBERA

di prorogare al 27 maggio 2026 il termine di conclusione del procedimento.

Il presente provvedimento sarà notificato ai soggetti interessati ai sensi dell'articolo 16, comma 3, del D.P.R. n. 217/1998.

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

IL SEGRETARIO GENERALE

Guido Stazi

IL PRESIDENTE

Roberto Rustichelli

**C12807 - FERROVIE DELLO STATO ITALIANE/RAMO DI AZIENDA DI IMPRESA
PIZZAROTTI & C.**

Provvedimento n. 31915

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 31 marzo 2026;

SENTITO il Relatore, Saverio Valentino;

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 pervenuta da Ferrovie dello Stato S.p.A. il 4 marzo 2026;

VISTA la documentazione agli atti;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (di seguito, "FS"; C.F. 06359501001), è la società *holding* dell'omonimo gruppo (di seguito, "Gruppo FS"). Le società del Gruppo FS operano prevalentemente nei settori del trasporto ferroviario di passeggeri e di merci (sia in Italia sia all'estero), nel trasporto di passeggeri su gomma, nella fornitura di servizi di logistica e nella gestione di infrastrutture ferroviarie e stradali. L'intero capitale sociale di FS è detenuto dallo Stato italiano, mediante il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Il Gruppo FS controlla molteplici società, tra cui, per ciò che è di interesse per la presente operazione di concentrazione, FS Engineering S.p.A. (già Italferr S.p.A.), attiva nel settore dei grandi progetti infrastrutturali, Infrarail S.r.l., che presta servizi di ingegneria e svolge attività di costruzioni/realizzazione di opere inerenti all'infrastruttura ferroviaria e CREW-Cremonesi Workshop S.r.l., attiva nella progettazione e realizzazione di complessi edilizi, infrastrutture di trasporto e riqualificazione di aree urbane di rilevanza.

Il Gruppo FS, nel 2024, ha realizzato un fatturato pari a circa [10-20]* miliardi di euro, quasi interamente in Italia.

2. Ramo d'Azienda di Impresa Pizzarotti & C. S.p.A. (di seguito, "Ramo d'Azienda") è un complesso aziendale di Impresa Pizzarotti & C. S.p.A. (di seguito, "Pizzarotti"), una società per azioni controllata dalla holding Mipien S.p.A., vale a dire uno dei principali gruppi italiani nel settore delle costruzioni di infrastrutture, edilizia, *facility management*, prefabbricati e opere infrastrutturali complesse, anche di natura ferroviaria.

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

3. In particolare, il Ramo d’Azienda è attivo nella progettazione e realizzazione di infrastrutture ferroviarie¹, ed è composto, tra l’altro, delle quote e partecipazioni detenute da Pizzarotti in seno agli enti di scopo (consorzi e società consortili, nonché in Raggruppamenti Temporanei di Impresa) costituiti per l’esecuzione di lavori pubblici affidati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito, “RFI”)².

Il Ramo d’Azienda Pizzarotti, nel 2024, ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa [100-582] milioni di euro.

II. DESCRIZIONE DELL’OPERAZIONE

4. L’operazione comunicata (di seguito, “Operazione”) consiste nell’acquisizione da parte di FS del controllo esclusivo del Ramo d’Azienda e avverrà attraverso l’acquisto di una società di scopo, costituita da Pizzarotti (di seguito, “NewCo”), previo conferimento nella stessa del proprio Ramo d’Azienda. Pertanto, all’esito dell’Operazione, FS deterrà l’intero capitale sociale della NewCo, esercitando un controllo esclusivo sulla stessa e sul Ramo d’Azienda in essa conferito.

5. L’acquisizione avviene nel quadro di una procedura di composizione negoziata della crisi aziendale avviata da Impresa Pizzarotti nel gennaio 2025, nell’ambito della quale FS risulta aver presentato l’unica offerta vincolante e irrevocabile.

6. È previsto un patto di non sollecitazione, della durata [omissis] anni, a partire dalla data del *closing*. In forza di tale pattuizione, Pizzarotti si impegna a [omissis].

III. QUALIFICAZIONE DELL’OPERAZIONE

7. L’Operazione costituisce una concentrazione ai sensi dell’articolo 5, comma 1, lettera b), della legge n. 287/1990 in quanto finalizzata all’acquisizione del controllo esclusivo di un’impresa. 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 582 milioni di euro e il fatturato totale realizzato, nell’ultimo esercizio a livello nazionale, da almeno due delle imprese interessate è stato superiore a 35 milioni di euro.

8. Il patto di non sollecitazione, descritto nel paragrafo precedente, può essere ritenuto direttamente connesso e necessario alla realizzazione dell’Operazione, in quanto funzionale alla salvaguardia del valore dell’impresa acquisita, a condizione che esso sia limitato temporalmente a un periodo di due anni³.

¹ Esso è comprensivo, tra l’altro, di elementi aziendali (risorse umane, attrezzatura tecnica, ecc.), requisiti tecnico-professionali, qualificazioni SOA, immobilizzazioni materiali ed immateriali funzionali allo svolgimento di una serie di commesse, nonché le quote e partecipazioni in seno agli enti di scopo aventi in carico l’esecuzione di tali commesse.

² In particolare, il Ramo d’Azienda Pizzarotti comprende quote di partecipazione a quattordici *legal entities* (i.e., Consorzi e Società consortili) incaricate della realizzazione, assieme agli altri soci consorziati, di commesse ferroviarie appaltate da RFI.

³ Cfr. “Comunicazione della Commissione sulle restrizioni direttamente connesse e necessarie alle operazioni di concentrazione (2005/C 56/03)”, in GUUE C n. 56 del 5 marzo 2005.

IV. VALUTAZIONE DELL'OPERAZIONE

I mercati rilevanti

9. In considerazione dell'attività del Ramo d'Azienda oggetto di acquisizione, l'Operazione riguarda il settore della progettazione e realizzazione di opere pubbliche⁴. In considerazione dell'attività svolta dal Ramo d'Azienda, il mercato concerne principalmente la costruzione di strade e autostrade, ponti, archi, viadotti, ferrovie, metropolitane e opere idrauliche⁵.

10. Posto che nei precedenti dell'Autorità è stato considerato un perimetro comprendente tutte le opere di progettazione e realizzazione di strade e autostrade, ponti, archi, viadotti, ferrovie, metropolitane e opere idrauliche, in ragione della specializzazione del Ramo d'Azienda, a fini meramente cautelativi, è possibile altresì considerare una differenziazione tra le infrastrutture per il trasporto ferroviario – in cui FS sarebbe di fatto un monopsonista, in quanto gestore della rete ferroviaria italiana – rispetto a quello per le opere di ingegneria civile e industriale. Infatti, nel caso in esame la *target* svolge attività specifica relativa alle infrastrutture ferroviarie per le quali FS risulta di fatto l'unico acquirente. In ogni caso, ai fini della valutazione dell'Operazione, non appare necessario stabilire se l'attività di progettazione e realizzazione di opere ferroviarie tradizionali individui un mercato del prodotto distinto, in considerazione del fatto che, anche nell'ipotesi più restrittiva, la valutazione degli effetti non cambia.

