

SP153 - VIAGGI DI MAIO/SERVIZI TRASPORTO E DI NOLEGGIO

Provvedimento n. 25322

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA dell'11 febbraio 2015;

SENTITO il Relatore Dottor Salvatore Rebecchini;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTA la legge 24 novembre 1981, n. 689;

VISTO il proprio provvedimento del 2 luglio 2014, con cui è stata avviata un'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti della società Viaggi di Maio S.r.l. per l'accertamento della violazione dell'articolo 8, commi 2-bis e 2-ter, della legge n. 287/90;

VISTA la comunicazione delle risultanze istruttorie, inviata alla Parte in data 16 gennaio 2014;

VISTA la documentazione acquisita nel corso dell'istruttoria e gli altri atti del procedimento;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LA PARTE

1. Viaggi di Maio S.r.l. (di seguito anche Viaggi di Maio o la società) è una società che offre servizi di trasporto passeggeri su gomma di linea a carattere provinciale, regionale, statale e internazionale, nonché servizi di noleggio da rimessa con conducente e di noleggio senza conducente.

2. In particolare, la società esercita dodici autolinee contribuite di TPL provinciale in virtù di un contratto di affidamento diretto e provvisorio sottoscritto con la Provincia di Avellino, in data 28 novembre 2011, ai sensi dell'articolo 5.5 del Regolamento CE 1370/2007, allo scopo di "scongiurare l'interruzione dei servizi nelle more dell'avvio e della conclusione delle procedure di gara"¹².

3. Le autolinee provinciali servite sono: **i. turno feriale:** 1. Calitri Croce Penta – Avellino (via Ofantina); 2. Calitri – Lioni – Avellino; 3 giornaliero: Calitri Croce Penta – Avellino (via Ofantina bis); 4. Avellino - Sant'Angelo dei Lombardi; 5. Andretta – Bisaccia - Calitri; 6. Aquilonia – Calitri – Lioni –Avellino; **ii. turno feriale scolastico:** 1. Andretta – Guardia – Morra - Lioni; 2. Piano Marotta – Torella – Lioni; 3. Sferacavallo–Vallata–San Nicola- Lacedonia; 4. Aquilonia-Bisaccia- Lacedonia; 5. Sant'Angelo dei Lombardi-Rocca San Felice-Lioni; 6. Bisaccia Calitri-Lioni³.

4. A livello regionale, Viaggi di Maio esercita una autolinea contribuita (Guardia dei Lombardi – Calitri Scalo – Potenza), in virtù di un contratto di affidamento diretto, in via provvisoria, stipulato con la regione Campania il 2 maggio 2011, sulla base dell'articolo 5.5 del Regolamento CE 1370/2007, allo scopo di "scongiurare l'interruzione dei servizi nelle more dell'avvio e della conclusione delle procedure di gara"⁴.

¹ [Nella presente versione alcuni dati sono omissi, in quanto si sono ritenuti sussistenti elementi di riservatezza o di segretezza delle informazioni.]

² [Il contratto (allegato al doc. 1.9) è stato sottoscritto in data 28 novembre 2011, ai sensi dell'art. 5.5. del Regolamento CE 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 ed è in regime di proroga nelle more dell'espletamento, da parte della Regione Campania, della gara ad evidenza pubblica per l'affidamento del TPL. Ai sensi dell'art. 6 del contratto, per l'erogazione dei servizi e l'adempimento degli obblighi previsti, l'Ente riconosce all'impresa un corrispettivo contrattuale pari a [omissis] euro, oltre IVA, per un totale di Km contribuiti pari a [omissis], mentre [omissis] km vengono autorizzati dalla Provincia senza contribuzione pubblica Ai sensi dell'art. 6, comma 2 "il corrispettivo contrattuale si intende comprensivo degli ex contributi per rinnovi contrattuali rimodulati dal comma 297 art. 1 Legge 244/2007, delle compensazioni economiche dovute a fronte dell'imposizione di obblighi di servizio pubblico nonché dei minori introiti derivanti dai titoli di gratuità e dalle agevolazioni tariffarie vigenti all'atto di sottoscrizione del presente contratto dio servizio ovvero introdotti in corso di validità dello stesso". L'art. 12 del contratto prevede che "L'impresa adotta i titoli di viaggio e le relative tariffe in vigore al momento della sottoscrizione del presente Contratto e si obbliga ad aderire al sistema di integrazione tariffaria disposto a livello regionale [...]". Tale contratto di affidamento provvisorio è stato preceduto da due contratti di servizio "ponte" del 23/12/2002 stipulati ai sensi dell'art. 46 della Legge Regionale 3/2002 tra la Regione Campania (ente affidante) e la Viaggi di Maio (impresa affidataria) relativi all'affidamento alla società dei servizi di trasporto pubblico locale di linea TPL, per il trasporto di persone effettuato con autobus, di cui la società era concessionaria alla data di entrata in vigore della Legge Regionale 3/2002.]

³ [Cfr. programma di esercizio prodotto dalla società (allegato al doc. 1.9).]

⁴ [Il contratto n. 21 (allegato al doc. 1.6 del fascicolo istruttorio) è stato sottoscritto in data 2 maggio 2011, ai sensi dell'art. 5.5. del Regolamento CE 1370/2007 ed è attualmente in regime di proroga. L'art. 6 del contratto di prevede che "per l'erogazione dei servizi e l'adempimento degli obblighi derivanti dal presente contratto l'Ente per la durata prevista riconosce all'impresa un corrispettivo contrattuale pari a euro [omissis] oltre IVA come per legge, secondo il corrispettivo chilometrico unitario pari a [omissis] €/km". Con atto integrativo del 9 marzo 2012 tra la regione Campania e Viaggi di Maio è stata disposta la proroga del contratto n. 21 fino al 31 dicembre 2012, nelle more della conclusione delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi costituenti la nuova rete dei servizi minimi regionali, rimodulando in ribasso i programmi di esercizio al fine di rispettare i limiti imposti dal bilancio regionale per l'anno 2012, a parità di corrispettivo chilometrico riconosciuto all'impresa (cfr. allegato al doc. 1.7).]

5. Oltre ai servizi di TPL, Viaggi di Maio esercita sette autolinee commerciali statali sulla base di autorizzazioni del Ministero dei Trasporti, rilasciate ai sensi del Decreto Legislativo. 285/2005⁵: 1. Bisaccia – Margherita di Savoia; 2. Calitri – Avellino per Bologna – Modena – Milano – Torino; 3. Calitri – Avellino per Siena – Poggibonsi – Firenze Scandicci – Pisa; 4. Calitri – Avellino per Perugia – Urbino – Rimini – Mestre⁶; 5. Calitri – Avellino per La Spezia – Genova – Casale M. – Aosta; 6. San Fele – Calitri – Avellino per Roma; 7. San Fele – Calitri – Lacedonia – Grottaminarda – Benevento per Roma.

6. Viaggi di Maio opera anche a livello internazionale con quattro autolinee autorizzate dal Ministero dei Trasporti, ai sensi del *Regolamento CE* del 16 marzo 1992 n. 684⁷: 1. Calitri – Avellino per Ginevra – Losanna – Berna; 2. Calitri, Avellino per Lucerna – Zurigo – Olten – Basilea – Freiburg – Offenburg – Karlsruhe – Stoccarda; 3. Calitri – Avellino per Lucerna – Zurigo – S. Gallen – Rorschach e 4. Calitri – Avellino per Wintherthur – Schiaffusa – Singen – Rottweil – Stoccarda.

7. La società esercita, inoltre, l'attività di noleggio da rimessa con conducente in virtù di apposite licenze rilasciate dal Comune di Napoli e dal Comune di Calitri⁸ e l'attività di noleggio di autovetture nel comune di Calitri, Bella (PZ), Bisaccia (AV) e Monteverde (AV)⁹.

8. Viaggi di Maio, nell'anno 2013, ha realizzato un fatturato pari a circa 3,9 milioni di euro.

II. IL PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO

9. Il 4 febbraio 2014 Autoservizi Irpini – A.I.R. S.p.A. segnalava il fatto che Viaggi di Maio, affidataria di servizi minimi di TPL da parte della regione Campania e della provincia di Avellino, esercitasse contestualmente, senza aver operato alcuna separazione societaria, anche attività di trasporto su linee nazionali ed internazionali nonché di noleggio con e senza conducente.

10. A seguito di tale denuncia, il 18 febbraio 2014 e il 23 aprile 2014, è stato chiesto a Viaggi di Maio di fornire una descrizione di tutte le attività svolte a far data dalla sua costituzione, con specifico riferimento ai: a) servizi di trasporto di persone di linea a carattere provinciale, regionale, statale ed internazionale; b) servizi di noleggio da rimessa con conducente e di noleggio senza conducente. Viaggi di Maio ha fornito riscontro il 14 aprile 2014 e l'8 maggio 2014. In data 5 giugno 2014 la società è stata sentita in audizione.

11. Inoltre, in data 19 febbraio 2014, sono state inoltrate richieste di informazioni alla Provincia di Avellino e alla Regione Campania in merito all'affidamento a Viaggi di Maio di servizi minimi di TPL. La provincia di Avellino e la regione Campania hanno risposto rispettivamente il 7 e il 31 marzo 2014.

12. Alla luce dei fatti segnalati e in ragione degli elementi successivamente acquisiti agli atti, in data 2 luglio 2014, l'Autorità ha avviato un procedimento, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90 nei confronti di Viaggi di Maio per l'accertamento della violazione dell'articolo 8, commi 2-bis e 2-ter, della legge n. 287/90.

13. In data 2 ottobre 2014 l'Autorità ha deliberato di prorogare il termine di conclusione del procedimento.

14. Nel corso del procedimento Viaggi di Maio ha esposto le proprie argomentazioni difensive e fornito informazioni e documenti nell'audizione del 23 ottobre 2014 e in data 4 novembre 2014.

15. In data 16 gennaio 2014 è stata trasmessa alla Parte la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie, inviata anche alla segnalante AIR S.p.A., che ha prodotto una memoria in data 9 gennaio 2015. Viaggi di Maio ha prodotto la sua memoria finale in data 14 gennaio 2015.

III. LE CONDOTTE OGGETTO DI CONTESTAZIONE

16. Nel provvedimento di avvio è dato atto della circostanza che Viaggi di Maio, affidataria dei servizi minimi di TPL di interesse provinciale e regionale sulla base di contratti di affidamento provvisorio conclusi con gli Enti locali, svolge direttamente in regime di concorrenza e, dunque, in assenza di separazione societaria, anche attività di trasporto di persone su gomma su autolinee statali e internazionali nonché attività di noleggio da rimessa con conducente e di noleggio di autovetture senza conducente.

⁵ [Cfr. autorizzazioni del Ministero n. 499 (valida dal 20.06.2013 al 20.06.2016), n. 498 (valida dal 13 maggio 2013 al 27 marzo 2016) n. 489 (valida all'11.04.2013 al 7.06.2014) e concessioni del Ministero del 2005 trasformate in autorizzazione ministeriale con provvedimento del Ministero dei Trasporti del 17 aprile 2014 (allegati ai docc. 1.7 e 1.9).]

⁶ [La società ha richiesto la cessazione di tale autolinea dal 16 marzo 2014.]