11. Da un punto di vista geografico, seguendo il consolidato orientamento nazionale, il mercato della progettazione e realizzazione di opere pubbliche si ritiene di dimensione quantomeno nazionale⁶, in ragione dell'omogeneità nelle condizioni generali di accesso e di svolgimento delle relative gare.

Gli effetti dell'Operazione

12. L'Operazione non appare idonea a produrre effetti distorsivi della concorrenza.

13. In particolare, sotto il profilo orizzontale, per quanto riguarda il mercato della progettazione e realizzazione di opere pubbliche, l'Operazione comporterà una limitata sovrapposizione orizzontale tra le attività delle Parti. Infatti, le quote combinate delle Parti, a livello nazionale, risultano inferiori al [1-5%] sia in Italia che nell'Unione europea, in un contesto ove operano diversi altri qualificati concorrenti (quali, WeBuild, Salcef Group, Itinera, Ghella). Inoltre, il Ramo d'Azienda Pizzarotti risulta attivo con una quota marginale inferiore all'1%.

14. Inoltre, considerando una definizione merceologica più ristretta, relativa alla progettazione e realizzazione dei lavori nel solo settore ferroviario con una dimensione geografica coincidente con l'Italia, la quota congiunta delle Parti è del [5-10%], con un incremento delle quote dovuto al Ramo d'Azienda dell'[1-5%].

⁴ A livello nazionale, il settore delle opere pubbliche è regolato dalla normativa di cui al Decreto Legislativo 31 marzo 2023, n. 36 e successive modifiche (c.d. Codice dei contratti pubblici) che, tra le altre cose, definisce criteri di pubblicità e trasparenza nelle fasi di selezione, partecipazione alle gare, presentazione delle offerte, aggiudicazione ed esecuzione dei contratti e fissa, altresì, i requisiti minimi per poter accedere al mercato. Cfr. C5591 - *Impregilo Edilizia / Bocoge Spa Costruzioni Generali*, provvedimento n. 11500 del 12 dicembre 2002, in Bollettino n. 50/2002; C5896 - *Impresa Pizzarotti E C./Imprepar-Impregilo Partecipazioni*, provvedimento n. 12321 del 7 agosto 2003, in Bollettino n. 32/2003; C11779B - *Salini/Impregilo*, provvedimento n. 24236 del 20 febbraio 2013, in Bollettino n. 9/2013 e C12350 - *Fincantieri Infrastrutture/Rami di azienda di inso-Sistemi per le infrastrutture sociali*, provvedimento n. 28529 del 26 gennaio 2021, in Bollettino n. 7/2021.

⁵ Cfr. C12141 - *Ferrovie dello Stato Italiane/Anas*, provvedimento n. 26944 del 17 gennaio 2018, in Bollettino n. 4/2018.

⁶ Cfr. C12350 - *Fincantieri Infrastrutture/Rami di azienda di Inso-Sistemi per le infrastrutture sociali*, cit..

15. Dalla documentazione interna di FS agli atti emerge che lo scopo dell'Operazione è quello di garantire la continuità delle commesse ferroviarie già aggiudicate al Ramo d'Azienda, per evitare il rischio di compromettere il piano di investimenti sull'infrastruttura ferroviaria.

16. Tanto premesso, sotto il profilo verticale, l'Operazione non determina effetti rilevanti per la concorrenza. Infatti, l'entità risultante dall'Operazione non avrà né l'incentivo, né la capacità di determinare una strategia di preclusione.

17. In primo luogo, infatti, si osserva che il Ramo d'Azienda ricomprende il solo complesso aziendale relativo alle commesse di RFI e non elementi riferibili alle altre attività di Pizzarotti. Quindi, l'Operazione determina, di fatto, l'integrazione delle attività già erogate a favore di FS e ciò esclude effetti di preclusione dei fattori di produzione, ovvero nei confronti della domanda di servizi di costruzione di infrastrutture.

18. In secondo luogo, il fatturato del Ramo d'Azienda rappresenta meno del [1-5%] del complesso di commesse relative alle infrastrutture ferroviarie di FS, soddisfacendo quindi una parte marginale del fabbisogno complessivo di FS.

19. Pertanto, non si ritiene che a esito dell'Operazione vi possa essere una preclusione degli sbocchi, nei confronti degli operatori concorrenti del Ramo d'Azienda attivi nella progettazione e realizzazione di opere infrastrutturali, nemmeno considerando gli ambiti più ristretti e specializzati del settore. In tal senso, anche in via prospettica, non si ritiene che il Ramo d'Azienda possa assorbire parte rilevante della domanda di FS in quanto dalla documentazione interna emerge che, con riferimento al piano infrastrutturale ferroviario, la capacità produttiva del Ramo d'Azienda potrà soddisfare meno del [1-5%] del piano di investimenti della rete ferroviaria⁷. Ciò è dimostrato anche dal fatto che il perimetro del Ramo d'Azienda è individuato dalle commesse già aggiudicate, peraltro in consorzio con altre società.

In sintesi, il Ramo d'Azienda rappresenta una quota minima del fabbisogno di FS, anche in termini prospettici, ed è quindi improbabile che possa avere la capacità e gli incentivi a precludere i concorrenti del Ramo d'Azienda (preclusione degli sbocchi a valle).

Inoltre, come precedentemente evidenziato, l'operazione non risulta determinare rischi di preclusione degli *input*, in quanto il Ramo d'Azienda già fornisce esclusivamente FS che, quindi, è l'unica domanda da esso servita. Al contrario, questa operazione è riconducibile a una logica di internalizzazione delle capacità operative necessarie per il soddisfacimento dei bisogni di FS così da garantire la continuità delle commesse ferroviarie già aggiudicate al Ramo d'Azienda.

20. Pertanto, l'Operazione non è suscettibile di modificare in maniera significativa la struttura concorrenziale del mercato in parola.

RITENUTO, pertanto, che l'Operazione 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 il patto non sollecitazione descritto in precedenza può essere qualificato come accessorio all'Operazione nei soli limiti sopra indicati e che l'Autorità si riserva di valutare, laddove sussistano i presupposti, le suddette clausole che si dovessero realizzare oltre tali limiti;

⁷ In particolare, il piano di investimenti 2028-2034 prevede [omissis].

DELIBERA

di non avviare l'istruttoria di cui all'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/1990.

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

C12808 - MEDLOG HOLDING ITALIA/MVN*Provvedimento n. 31916*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 31 marzo 2026;

SENTITA la Relatrice, Professoressa Elisabetta Iossa;

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

VISTA la comunicazione pervenuta dalla società Medlog Holding Italia S.r.l. il 16 marzo 2026;

VISTA la documentazione agli atti;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Medlog Holding Italia S.r.l. (di seguito, "Medlog"; C.F.02881670992) è una società *holding* di partecipazioni che controlla un gruppo di imprese attive in Italia principalmente nel trasporto terrestre di merci nonché, per il tramite della partecipazione detenuta nel capitale sociale di MVN S.r.l., nella logistica integrata. Tramite la controllata Medlog Italia S.r.l., Medlog detiene altresì il 25% della società G4 S.c.a.r.l., costituita per fornire servizi logistici alla società Nuovo Pignone S.r.l. (gruppo Baker Hughes) a seguito dell'aggiudicazione di una gara bandita da quest'ultima. Medlog è controllata in ultima istanza da Mediterranean Shipping Company Holding SA (*holding* del gruppo MSC attivo nel trasporto *container*, nella fornitura di servizi di trasporto intermodale, nella gestione di terminal portuali e nei settori delle crociere e del trasporto passeggeri). Il gruppo MSC ha realizzato nel 2024 in Italia un fatturato superiore alla soglia di 595 milioni di euro.

2. MVN S.r.l. (di seguito, "MVN" o "Target"; C.F. 05480500965), è una società operante in Italia principalmente nella fornitura di servizi di logistica integrata nonché, tramite le proprie controllate, nella costruzione di componenti per impianti termici industriali, nella produzione di carpenteria metallica e nelle lavorazioni meccaniche¹. MVN detiene, inoltre, partecipazioni nelle società G4 S.c.a.r.l.², G3 S.c.a.r.l.³ ed Eram⁴. MVN è attualmente controllata congiuntamente per il

¹ MVN controlla MVN Service & Packaging S.r.l. attiva nel settore della logistica integrata e, in particolare, nei servizi di imballaggio; MVN Metal Working S.r.l. attiva nella produzione di scambiatori di calore; MVN Middle East Company LTD, società attualmente inattiva il cui oggetto sociale è la gestione logistica e la produzione di imballi.

² MVN partecipa al 25% del capitale sociale di G4 S.c.a.r.l., che risulta essere suddiviso pariteticamente tra Medlog Italia S.r.l., MVN, Fagioli S.p.A. e F.lli Foppiani Trasporti S.r.l..

³ Quest'ultima svolge servizi di logistica ed è stata costituita al fine di sviluppare le capacità operative necessarie all'esecuzione di una specifica commessa. MVN detiene il 33,3% di G3 S.c.a.r.l. al pari degli altri soci (Petrol Lavori S.p.A. e Top Sistema S.r.l.).

⁴ MVN detiene il 30% del capitale sociale di Eram, società che svolge attività di controllo, verifica, ispezione e collaudo sulle merci.

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

51% da Medlog e per il 49% da Logistics Project Italia S.r.l. (di seguito, “LPI”)⁵, *holding* attiva in diversi mercati attraverso il gruppo di società che fa capo a MVN. Nell’ultimo esercizio chiuso il 31 dicembre 2025, MVN ha realizzato, interamente in Italia, un fatturato pari a circa [100-595]* milioni di euro.

II. DESCRIZIONE DELL’OPERAZIONE

3. L’operazione comunicata (di seguito, “Operazione”) consiste nel passaggio dal controllo congiunto da parte di Medlog e LPI a quello esclusivo della sola Medlog su MVN. A tal fine Medlog, che già detiene una partecipazione pari al 51% del capitale sociale di MVN, acquisirà da LPI un’ulteriore quota pari al 29%, arrivando così a detenere una partecipazione complessiva pari all’80% del capitale sociale e dei diritti di voto di MVN. LPI rimarrà titolare di una quota di partecipazione pari al 20% e verranno meno i poteri di veto sulle decisioni strategiche e sulla nomina delle figure apicali di MVN a essa in precedenza conferiti. In forza delle pattuizioni contrattuali tra le parti, a LPI saranno riconosciuti diritti limitati tipicamente concessi agli azionisti di minoranza per proteggere i loro interessi finanziari di investitori, senza che questi diritti comportino il controllo congiunto ai fini *antitrust*. I diritti di veto concessi a LPI, difatti, non sono tali da consentire a detto soggetto di bloccare decisioni essenziali per determinare gli indirizzi strategici dell’attività della Target.

4. L’Operazione prevede obblighi di non concorrenza e non sollecitazione della durata di [omissis] anni dalla data del *closing*, consistenti nell’obbligo per LPI e i suoi soci a: [omissis].

III. QUALIFICAZIONE DELL’OPERAZIONE

5. L’Operazione, in quanto comporta l’acquisizione del controllo di un’impresa, costituisce una concentrazione ai sensi dell’articolo 5, comma 1, lettera b), della legge n. 287/1990. 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 stessa legge, in quanto il fatturato totale realizzato nell’ultimo esercizio a livello nazionale dall’insieme delle imprese interessate è stato superiore a 595 milioni di euro e il fatturato realizzato individualmente a livello nazionale da almeno due delle imprese interessate è stato superiore a 36 milioni di euro⁶.

6. I patti di non concorrenza e non sollecitazione sopra descritti possono essere ritenuti direttamente connessi e necessari alla realizzazione dell’Operazione, in quanto funzionali alla salvaguardia del valore dell’impresa acquisita e circoscritti ai servizi e all’area geografica in cui la Target opera, a condizione che siano limitati temporalmente a un periodo di due anni e non impediscano al venditore di acquistare o detenere azioni a soli fini di investimento finanziario⁷.

⁵ Cfr. C12643 - *Medlog Holding Italia - Logistic Project Italia/MVN*, provvedimento n. 31273 del 26 giugno 2024, in Bollettino n. 28/2024.

⁶ Cfr. provvedimento n. 31873 del 10 marzo 2026, in Bollettino n. 11/2026. Nel presente provvedimento si fa riferimento alle soglie di fatturato in vigore dal 16 marzo 2026 tenuto conto che l’Operazione è stata notificata in pari data.

⁷ Cfr. “*Comunicazione della Commissione sulle restrizioni direttamente connesse e necessarie alle concentrazioni*”, paragrafi 18-26, in G.U.U.E. 2005/C-56/03 del 5 marzo 2005.

IV. VALUTAZIONE DELL'OPERAZIONE

IV.1 I mercati rilevanti

Logistica integrata

7. I servizi di logistica integrata (c.d. *contract logistics*) consistono nell'organizzazione della movimentazione delle merci dai fornitori fino ai clienti (fabbriche, punti vendita) e dello stoccaggio di materie prime e prodotti finiti, assicurando la massima efficienza del flusso di merci dal luogo di origine a quello di destinazione e della connessa gestione del magazzino⁸.