⁷ [La società ha prodotto le autorizzazioni n. 657, valida dal 19.02.2014 al 26.10.2018, n. 579 valida dal 21.04.2010 al 30.06.2015, n. 542, prorogata fino al 30.06.2014 e n. 588, valida dal 16.11.2010 al 3.04.2016 (allegati al doc 1.9).]

⁸ [Cfr. autorizzazioni rilasciate dal Comune di Napoli (nn. 3856, 3617, 3632, 4047, 3861, 3914 del 10 febbraio 2009 e valide fino al 6 marzo 2015) e autorizzazioni rilasciate dal Comune di Calitri (nn. 1/2010 e 2/2010 del 4 gennaio 2010, 1nn. 1/2012 del 9/3/2012 e 1/2013 del 27/8/2013) (allegati al doc. 1.7).]

⁹ [Cfr. DIA di noleggio di veicoli senza conducente al Comune di Calitri del 2 febbraio 2006 prot. n. 1172; autorizzazioni di esercizio per noleggio da rimessa con autovettura con conducente rilasciate dal Comune di Bella nn. 3/2003 e 4/2003 del 10 novembre 2003; autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio autovettura fino a 9 posti compreso il conducente n. 488 dell'1/02/2012 da parte del Comune di Bisaccia; nulla osta al trasferimento di licenza di noleggio da rimessa n. 776 del 23/5/2011 rilasciato dal Comune di Monteverde il 10/05/2013 (allegati al doc. 1.7).]

17. Pertanto, a Viaggi di Maio, in quanto soggetto che gestisce servizi minimi di TPL, è stata contestata, in primo luogo, la violazione dell'articolo 8, comma 2 *bis*, della legge n. 287/90, per non aver operato mediante società separata nello svolgimento di servizi di trasporto a livello statale e internazionale, nonché di noleggio da rimessa con conducente e di noleggio di autovetture senza conducente.

18. In secondo luogo, è stata contestata a Viaggi di Maio la violazione dell'articolo 8, comma 2 *ter*, della legge n. 287/90, per non aver adempiuto agli obblighi di comunicazione ivi stabiliti, precisando che, nel caso di specie, l'omissione della citata comunicazione preventiva è stata conseguenza diretta della violazione dell'obbligo di operare mediante società separata, imposto dall'articolo 8, comma 2-*bis*.

IV. LE ARGOMENTAZIONI DI VIAGGI DI MAIO

19. Nelle proprie comunicazioni del 14 aprile 2014, 8 maggio 2014, 4 novembre 2014 e 14 gennaio 2015, nonché nelle audizioni del 5 giugno 2014 e del 23 ottobre 2014, Viaggi di Maio ha reso noto quanto segue:

- l'attività di TPL e l'attività di noleggio hanno avuto inizio nel 1982, anno della costituzione della società, l'attività di trasporto sulle linee nazionali (la prima ad essere attivata è stata la linea Calitri – Torino) ha avuto inizio negli anni 1990-1992, mentre l'attività di trasporto sulle linee internazionali ha avuto inizio negli anni 2000-2002;

-a livello locale operano anche altre imprese di TPL in virtù di contratti di affidamento dei servizi minimi in sovvenzione con la Regione Campania e la Provincia di Avellino. Si tratta, in particolare, delle società: Caputo Bus S.r.l., Autolinee Trullo Domenico S.r.l., AIR S.p.A. e Autolinee Liscio S.r.l.;

- a livello statale Viaggi di Maio opera in concorrenza con le società: AIR S.p.A., Moretti società cooperativa a r.l., Autoservizi La Valle S.n.c., Simet S.p.A., Curcio S.r.l., Autolinee Ruocco S.n.c., Marozzi S.p.A., Caputo Bus S.r.l. e Argentino S.r.l.;

- a livello internazionale Viaggi di Maio opera in concorrenza con le società: Caputo Bus S.r.l., Ventre S.r.l., Manieri S.r.l., Gambioli S.n.c., Bartolini S.r.l. e Sellitto S.r.l.;

- a differenza delle sue principali concorrenti, Viaggi di Maio esercita la gran parte della sua attività sul mercato in concorrenza (90% circa del suo fatturato) mentre i servizi di TPL incidono marginalmente sia sulla sua attività complessiva che sul suo fatturato (su un totale di 5.020.350 km annui l'attività di TPL contribuita corrisponde a soli 471.180 Km, pari a 9,39% dell'intero fatturato). Non è, pertanto, di fatto, possibile un trasferimento delle contribuzioni pubbliche dal TPL alle attività commerciali, svolte in concorrenza con altri soggetti, posto che queste ultime rappresentano l'attività economicamente prevalente;

- nonostante la percentuale irrisoria di attività contribuita, la società ha operato da sempre una rigida separazione contabile che le ha consentito una gestione autonoma delle linee contribuite, che concretamente realizza avvalendosi di mezzi, autisti, locali e dipendenti distinti rispetto alle attività commerciali, su cui si concentra la gran parte dell'attività e dei relativi costi;

- stante il carattere residuale dell'attività in concessione rispetto a quella in concorrenza, l'imposizione dell'obbligo di separazione proprietaria sarebbe una misura senz'altro sproporzionata, che si tradurrebbe in un'ingiustificata limitazione della propria libertà imprenditoriale, anche tenuto conto del fatto che la posizione della società è significativamente distinta rispetto a quella delle altre imprese che operano sul mercato, sanzionate di recente dall'Autorità;