8. Come rilevato dalla Commissione europea⁹, questi servizi costituiscono un mercato rilevante distinto da quello di altri elementi della *supply chain*, quali il puro trasporto, l'organizzazione della spedizione (c.d. *freight forwarding*) e i servizi di gestione del magazzino, in quanto nella logistica integrata l'enfasi è posta sulla gestione efficiente del flusso e quindi sull'integrazione delle attività di programmazione, sviluppo e controllo del flusso di movimentazione dei beni e di quelle di puro trasporto.

9. Nei precedenti nazionali e unionali l'estensione geografica di tale mercato è stata identificata a con il territorio nazionale.

Spedizione di merci

10. Sotto il profilo merceologico, l'Operazione riguarda il mercato della spedizione di merci, il quale include sia attività di organizzazione del trasporto di articoli, la cui movimentazione fisica è spesso affidata a soggetti terzi, sia la realizzazione di attività organizzative e accessorie per conto dei clienti, quali, ad esempio, attività di sdoganamento e deposito.

11. Nella prassi decisionale dell'Autorità e della Commissione europea, il mercato dei servizi di spedizione merci si differenzia dal mercato dei servizi di trasporto in quanto la spedizione merci comporta, oltre al trasporto, lo svolgimento di ulteriori procedure amministrative e organizzative funzionali alla movimentazione delle merci. Tale attività si differenzia dal trasporto veloce di piccoli carichi, che fa invece parte del servizio di corriere espresso.

12. Le spedizioni di merci possono essere effettuate per via aerea, marittima, terrestre o mista, possono essere nazionali o internazionali e possono essere costituite da carichi completi o *groupage*.

13. Per prassi consolidata, il mercato delle spedizioni viene segmentato in distinti mercati rilevanti a seconda della modalità di trasporto impiegate (via terra, mare e aereo)¹⁰.

14. Quanto alla dimensione geografica, il mercato della spedizione merci può essere considerato di estensione nazionale, in linea con i precedenti dell'Autorità e della Commissione europea.¹¹

⁸ Cfr. C12211 - *Rhenus SE & CO./Cesped*, provvedimento n. 27500 del 10 gennaio 2019, in Bollettino n. 4/2019 e decisione della Commissione europea M.9824 - *XPO Logistics / Kuehne + Nagel Drinkflow Logistics Holdings* del 17 settembre 2020 e i casi ivi citati.

⁹ Cfr. decisione della Commissione europea M.9824 - *XPO Logistics / Kuehne + Nagel Drinkflow Logistics Holdings*, cit., §.19.

¹⁰ Cfr. C12211 - *Rhenus SE & CO./CESPED*, cit. e decisioni della Commissione europea, M.5096 - *RCA/Mav Cargo*, del 25 novembre 2008; M.4786 - *Deutsche Bahn/Transfesa*, del 18 marzo 2008 ed M.11143 - *CMA CGM/Bollere Logistics*, del 23 febbraio 2024.

¹¹ Cfr. C8802 - *Manutencoop Facility Management/Teckal*, provvedimento n. 17413 del 4 ottobre 2007, in Bollettino n. 37/07; C12134 - *Fenice/Energion Facility Solutions*, provvedimento n. 26904 del 13 dicembre 2017, in Bollettino n. 50/17 e decisione della Commissione europea M.11143 - *CMA CGM/Bollere Logistics*, cit..

Servizi di movimentazione di container via terra (inland transportation)

15. Per movimentazione di container via terra si intende la movimentazione fisica delle merci mediante l'utilizzo di mezzi propri (di proprietà o in *leasing*). Le compagnie di navigazione di linea che offrono servizi porta a porta potrebbero anche organizzare il trasporto terrestre per i propri clienti. Nella sua precedente prassi decisionale, la Commissione europea ha lasciato aperta la questione se il trasporto terrestre ferroviario, stradale e fluviale costituiscano mercati del prodotto distinti¹².

16. Per ciò che concerne l'estensione geografica, la prassi decisionale della Commissione europea considera il mercato dei servizi di movimentazione via terra di dimensione quantomeno nazionale¹³.

Trasporto marittimo di container di linea

17. Secondo la prassi dell'Autorità e della Commissione europea, il mercato dei servizi di trasporto marittimo di *container* di linea può essere suddiviso in diversi segmenti/mercati, tra i quali: i servizi di trasporto a corto raggio (che comportano la fornitura di servizi intra-continentali, di solito per il commercio costiero) e i servizi di trasporto a lungo raggio (o d'alto mare).

18. L'ambito geografico del mercato dei servizi di trasporto marittimo di *container* di linea è definito in base a fasce di rotte, identificati con riferimento ai porti dai quali e verso i quali sono prestati i servizi in questione.¹⁴

IV.2 Gli effetti dell'Operazione

19. Nel caso di specie non emergono elementi idonei a ritenere che il passaggio da controllo congiunto a controllo esclusivo in capo a Medlog sia tale da modificare gli incentivi della società rispetto a quelli che aveva prima dell'Operazione. Di conseguenza, l'Operazione non appare suscettibile di incidere in alcun modo sull'attuale situazione concorrenziale nei mercati rilevanti individuati.

20. Infatti, sotto il profilo orizzontale, l'Operazione non dà luogo ad alcuna sovrapposizione tra le attività delle Parti. Inoltre, sotto il profilo verticale, l'Operazione non è in grado di dare luogo ad alcuna criticità concorrenziale in ragione della quota di mercato detenuta dalle Parti nei mercati a monte (spedizione di merci (inferiore al 2%), *inland transportation* (inferiore al 12%) e gestione di container in Italia (meno dell'1% del totale)) e nel mercato a valle (logistica integrata (inferiore al 3%)).

21. Alla luce delle considerazioni esposte, l'Operazione non appare idonea a ostacolare la concorrenza nei mercati interessati e a determinare la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante.

RITENUTO, pertanto, che l'Operazione non ostacola, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 287/990, in misura significativa la concorrenza effettiva nei mercati interessati e non comporta la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante;

¹² Cfr. decisione della Commissione europea M.8330 - *MAERSK LINE /HSDG*, del 10 aprile 2017.

¹³ Cfr. *ibidem*.

¹⁴ Cfr., *ex multis*, C12495 - *Hapag Lloyd-Spininvest/Spinelli*, provvedimento n. 30436 del 20 dicembre 2022, in Bollettino n. 2/2023 e decisione della Commissione europea M.11143 - *CMA CGM/Bollere Logistics*, cit..

RITENUTO, altresì, che i patti di non concorrenza e non sollecitazione possono ritenersi accessori all'Operazione nei soli limiti sopra indicati e che l'Autorità si riserva di valutare, laddove ne sussistano i presupposti, i suddetti patti ove si realizzino oltre tali limiti;

DELIBERA

di non avviare l'istruttoria di cui all'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/1990.

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

ATTIVITA' DI SEGNALAZIONE E CONSULTIVA

AS2162 – COMUNE DI MILANO - ASSEGNAZIONE DI STALLI DI SOSTA PER AUTOBUS PER COLLEGAMENTO CON GLI AEROPORTI

Roma, 2 aprile 2026

Comune di Milano

L’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nella sua adunanza del 31 marzo 2026, ha deliberato di svolgere le seguenti osservazioni, ai sensi dell’articolo 21 della legge n. 287/1990, in relazione alle problematiche concorrenziali connesse all’assegnazione di stalli per l’esercizio del servizio di collegamento con gli aeroporti mediante autobus da parte del Comune di Milano, derivanti dall’introduzione di fatto da parte di codesto Comune di un requisito non previsto dalla normativa regionale e tale da stravolgere le caratteristiche di un servizio liberalizzato.

In particolare, l’articolo 28, comma 2, della legge regionale n. 6/2012 prevede che i servizi di trasporto pubblico per i quali non sussistono obblighi di servizio pubblico - tra i quali rientra il servizio di collegamento con gli aeroporti mediante autobus - sono disciplinati dalla Giunta Regionale e “sono esercitati dalle imprese di trasporto previa presentazione di apposita segnalazione certificata di inizio attività (SCIA), ai sensi dell’articolo 19 della legge 7 agosto 1990, n. 241 (Nuove norme sul procedimento amministrativo), all’Agenzia per il trasporto pubblico locale nel cui territorio di competenza è ubicato l’aeroporto quale punto di origine o di destinazione della relazione di traffico proposta”.

In attuazione della legge regionale, il Regolamento della Giunta regionale della Lombardia n. 8 del 27 ottobre 2015, recante “*Disciplina dei servizi di collegamento effettuati mediante autobus con gli aeroporti aperti al traffico civile in ambito regionale*” (di seguito, “Regolamento n. 8/2015”), ha stabilito i requisiti per l’esercizio dei servizi di collegamento aeroportuale, le procedure per l’inizio dell’attività, gli obblighi a carico dei soggetti che svolgono il servizio e le sanzioni in caso di inosservanza a tali obblighi.

Per quanto rileva nel caso di specie, in base alle disposizioni del Regolamento n. 8/2015 il soggetto che intenda avviare l’attività di collegamento con gli aeroporti deve essere in possesso di una serie di requisiti, tra cui l’“*atto di assegnazione relativo alle aree destinate a fermata presso i punti di origine e destinazione del percorso, ivi incluso l’aeroporto, rilasciato dal soggetto competente*” (articolo 3, comma 1, lettera d)), che deve altresì essere allegato alla SCIA da presentare all’Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino di competenza per l’inizio dell’attività (articolo 4, comma 3, lettera g)).

A tal fine, il Regolamento stabilisce che gli enti proprietari o i soggetti gestori delle aree di fermata sono tenuti ad assegnare i relativi stalli “*secondo criteri predeterminati, trasparenti, adeguatamente pubblicizzati e non discriminatori che garantiscano la libera concorrenza tra gli operatori, anche nel rispetto del principio di rotazione, al fine di perseguire la copertura del servizio nell’arco delle 24 ore e il coordinamento degli orari tra i diversi gestori esercenti, con intervalli di effettuazione del servizio non inferiori ai 10 minuti*” (articolo 3, comma 3).

Tuttavia, secondo quanto riferito da codesto Comune, ai fini dell’esercizio del servizio di collegamento aeroportuale tra l’aeroporto di Milano - Malpensa e la Stazione Centrale di Milano, il Comune di Milano assegna i quattro stalli disponibili presso la Stazione Centrale - ubicati in via Sammartini, come individuati dall’ordinanza del Sindaco n. 372/2015 - ai soggetti che abbiano già presentato agli uffici dell’Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale l’apposita SCIA per l’esercizio del servizio (attualmente quattro operatori, tra cui un’aggregazione temporanea di imprese) secondo rotazione annuale disposta con apposita determinazione dirigenziale.

In tal modo viene creata una barriera all’entrata idonea a stravolgere le caratteristiche di un servizio liberalizzato, consistente nel richiedere quale preconditione per l’assegnazione di uno stallo di avere presentato la SCIA, mentre la normativa regionale, al contrario, prevede che l’assegnazione delle aree destinate a fermata avvenga prima della presentazione della SCIA.

Invero, in forza della liberalizzazione del mercato dei trasporti passeggeri su gomma, l’eventuale esercizio del potere di limitare l’accesso da parte del proprietario o gestore degli spazi deve essere subordinato, al fine di non falsare la concorrenza nel settore, al previo accertamento dell’impossibilità di una diversa organizzazione e della effettiva necessità di contingentare il servizio, verificate attraverso un’approfondita istruttoria e con la partecipazione dei soggetti interessati.

Inoltre, gli stalli rappresentano una specifica *utilitas* che deve essere assegnata a chi ne faccia richiesta, a condizioni di parità e secondo principi concorrenziali e, dunque, mediante gara pubblica nel caso si ritengano sussistenti i presupposti per limitare il numero degli operatori.

Nel caso di specie, invece, l’Amministrazione comunale non ha svolto alcuna attività istruttoria, essendosi limitata a confermare l’originaria assegnazione degli stalli ai quattro operatori *incumbent*, senza tener conto delle richieste formulate da altri operatori interessati allo svolgimento del servizio *de quo* e senza specificare perché l’organizzazione del servizio dovesse restare immutata rispetto alla situazione di fatto cristallizzata dall’ordinanza del Sindaco n. 372/2015 e non si potesse, invece, procedere a una riorganizzazione dell’area, eventualmente anche mediante una diversa rotazione annuale, in modo da assicurare a tutti gli operatori interessati la possibilità di accedere agli stalli e, conseguentemente, di effettuare il servizio.

L’Autorità auspica, pertanto, che il Comune di Milano, vista anche l’istruttoria tecnica in corso per analizzare il contesto stradale a oggi dedicato alla sosta dei veicoli in argomento, proceda con la massima celerità a una riorganizzazione degli stalli in disponibilità agli operatori del servizio di *shuttle* tra l’aeroporto di Milano - Malpensa e la Stazione Centrale di Milano, in modo da assicurare a tutti gli operatori interessati la possibilità di effettuare il servizio *de quo*, in ossequio ai principi di concorrenza, trasparenza, pubblicità e non discriminazione, come peraltro previsto dall’articolo 3, comma 3, del Regolamento n. 8/2015.

Mantenendo in essere l’attuale sistema di assegnazione degli stalli, infatti, il Comune di Milano cristallizza le posizioni di vantaggio degli operatori già dotati di stallo presso la Stazione Centrale,

rendendo difficile - se non addirittura impossibile - l'ingresso di nuovi operatori in un mercato liberalizzato.

Pertanto, l'Autorità auspica che l'Amministrazione in indirizzo voglia tener conto di quanto sopra esposto, procedendo rapidamente ad adeguare la propria prassi ai principi di concorrenza e non discriminazione, comunicando, entro il termine di trenta giorni dalla ricezione della presente segnalazione, le iniziative a tal fine intraprese.