- nel caso di specie non sarebbe possibile accertare la violazione dell'obbligo di separazione proprietaria di cui all'articolo 8 della legge n. 287/90 in quanto, come rilevato dal Tribunale di Napoli nella recente ordinanza 15344/2014 del 22 settembre u.s., tale disposizione non risulterebbe applicabile alle aziende affidatarie di servizi di TPL non "per disposizione di legge", come richiesto dalla disposizione, ma un virtù di contratti di servizio stipulati con i rispettivi Enti regionali e/o provinciali¹⁰;

- la società ha comunque avviato nel mese di giugno 2014¹¹ e concluso nel mese di ottobre 2014 il processo volto alla separazione societaria, con la scissione e la costituzione di una *Newco* denominata "Viaggi di Maio TPL S.r.l.", per lo svolgimento dei servizi di TPL sovvenzionati¹². Viaggi di Maio sottolinea che la costituzione di una nuova società è un procedimento complesso al quale sono sottesi tempi tecnici ineludibili che esulano dalla volontà delle parti; nello specifico Viaggi di Maio afferma di aver fatto tutto quanto nella sua disponibilità per ovviare alle criticità *antitrust*

¹⁰ [Sul punto il Tribunale di Napoli, nell'ordinanza citata nel testo, prodotta dalla Viaggi di Maio (all. al doc. 1.19), ha sostenuto che "[...] manca una norma legislativa o regolamentare che identifichi [...] quale gestore di tali servizi all'interno della Regione Campania. [...] la norma in esame (i.e. l'art. 8 della legge) richiede che l'impresa operi per disposizioni di legge, non ad es. in base a disposizioni di legge, il che fa capire come non sia sufficiente un generico richiamo normativo alla fonte contrattuale ma una disposizione che precisamente individui il gestore dei servizi di interesse economico generale".]

¹¹ [Cfr. allegati al doc. 1.10 (1. "dichiarazione di impegno per la costituzione di una "Nuova Società" di nome Viaggi Di Maio TPL S.R.L. volta all'esercizio dell'attività di trasporto pubblico locale", datata 5 giugno 2014; 2. "Progetto di scissione parziale e proporzionale della società Viaggi di Maio S.r.l. a favore di una società di nuova costituzione, ex art. 2506 bis c.c., redatto il 3/06/2014"; 3. "Richiesta di nulla osta preventivo e cessione del Ramo di azienda TPL", indirizzata alla Regione Campania e alla provincia di Avellino, del 20/05/2014; 4. prospetto economico della scissione).]

¹² [Cfr. allegati al doc. 1.19 (2. Visura della CCA di Avellino inerente la Viaggi di Maio TPL S.r.l.; 3. Certificato notarile di scissione della Viaggi di Maio s.r.l. del 16 ottobre 2014; 4. Certificato del Tribunale di Avellino che attesta la non opposizione dei creditori alla delibera di scissione della Viaggi di Maio S.r.l. del 3 ottobre 2014) e allegati al doc. 1.23 (all. 4 nulla osta rilasciato dalla Regione Campania in data 18 giugno 2014; all. 5. nulla osta rilasciato dalla Provincia di Avellino in data 4 giugno 2014).]

riscontrate dall'Autorità nella fase istruttoria, ottenendo, da ultimo, il certificato di autorizzazione all'esercizio della professione di trasportatore su strada di persone ex articolo 10 del Regolamento CE 1071/09 e l'iscrizione al Registro Elettronico Nazionale, nonché avendo inoltrato alla Regione Campania e alla Provincia di Avellino istanza di voltura dei contratti di affidamento¹³. Le circostanze summenzionate escluderebbero l'esistenza di una volontà diretta da parte della società nel continuare a operare in tutti i servizi di trasporto unicamente attraverso la società Viaggi di Maio.

V. LE ARGOMENTAZIONI DI AIR

20. Nella memoria prodotta in data 9 gennaio 2014, con riferimento alla operatività della NewCo Viaggi di Maio TPL S.r.l., la società segnalante AIR rileva che la costituzione ed iscrizione nel registro delle imprese è condizione necessaria ma non sufficiente a poter intraprendere l'esercizio di qualsiasi servizio di trasporto di persone, essendo altresì necessario: *i.* il rilascio di un titolo di abilitazione all'esercizio della professione ai sensi del Regolamento CE 1071/09 (che impone alle autorità nazionali di procedere all'iscrizione delle imprese nel Registro Elettronico nazionale, R.E.N.); *ii.* l'autorizzazione da parte degli Enti affidanti (Regione Campania e Provincia di Avellino) al subentro nelle concessioni attualmente in essere.

VI. VALUTAZIONI

a) I servizi minimi di TPL

21. Il settore del TPL è disciplinato dal Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422, come successivamente modificato, che ha operato il "conferimento alle regioni ed agli enti locali delle funzioni e dei compiti in materia di trasporto pubblico locale". In base all'articolo 1 sono "servizi pubblici di trasporto regionale e locale" i servizi di trasporto di persone e merci che non rientrano tra quelli di interesse nazionale tassativamente individuati dal successivo articolo 3 (tra cui le linee interregionali che collegano più di due regioni), comprendenti l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, lacuali, fluviali e aerei che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infra regionale.

22. La riforma introdotta dal Decreto Legislativo n. 422/97 prevede l'adozione da parte degli enti locali di una serie di atti programmatici, strumentali e operativi ai fini della riorganizzazione del settore, quali ad esempio la definizione dei "piani di bacino" e la redazione dei "piani regionali dei trasporti", nonché l'approvazione dei "programmi triennali dei servizi di TPL" "per la regolamentazione dei servizi di TPL, con riferimento ai servizi minimi". Nella fattispecie, l'articolo 16 del Decreto Legislativo n. 422/97 individua i "servizi minimi" come quelli "qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni".