La presente segnalazione sarà pubblicata sul Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

IL PRESIDENTE

Roberto Rustichelli

AS2163 - COMUNE DI BARI - RICOGNIZIONE SPL 2025

Roma, 3 aprile 2026

Comune di Bari

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nella sua adunanza del 31 marzo 2026, ha deliberato di formulare alcune osservazioni ai sensi dell'articolo 21 della legge n. 287/1990 in merito alla relazione adottata da codesto Ente in base a quanto previsto dall'articolo 30 del d.lgs. n. 201/2022 (recante "*Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica*"). Tale relazione, pubblicata in data 3 febbraio 2026 sul portale dell'ANAC dedicato alla Trasparenza dei Servizi Pubblici Locali, concerne, tra le altre, la ricognizione della situazione gestionale del servizio di igiene urbana, del trasporto pubblico locale (di seguito, "TPL") e di gestione della sosta nel territorio di competenza, relativamente all'anno 2024 (di seguito, "Ricognizione 2025").

(i) Sull'affidamento del servizio di igiene urbana

Il servizio di igiene urbana è stato affidato nel 2001¹ alla società *in house* Azienda Municipale Igiene Urbana Puglia S.p.A. (di seguito, "AMIU Puglia")². In ragione di ulteriori atti³, la scadenza del contratto è stata fissata, da ultimo, alla data del 18 novembre 2028⁴.

Nella Ricognizione 2025 adottata dal Comune emergono alcune criticità in merito all'andamento gestionale del servizio sotto i profili della qualità e del raggiungimento degli obiettivi previsti nel contratto di servizio.

In particolare, la Ricognizione 2025 riporta *performance* in termini di percentuali di raccolta differenziata ancora particolarmente basse (pari al 46% nel 2024, 2,8% in più rispetto al 2023), a fronte di una media regionale pari al 60% e nazionale pari al 67,7%.

Si osserva peraltro che, dai dati pubblicati nel "*Rapporto Rifiuti Urbani Edizione 2025*" dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (di seguito, "ISPRA"), tra i quattordici Comuni italiani con popolazione superiore a 200.000 abitanti, il Comune di Bari è decimo per quantità pro-

¹ Cfr. Deliberazione di Giunta Comunale n. 794 del 28 giugno 2001 che fissava una durata quinquennale.

² La società è partecipata per il 78,13% dal Comune di Bari e al 21,87% dal Comune di Foggia.

³ Cfr. Deliberazioni di Giunta comunale n. 1132 del 29 dicembre 2006, n. 717 del 18 novembre 2013 e n. 753 del 28 settembre 2023.

⁴ Il contratto di servizio prevede che la somma corrisposta dal Comune alla società sia costituito da una parte fissa per servizi e da una parte a consuntivo per i servizi di "porta a porta" avviati ed effettivamente espletati nonché per i servizi di trattamento, trasporto e smaltimento dei RSU e tributo regionale, variabili in funzione dei quantitativi di rifiuto e delle tariffe di conferimento agli impianti.

capite di rifiuti prodotta, con quantitativi comunque superiori alla media⁵, ed è quart'ultimo, con ampio distacco dagli altri, per percentuale di raccolta differenziata.

Nonostante nel periodo 2020-2024 si siano registrati marginali incrementi del tasso di raccolta differenziata e la riduzione dei volumi di rifiuti prodotti, tali risultati divergono ancora dai *target* previsti dal contratto di servizio⁶ e dalle medie nazionali e locali di *benchmark* rilevate da ISPRA. Anche dalla “*Relazione riassuntiva annuale sulla qualità dei servizi (anno 2024)*”, pubblicata dal Comune di Bari sul proprio sito *web* istituzionale, emerge una generale insoddisfazione dell’utenza per il servizio svolto, con una percezione di non miglioramento dei servizi resi⁷. Peraltro, risultano attuali e non sporadiche notizie di stampa⁸ circa gli episodi di emergenza dovuti ai cumuli di rifiuti abbandonati in Città.

Si consideri inoltre che nel 2024 non risultano soddisfatti neanche i *target* relativi al contenimento dei costi operativi.

Quanto al possibile recupero di efficienza e competitività derivante dalla realizzazione del nuovo piano degli investimenti⁹, occorre osservare il significativo divario registrato nel periodo 2022-2024 nell’attuazione dello stesso, con scostamenti negativi tra investimenti programmati e investimenti realizzati compresi tra il 74% e il 92%.

Nonostante tale situazione, nella revisione periodica delle partecipazioni pubbliche *ex* articolo 20 del d.lgs. n. 175/2016 (recante “*Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica*”, di seguito “TUSPP”), riferita al 2024¹⁰, il Comune ha deliberato il mantenimento della partecipazione in AMIU Puglia senza illustrare le ragioni che, sul piano economico e della qualità dei servizi, giustificano il mantenimento dell’affidamento del servizio alla società *in house*, anche in relazione ai risultati conseguiti nella gestione, come invece richiesto dall’articolo 17, comma 5, del d.lgs. 201/2022.

(ii) *Sull’affidamento dei servizi di TPL e di gestione della sosta*

Secondo quanto riportato nella Ricognizione 2025, il servizio di TPL, affidato *in house* a partire dal 2003 alla società Azienda Mobilità e Trasporti Bari Servizio S.p.A. (di seguito “AMTAB”, interamente partecipata dal Comune), si trova attualmente in regime di proroga fino al 31 dicembre

⁵ Si tenga conto che, per quanto riguarda le quantità di rifiuti prodotti, la media nazionale dei Comuni italiani è pari a 508 kg/abitante/anno e il dato di Bari è 521 kg/abitante/anno.

⁶ Il mancato raggiungimento dei *target* di raccolta differenziata era stato registrato anche nelle annualità 2022-2023.

⁷ La citata Relazione evidenzia l’assenza, negli ultimi anni, di miglioramenti nella gestione del servizio di igiene urbana per il 57% degli intervistati (il 40% dichiara l’assenza di cambiamenti, mentre il 17% segnala peggioramenti). In particolare, per il servizio di raccolta di rifiuti la maggioranza degli utenti ha espresso una valutazione fortemente negativa o negativa (voto 1 o 2 su una scala di 5) in relazione alla pulizia dei contenitori per la raccolta (70%) e delle aree adiacenti (74%) nonché sullo stato di integrità degli stessi (57%). Analoghe valutazioni vengono espresse anche in relazione a taluni indicatori afferenti al servizio di pulizia delle strade.

⁸ Si vedano gli articoli delle seguenti testate: Quotidiano di Puglia, 7 aprile 2025 “*Rifiuti abbandonati in periferia e cassonetti in fiamme al Libertà: denunce e segnalazioni*”; PugliaLive, 21 dicembre 2025 “*Il Quartiere del Municipio IV di Bari ancora soffoca tra Rifiuti e Degrado*”; Quotidiano di Puglia, 16 marzo 2026 “*Emergenza rifiuti a Bari, discariche a cielo aperto e degrado: il caso via Glomerelli e la lotta contro gli incivili*”; Bari Today, 24 marzo 2026 “*A Madonnella una discarica per strada: Mobili e arredo bagno lì da una settimana. Rifiuti poi rimossi*”.

⁹ Il piano di investimenti 2022-2024 ha valore di circa 102 milioni di euro ed è coperto da somme autofinanziate e da fondi pubblici. Tale piano risulta, tra l’altro, finalizzato all’acquisto di attrezzature e mezzi per la raccolta porta a porta, per il tracciamento digitale dei rifiuti e l’acquisto di cassonetti intelligenti/interrati.

¹⁰ Cfr. Deliberazione del Consiglio Comunale n. 2025/124 del 29 dicembre 2025.

2026 ai sensi dell'articolo 24, comma 5-bis, del d.l. n. 4/2022, convertito con modificazioni dalla legge 28 marzo 2022, n. 25.

Dalla originaria data di scadenza del contratto, risalente a fine 2013, fino a oggi, nelle more dell'approvazione del Piano di Bacino Territoriale del TPL da parte della Città Metropolitana di Bari – ritenuta “*necessaria al fine di attivare le procedure di affidamento*” nel territorio di competenza – il Comune ha adottato diversi provvedimenti di proroga¹¹. In base a quanto illustrato nella Ricognizione 2025, l'ultima di tali proroghe è stata motivata anche da “*l'impossibilità di poter procedere con una redazione del piano economico finanziario, previsto dalla vigente normativa come dettagliata nella delibera n. 154/2019 dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti (ART), sulla base di costi operativi inferiori ai costi standard determinati dalla Regione Puglia*”, per cui, a maggio 2023, il gruppo di lavoro per la redazione del nuovo PEF di affidamento aveva chiesto l'avvio di un tavolo di confronto con la Regione Puglia e la Città Metropolitana di Bari (in qualità di Ente di governo dell'ATO-Bari) e di adottare, nel frattempo, una proroga contrattuale fino al 31 dicembre 2026.

Orbene, dopo numerose proroghe per complessivi 13 anni e a circa 8 mesi dalla scadenza del 31 dicembre 2026, le procedure finalizzate al nuovo affidamento risultano essere ancora a uno stadio iniziale.

Da quanto noto, infatti, non è stato adottato da parte di codesto Comune alcun atto in vista del nuovo affidamento, né in adempimento al quadro regolatorio stabilito dall'ART, né predisponendo la relazione ex articolo 14 del d.lgs. n. 201/2022, né pubblicando l'avviso di pre-informazione ex articolo 7 del Regolamento (CE) n. 1370/2007.

Anche laddove l'Ente deliberasse di procedere con un nuovo affidamento *in house* - che ha tempistiche relativamente più brevi rispetto a un affidamento con gara - è da ritenersi probabile che codesto Comune non riuscirebbe a completare le procedure in tempo per la fine del 2026, trovandosi così a dover adottare una nuova proroga d'emergenza, in assenza delle condizioni di eccezionalità necessarie a farvi ricorso, come richiesto dall'articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento (CE) n. 1370/2007. Ciò che si osserva, infatti, è piuttosto un prolungato – e tutt'altro che eccezionale – ritardo procedurale da parte del Comune.

L'adozione di una nuova proroga comporterebbe un rinnovato danno, non solo alla concorrenza, ma anche all'utenza e alla cittadinanza, visti i risultati fortemente critici (e in peggioramento) ottenuti dalla società *in house* in termini di livello di gradimento del servizio da parte dell'utenza e di tasso di realizzazione degli investimenti programmati che difficilmente, a oggi, potrebbero giustificare la conferma dell'attuale gestore.

In particolare, dalla Ricognizione 2025 si osserva un tasso di realizzazione degli investimenti programmati pari a: -97% nel 2022; -20% nel 2023; -57% nel 2024¹². Con riferimento all'indice di

¹¹ Da quanto risulta, la proroga della durata del contratto di servizio è stata disposta con i seguenti atti:

- fino al 31 dicembre 2018, con deliberazione di Giunta Comunale n. 944 del 31 dicembre 2013;
- fino al 30 giugno 2020, con deliberazione di Giunta Comunale n. 609 del 26 settembre 2018;
- fino al 31 luglio 2021, con deliberazione di Giunta Comunale n. 307 del 29 giugno 2020;
- fino al 31 dicembre 2022, con deliberazione di Giunta Comunale n. 482 del 30 luglio 2021;
- fino al 31 dicembre 2023, con deliberazione di Giunta Comunale n. 1046 del 30 dicembre 2022;
- fino al 31 dicembre 2026, con deliberazione di Giunta Comunale n. 510 del 26 giugno 2023.

¹² Il dato fornito si riferisce all'insieme di somme impiegate per far fronte agli impegni di investimento (incluso somme autofinanziate e somme provenienti da fondi pubblici) e non distingue tra gli investimenti programmati e realizzati

gradimento da parte dell'utenza, nel 2024 si registra un 64,5% di utenti non soddisfatti, con “*forte tendenza al peggioramento*” rispetto al 2023¹³. I fattori maggiormente critici segnalati dall'utenza sono costituiti dall'efficienza del servizio in termini di “Puntualità”, “Regolarità” e “Numero delle corse” (56% intervistati) e, in secondo luogo, dall'adeguatezza e il *comfort* dei punti di fermata (15% intervistati).

Per quanto concerne il servizio di gestione della sosta, l'attuale affidamento in favore della medesima società affidataria del servizio di TPL, AMTAB, è stato disposto nel 2014 con scadenza originaria al 31 dicembre 2018. Successivamente, l'affidamento è stato prorogato per effetto di una serie concatenata di provvedimenti, disposti in coerenza con le date delle proroghe dell'affidamento dei servizi di TPL, coprendo un periodo complessivo di 8 anni, fino al 31 dicembre 2026.

Mentre non si rilevano criticità a livello di soddisfazione dell'utenza e di andamento economico della società, sono analoghe le considerazioni sopra esposte in merito alle criticità legate al tasso di realizzazione degli investimenti programmati¹⁴ e alla lunga durata complessiva delle proroghe, a fronte della quale non sono state fornite informazioni circa lo stato di attuazione delle procedure finalizzate al nuovo affidamento.

Infine, codesto Comune, anche per la società AMTAB, nella citata revisione periodica delle partecipazioni pubbliche *ex* articolo 20 del TUSPP, riferita al 2024, ha deliberato la prosecuzione nella partecipazione non illustrando le ragioni che giustificano il mantenimento dell'affidamento del servizio alla società *in house*, anche in relazione ai risultati conseguiti nella gestione.