23. Collegata alla definizione dei servizi minimi, il Decreto Legislativo n. 422/97 prevede (articolo 17) che le regioni, le province e i comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscano obblighi di servizio pubblico, cui siano commisurate le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, tenendo conto dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità¹⁴. I contratti di servizio (articolo 19), che regolano i rapporti tra Ente locale e gestore dei servizi, assicurano "la completa corrispondenza fra oneri per servizi e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari", stabilendo, tra l'altro, le caratteristiche dei servizi offerti ed il programma di esercizio, gli standard qualitativi minimi del servizio, la struttura tariffaria adottata e l'importo dovuto dall'ente pubblico all'azienda di trasporto per le prestazioni oggetto del contratto.

24. Sulla base di tale contesto normativo a livello nazionale, la Regione Campania ha adottato la Legge Regionale del 28 marzo 2002 n. 3 rubricata "Riforma del Trasporto Pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania". La legge prevede l'espletamento di procedure concorsuali per la scelta del gestore dei servizi, in modo da acquisire una maggiore efficacia, efficienza e qualità, intese sia come più adeguata risposta alla domanda di mobilità, sia come più favorevole rapporto tra i costi e i benefici nella produzione dei servizi (articolo 2)¹⁵.

25. A livello comunitario la materia è disciplinata dal Regolamento CE 1370/07 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70. In base all'articolo 1 ("Finalità e ambito di

¹³ [Cfr. all. al doc. 1.23 (all. 9 certificato di iscrizione della Viaggi di Maio al R.E.N. del 15 gennaio 2015 e all. 10 istanza inoltrata alla Regione Campania e alla Provincia di Avellino in data 29 dicembre 2014).]

¹⁴ [Art. 17. Obblighi di servizio pubblico "1. Le regioni, le province e i comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono, ai sensi dell'articolo 2 del regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE, obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio di cui all'articolo 19, le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, determinate secondo il criterio dei costi standard che dovrà essere osservato dagli enti affidanti nella quantificazione dei corrispettivi da porre a base d'asta previsti nel bando di gara o nella lettera di invito delle procedure concorsuali di cui al successivo articolo 18, comma 2, lettera a), tenendo conto, ai sensi della citata disposizione comunitaria, dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità".]

¹⁵ [L'art. 46 della Legge "Proroga dei servizi esercitati dalle aziende titolari di concessione" ha previsto la proroga delle concessioni già in essere, previa formalizzazione di uno specifico contratto ponte da sottoscrivere con l'Amministrazione competente, che rimarrà in vigore fino alla definizione delle procedure di affidamento concorsuale dei servizi.]

applicazione”) il Regolamento ha lo scopo di definire con quali modalità le autorità nazionali competenti possono intervenire, nel rispetto del diritto comunitario, nel settore dei trasporti pubblici di passeggeri per garantire la fornitura di servizi di interesse generale che siano, tra l’altro, più numerosi, più sicuri, di migliore qualità o offerti a prezzi inferiori a quelli che il semplice gioco delle forze del mercato consentirebbe di fornire. A tal fine, il Regolamento stabilisce le condizioni alle quali le autorità competenti, allorché impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori di servizio pubblico per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell’assolvimento degli obblighi di servizio pubblico¹⁶.

26. L’articolo 5, par. 5, del Regolamento disciplina l’ipotesi di interventi di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione del servizio. In tali casi, l’autorità competente può ricorrere all’affidamento diretto di un contratto di servizio pubblico oppure alla proroga consensuale del contratto di servizio in essere oppure all’imposizione di prestazioni di servizio pubblico, in via emergenziale, al fine di assicurare la continuità del servizio, per un periodo non superiore ai due anni.

27. Viaggi di Maio gestisce i servizi minimi di TPL di interesse provinciale e regionale sulla base di contratti di affidamento provvisorio, conclusi ai sensi dell’articolo 5.5 del Regolamento CE 1370/07, con la regione Campania, il 2 maggio 2011, e con la Provincia di Avellino, il 28 novembre 2011. Tali contratti di affidamento provvisorio sono stati preceduti da due contratti di servizio “ponte” stipulati ai sensi dell’articolo 46 della L.R. 3/02, con i quali la Regione Campania aveva affidato a Viaggi di Maio i servizi di TPL di cui la società era concessionaria alla data di entrata in vigore della medesima legge.

28. In particolare, sulla base dei programmi di esercizio agli atti, risultano affidate a Viaggi di Maio un’autolinea bi-regionale, che collega la Campania alla Basilicata, e dodici autolinee provinciali, che collegano diversi comuni all’interno della provincia di Avellino.

b) I mercati in concorrenza

i. Il trasporto a livello nazionale e internazionale

29. L’attività di trasporto di persone di competenza statale tra più di due Regioni è disciplinata dal Decreto Legislativo del 21 novembre 2005, n. 285, *“Riordino dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale”*. Secondo tale normativa, sono definiti servizi automobilistici interregionali di competenza statale i trasporti di persone effettuati su strada mediante autobus, ad offerta indifferenziata, che si svolgono in modo continuativo o periodico su un percorso che collega più di due regioni, ai sensi dell’articolo 3, comma 1, del Decreto Legislativo n. 422/97, ed aventi itinerari, orari, frequenze e prezzi prestabiliti.

30. In particolare, in merito all’accesso al mercato, si prevede che i servizi siano esercitati da imprese che li organizzano e gestiscono a proprio ed esclusivo rischio economico, in possesso dei requisiti relativi all’accesso alla professione di trasportatore di persone su strada di cui al Decreto Legislativo n. 395/00 e che il loro svolgimento sia subordinato al rilascio di un’autorizzazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel rispetto di specifiche condizioni (articolo 3). Al fine di garantire sicurezza e regolarità dei servizi di trasporto, l’articolo 5 prevede una serie di obblighi in capo alle imprese sul cui rispetto vigila il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, anche al *“fine di assicurare la leale e corretta concorrenza tra le imprese esercenti i servizi di linea autorizzati”* (articolo 6).