(iii) Considerazioni conclusive

Di fronte a tale quadro complessivo, si ritiene quanto mai urgente che gli affidamenti dei servizi di igiene urbana, TPL e gestione della sosta vengano disposti in coerenza con l'apparato normativo attuale, a garanzia della qualità e dell'efficienza di tali servizi, oltre che del buon utilizzo della finanza pubblica e a tutela della concorrenza.

Si invita pertanto il Comune di Bari ad adoperarsi per svolgere con la massima urgenza le attività di competenza al fine, da un lato, di risolvere le criticità gestionali sopra illustrate e, dall'altro lato, in vista delle prossime scadenze contrattuali, di pervenire ai nuovi affidamenti in tempo per evitare l'adozione di ulteriori proroghe.

Si ricordano, a tal fine, gli obblighi istruttori e motivazionali previsti dal d.lgs. n. 201/2022 quali, in particolare, la necessità di predisporre un'apposita relazione in merito alla forma di gestione che verrà prescelta per ciascun nuovo affidamento (articolo 14) e, in caso di gestione *in house* con superamento delle soglie euro-unitarie, anche la necessità di corredare la deliberazione di affidamento del servizio con una qualificata motivazione che dia conto, tra l'altro, delle ragioni del mancato ricorso al mercato (articolo 17). Tale motivazione deve illustrare i benefici per la collettività della forma di gestione prescelta anche in relazione ai risultati della pregressa gestione *in house*,

strettamente relativi al servizio di TPL e quelli relativi al servizio di gestione della sosta a pagamento e in struttura, di cui la società è pure affidataria.

¹³ In particolare nella citata “*Relazione riassuntiva annuale sulla qualità dei servizi (anno 2024)*” si evince quanto segue: “*per nulla soddisfatti*” passano dal 13,9% al 20,5%; i “*poco soddisfatti*” aumentano dal 40,7% al 44%; gli “*abbastanza soddisfatti*” diminuiscono dal 42% al 35%, mentre i “*molto soddisfatti*” rappresentano appena lo 0,5%.

¹⁴ I dati forniti nella Ricognizione 2025 sono a livello di società e non distinguono per servizio affidato.

tenendo conto dei dati e delle informazioni risultanti dalle verifiche periodiche di cui all'articolo 30 del d.lgs. n. 201/2022.

A tale riguardo, deve rammentarsi che la disciplina di cui all'articolo 30 del d.lgs. n. 201/2022 stabilisce un importante principio di trasparenza rispetto alle scelte compiute dalle amministrazioni e di *accountability* rispetto ai risultati delle gestioni, al fine di raggiungere e mantenere quegli obiettivi di universalità, qualità e accessibilità dei servizi che sono alla base della stessa ragion d'essere del servizio pubblico.

Il presidio di tali principi è stato ulteriormente rafforzato dalle recenti modifiche normative riguardanti l'articolo 30 del d.lgs. n. 201/2022¹⁵, finalizzate, da un lato, a responsabilizzare maggiormente gli enti nell'effettuare con consapevolezza la suddetta ricognizione, dall'altro lato, a prevedere l'adozione di adeguate misure correttive in caso di andamento gestionale insoddisfacente¹⁶.

In particolare, la nuova formulazione prevede, tra l'altro, che la gestione del servizio si possa considerare insoddisfacente al ricorrere di almeno una delle seguenti condizioni: a) *“il gestore ha registrato perdite significative negli ultimi due esercizi tali da compromettere le condizioni di equilibrio economico-finanziario”*; b) *“i risultati gestionali risultano significativamente insufficienti rispetto agli obiettivi contrattuali prefissati”*; c) *“almeno due indicatori di qualità del servizio erogato risultano significativamente inferiori agli indicatori e ai livelli minimi di qualità dei servizi individuati ai sensi degli articoli 7 e 8”*.

In tali circostanze, qualora la responsabilità sia attribuibile al gestore, *“[...] l'ente adotta un atto di indirizzo, allegato alla ricognizione, con cui impone al gestore di elaborare, entro il termine massimo di tre mesi, un piano per intraprendere le necessarie misure correttive, che include un cronoprogramma di azioni per il ripristino e il miglioramento della qualità del servizio, per efficientare i costi e per ripianare le eventuali perdite”*.

¹⁵ Cfr. legge n. 190/2025, recante *“Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2025 e decreto-legge n. 19/2026, Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e in materia di politiche di coesione”*.

¹⁶ Il nuovo articolo 30 del d. lgs. n. 201/2022 ha visto l'inserimento dei seguenti commi:
“1-bis. Nella ricognizione di cui al comma 1 l'ente, tenendo conto delle valutazioni conclusive sull'andamento della gestione di ciascun servizio affidato, individua le possibili cause dell'eventuale andamento negativo. Se da tali valutazioni emerge un andamento gestionale insoddisfacente per cause dipendenti dall'attività del gestore, l'ente adotta un atto di indirizzo, allegato alla ricognizione, con cui impone al gestore di elaborare, entro il termine massimo di tre mesi, un piano per intraprendere le necessarie misure correttive, che include un cronoprogramma di azioni per il ripristino e il miglioramento della qualità del servizio, per efficientare i costi e per ripianare le eventuali perdite. L'atto di indirizzo e il piano sono trasmessi all'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC) che provvede a pubblicarli sul portale telematico di cui all'articolo 31, comma 2. L'Autorità garante della concorrenza e del mercato sentite le altre autorità competenti effettua un'attività di monitoraggio sugli atti di indirizzo e sull'efficacia delle misure correttive previste e predisponde annualmente una relazione al Governo e alle Camere.

1-ter. L'andamento si considera insoddisfacente ai sensi del comma 1-bis quando ricorre almeno una delle seguenti condizioni:

a) il gestore ha registrato perdite significative negli ultimi due esercizi tali da compromettere le condizioni di equilibrio economico-finanziario;

b) i risultati gestionali risultano significativamente insufficienti rispetto agli obiettivi contrattuali prefissati;

c) almeno due indicatori di qualità del servizio erogato risultano significativamente inferiori agli indicatori e ai livelli minimi di qualità dei servizi individuati ai sensi degli articoli 7 e 8

1-quater. In caso di grave inadempimento da parte del gestore nell'attuazione del piano di cui al comma 1-bis nonché di mancata adozione da parte del gestore del piano entro il termine di cui al comma 1-bis ovvero in caso di adozione di un piano insufficiente o inefficace, si applica l'articolo 27, comma 3.”

Si invita pertanto codesto Comune a comunicare, entro il termine di trenta giorni dalla ricezione della presente segnalazione, le iniziative adottate per affrontare le criticità sopra rilevate.

La presente segnalazione sarà pubblicata sul Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

IL PRESIDENTE

Roberto Rustichelli

***Autorità garante
della concorrenza e del mercato***

Bollettino Settimanale
Anno XXXVI- N. 16 - 2026

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