31. L’articolo 11 *“Disposizione finanziaria”* prevede infine che dall’attuazione del presente decreto legislativo non debbano derivare nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato e che *“1-bis. I servizi di linea di competenza statale non possono essere soggetti ad obblighi di servizio, come previsto dalla normativa comunitaria in materia, e a fronte del loro esercizio non viene erogata alcuna compensazione od altra forma di contribuzione pubblica”*.

32. Viaggi di Maio opera attualmente su sette autolinee autorizzate dal Ministero dei Trasporti - Dipartimento per i Trasporti terrestri ai sensi del Decreto Legislativo n. 285/05. Tali autolinee, in esercizio dagli anni 1990-1992, collegano la Campania a diverse regioni del centro-nord Italia.

33. La normativa in materia di accesso e di attività di trasporto di persone a livello internazionale trova fondamento in diversi Regolamenti comunitari, tra cui in particolare il Regolamento n. 1073/09 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 *che fissa norme comuni per l’accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006*, e il Regolamento n. 361/14 della Commissione del 9 aprile 2014 *recante modalità di esecuzione del regolamento (CE) n. 1073/2009 con riguardo ai documenti per il trasporto internazionale di passeggeri mediante autobus e che abroga il regolamento (CE) n. 2121/98 della Commissione*, nonché da diverse circolari attuative adottate dal Ministero dei Trasporti. In base alla normativa vigente, l’esercizio di tale attività è subordinato al rilascio di apposita autorizzazione da parte del Ministero dei Trasporti, subordinata alla dimostrazione del possesso dei requisiti previsti.

34. Viaggi di Maio opera anche, dagli anni 2000-2002, a livello internazionale, con quattro autolinee autorizzate dal Ministero dei Trasporti ai sensi del *Regolamento CE* del 16 marzo 1992 n. 684, con partenza da Calitri – Avellino per il centro-nord Europa.

¹⁶ [In base al successivo art. 2 viene definito *“obbligo di servizio pubblico: “l’obbligo definito o individuato da un’autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso”*.]

ii. I servizi di noleggio da rimessa con conducente e noleggio di veicoli senza conducente

35. L'attività di noleggio con conducente è disciplinata a livello nazionale dalla Legge 15 gennaio 1992, n. 21 *Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea*, dalla Legge 11 agosto 2003, n. 218 *Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente* e dal D.M. 11 marzo 2004 *Parametri di riferimento per la determinazione da parte delle singole regioni della misura delle sanzioni pecuniarie in relazione alla gravità delle infrazioni commesse nonché dei casi in cui è consentito procedere alla sospensione o alla revoca dell'autorizzazione, in attuazione dell'articolo 3, della L. 11 agosto 2003, n. 218*. Secondo tale normativa, sono definiti servizi pubblici "non di linea" quelli che provvedono al trasporto collettivo o individuale di persone, con funzione complementare ed integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea e che vengono effettuati, a richiesta dei trasportati, in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta (articolo 1 legge 21/1992). In particolare, in merito all'accesso al mercato, si prevede che l'attività di noleggio sia subordinata al rilascio, alle imprese in possesso dei requisiti relativi alla professione di trasportatore su strada di viaggiatori, di apposita autorizzazione da parte delle regioni o degli enti locali allo scopo delegati in cui dette imprese hanno la sede legale o la principale organizzazione aziendale (articolo 5 legge n. 218/03).

36. In base al D.P.R. 19 dicembre 2001, n. 481, "*Regolamento recante semplificazione del procedimento di autorizzazione per l'esercizio dell'attività di noleggio di veicoli senza conducente*" l'esercizio dell'attività di noleggio di veicoli senza conducente è sottoposto a denuncia di inizio attività da presentarsi ai sensi dell'articolo 19 della Legge 241/1990 al Comune nel cui territorio è la sede legale dell'impresa e al Comune nel cui territorio è presente ogni singola articolazione commerciale dell'impresa.

37. Viaggi di Maio esercita, a partire dalla sua costituzione, anche l'attività di noleggio da rimessa con conducente, in virtù di apposite licenze rilasciate dal Comune di Napoli e dal Comune di Calitri e l'attività di noleggio di autovetture nel comune di Calitri, Bella (PZ), Bisaccia (AV) e Monteverde (AV).

c) I comportamenti contestati

38. L'articolo 8, comma 2-*bis*, della legge n. 287/90 dispone che le imprese che per disposizione di legge esercitano la gestione di servizi di interesse economico generale, qualora intendano svolgere attività in mercati diversi da quelli in cui agiscono per l'adempimento degli specifici compiti loro affidati, debbano operare mediante società separate. In base al successivo comma 2-*ter*, la costituzione di società e l'acquisizione di posizioni di controllo in società operanti nei mercati diversi di cui al comma 2-*bis* sono soggette a preventiva comunicazione all'Autorità. La *ratio* della norma è quella di impedire azioni di *leveraging* su risorse/vantaggi ottenuti dall'affidamento di servizi di interesse economico generale in mercati diversi da quelli relativi a tali servizi, in cui sono presenti altri operatori in concorrenza.

39. Viaggi di Maio gestisce i servizi minimi di TPL sulla base di contratti di affidamento provvisorio conclusi ai sensi dell'articolo 5.5 del Regolamento CE 1370/07, allo scopo di "*scongiorare l'interruzione dei servizi nelle more dell'avvio e della conclusione delle procedure di gara*", con la regione Campania e la Provincia di Avellino e, dunque, va considerata impresa che, in base a disposizioni di legge, esercita la gestione di servizi di interesse economico generale.

Al riguardo può richiamarsi la definizione che è stata fornita in ambito comunitario¹⁷ secondo la quale possono ritenersi "*servizi di interesse economico generale*" quei servizi che, in virtù di un criterio di interesse generale, vengono assoggettati a specifici obblighi di servizio pubblico¹⁸, come nel caso di specie avviene relativamente ai servizi minimi di TPL svolti da Viaggi di Maio in relazione alle autolinee ad essa affidate dalla Provincia di Avellino (12 autolinee provinciali) e dalla regione Campania (un'autolinea regionale)¹⁹.

40. Al contrario, né l'esercizio delle linee statali e internazionali né l'attività di noleggio con e senza conducente presentano le caratteristiche di servizi di interesse economico generale in quanto sono esenti da obblighi di servizio pubblico e sono gestite in regime di autorizzazione su richiesta dell'esercente che determina liberamente le tariffe valutando, in tale contesto, unicamente il proprio interesse commerciale.

41. Nel corso del procedimento, Viaggi di Maio non ha contestato il rilievo, mosso in sede di avvio, di svolgere direttamente, in regime di concorrenza e in assenza di separazione societaria, attività di trasporto anche su autolinee statali e internazionali nonché attività di noleggio con e senza conducente. Viaggi di Maio ha però rilevato, per un

¹⁷ [Vedi, al riguardo, il Libro bianco sui servizi di interesse generale, "Comunicazione della Commissione Europea del 12 maggio 2004 (COM 2004/374)", pag. 23 (quivi vengono richiamate le definizioni utilizzate nel Libro Verde della Commissione del 21 maggio 2003 sui servizi di interesse generale (COM 2003/270).]

¹⁸ [Per «obbligo di servizio pubblico» deve intendersi, secondo quanto previsto dall'art. 2 del Reg. 1370/2007, "l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso". Cfr. altresì le definizioni fornite dal Regolamento n. 1191/69 del Consiglio del 26 giugno 1969, dal Libro Verde della Commissione del 21 maggio 2003 sui servizi di interesse generale (COM 2003/270) e dal Libro Bianco sui servizi di interesse generale "Comunicazione della Commissione del 12 maggio 2004 (COM 2004/374)".]

¹⁹ [Cfr. nel medesimo senso i precedenti dell'Autorità: Provvedimento n. 24878 del 9 aprile 2014 (SP151 - A.IR AUTOSERVIZI IRPINI-SERVIZI DI TRASPORTO INTERREGIONALI DI COMPETENZA STATALE); Provvedimento n. 24889 del 16 aprile 2014 (SP131 - CONSORZIO PRONTOBUS-ARPA); Provvedimento n. 24033 del 31 ottobre 2012 (SP136 - SAREMAR-SARDEGNA REGIONALE MARITTIMA/ROTTE CIVITAVECCHIA-GOLFO ARANCI E VADO LIGURE-PORTO TORRES); Provvedimento n. 23795 del 2 agosto 2012 (SP130 - CONFINDUSTRIA PALERMO-PALERMO CITY SITGHTSEEING/AMAT PALERMO); Provvedimento n. 19627 del 12 marzo 2009 (SP109 - TRAMBUS/ATTIVITÀ AUTOBUS DI LINEA GT); Provvedimento n. 22260 del 30 marzo 2011 (SP83B - FERROVIA ADRIATICO SANGRITANA).]

verso, che essa non opera sul mercato del TPL "per disposizione di legge", ma in virtù di contratti di servizio stipulati con gli Enti locali, al pari di altri operatori, per l'altro verso, che non è di fatto possibile un trasferimento delle contribuzioni pubbliche dai servizi di TPL alle attività commerciali svolte in concorrenza con altri soggetti, posto che queste ultime rappresentano l'attività economicamente prevalente e che la società opera una rigida separazione contabile che le consente una gestione totalmente autonoma delle linee sovvenzionate.

42. Quanto all'assenza di una specifica "disposizione di legge" che individui espressamente e nominativamente Viaggi di Maio quale società affidataria dei servizi di interesse economico generale, si sottolinea che, conformemente a tutti i precedenti dell'Autorità in materia, ai fini dell'applicazione dell'articolo 8 della legge n. 287/90, attesa la sua *ratio*, rileva la circostanza per cui i servizi minimi di TPL siano stati affidati dagli Enti locali a Viaggi di Maio tramite contratti di servizio conclusi sulla base delle disposizioni normative, nazionali e comunitarie, sopra richiamate. In tale contesto, la presenza di altre imprese di TPL affidatarie di servizi minimi, che operano su percorsi differenti, non modifica l'obbligo per Viaggi di Maio di svolgere con società separata le attività di trasporto avviate su mercati diversi rispetto al TPL, in regime di autorizzazione e aperti alla libera concorrenza²⁰.

43. Quanto alla prevalenza dell'attività svolta in concorrenza, si sottolinea che la valutazione relativa all'accertamento di una violazione delle disposizioni di cui all'articolo 8 della legge n. 287/90 prescinde da qualsiasi verifica in merito all'esistenza di un potenziale effetto restrittivo sul mercato diverso in cui l'impresa opera (c.d. effetto leva). Ciò in quanto il legislatore ha ritenuto *a priori* che lo svolgimento da parte del soggetto cui sia stata affidata la gestione di un servizio di interesse economico generale di una attività in un mercato diverso senza il ricorso ad una società separata sia potenzialmente idoneo a ledere i concorrenti²¹.

44. Con riferimento, poi, all'adozione di un regime di contabilità separata, tale misura, seppur rispondente alle norme comunitarie in materia, non appare assolvere agli obblighi derivanti dall'articolo 8, comma 2-*bis*, in quanto con tale norma il legislatore nazionale ha ritenuto necessaria una divisione più netta tra attività svolta in convenzione e attività liberalizzate, valutando insufficiente il vincolo della sola separazione contabile²².

45. In conclusione, Viaggi di Maio ha posto in essere le seguenti condotte in violazione della normativa a tutela della concorrenza:

i) una condotta in violazione dell'articolo 8, comma 2-*bis*, della legge n. 287/90, in quanto ha svolto i servizi di TPL su dodici linee provinciali e una linea bi-regionale, ad essa affidati dalla provincia di Avellino e dalla regione Campania con contratti ex articolo 5.5 del Reg. CE 1370/07, e contestualmente i servizi di trasporto su sette linee nazionali e quattro internazionali nonché attività di noleggio con e senza conducente, e dunque in "*mercati diversi*", senza fare ricorso a società separata;

ii) una condotta in violazione dell'articolo 8, comma 2-*ter* della legge n. 287/90, in quanto Viaggi di Maio, non avendo proceduto ad alcuna separazione societaria, ha violato gli obblighi di comunicazione preventiva previsti dalla norma.

46. Rileva comunque considerare come la società Viaggi di Maio abbia proceduto nel corso dell'istruttoria alla costituzione della *newco* Viaggi di Maio TPL S.r.l., cui affidare i servizi di TPL in sovvenzione. Tale circostanza può essere valutata esclusivamente ai fini della quantificazione della sanzione irrogabile da parte dell'Autorità per la violazione della suddetta norma²³.

d) Il soggetto responsabile delle infrazioni

47. Gli obblighi di separazione societaria per lo svolgimento di attività in mercati diversi, di cui all'articolo 8, comma 2-*bis* della legge n. 287/90, e di comunicazione preventiva, di cui all'articolo 8, comma 2-*ter* della medesima legge, incombono in capo alle imprese che, per disposizione di legge, esercitano la gestione di servizi di interesse economico generale ovvero operano in regime di monopolio sul mercato. Pertanto, la responsabilità della mancata separazione societaria e della mancata comunicazione di tale separazione va attribuita alla società Viaggi di Maio.

e) L'elemento soggettivo delle infrazioni

48. Per quel che attiene all'elemento soggettivo dell'infrazione, le circostanze accertate inducono ad escludere l'esistenza di una volontà diretta ad eludere dolosamente il controllo dell'Autorità. Tuttavia, l'articolo 3 della legge n. 689/81 prevede che la responsabilità consegua ad ogni azione od omissione, cosciente e volontaria, "*sia essa dolosa o colposa*" e, nel caso di specie, la colpevolezza dell'omissione non può essere esclusa.

49. In merito alla richiamata circostanza per cui Viaggi di Maio ha già proceduto nel corso del procedimento alla costituzione di una società separata, Viaggi di Maio TPL S.r.l., al fine di svolgere i servizi di TPL sovvenzionati, si ribadisce che essa può essere valutata ai fini della quantificazione della sanzione irrogabile da parte dell'Autorità per la violazione della suddetta norma.

²⁰ [Cfr. da ultimo provv. n. 24889 del 16 aprile 2014 (SP131 - CONSORZIO PRONTOBUS-ARPA) e provv. n. 24878 del 9 aprile 2014 (SP151 - A.IR AUTOSERVIZI IRPINI-SERVIZI DI TRASPORTO INTERREGIONALI DI COMPETENZA STATALE).]

²¹ [Cfr. fra gli altri provvedimento n. 12884 del 12 febbraio 2004 SP1 - ITALGAS e provv. n. 16838 del 17 maggio 2007 SP86 - AEROPORTI DI ROMA /ATTIVITÀ CARGO FIUMICINO.]

²² [Cfr. da ultimo provv. n. 24889 del 16 aprile 2014 (SP131 - CONSORZIO PRONTOBUS-ARPA) e provv. n. 24878 del 9 aprile 2014 (SP151 - A.IR AUTOSERVIZI IRPINI-SERVIZI DI TRASPORTO INTERREGIONALI DI COMPETENZA STATALE).]

²³ [Cfr. nel medesimo senso, tra gli altri, il provv. n. 22260 del 30 novembre 2011 (SP83B - FERROVIA ADRIATICO SANGRITANA).]

f) Irrogazione della sanzione e criteri di determinazione

50. Accertate, in base a quanto sopra considerato, le violazioni dell'articolo 8, commi 2-*bis* e 2-*ter*, della legge n. 287/90 e la loro imputabilità a Viaggi di Maio, occorre procedere all'irrogazione della sanzione, come disposto dall'articolo 8, comma 2-*sexies*, della legge n. 287/90.

51. L'articolo 11 della legge n. 689/91 prescrive di fare riferimento, ai fini della determinazione della sanzione, "alla gravità della violazione, all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, nonché alla personalità dello stesso e alle sue condizioni economiche".

52. In relazione alla gravità delle violazioni, assumono rilevanza, per un verso, la circostanza che Viaggi di Maio opera in netta prevalenza sul mercato in concorrenza, da cui ricava il 90% circa del suo fatturato, mentre l'attività di TPL, svolta in regime di separazione contabile, appare come residuale, per l'altro, la circostanza che la società, già prima della notifica del provvedimento di avvio, ha implementato il processo volto alla separazione proprietaria, terminato con la costituzione, nel mese di ottobre 2014, di una nuova società denominata "Viaggi di Maio TPL S.r.l." per lo svolgimento dei servizi di TPL sovvenzionati provinciali e regionali.

53. Con riferimento all'omessa comunicazione preventiva di cui all'articolo 8, comma 3 *ter*, della legge n. 287/90 rileva, quanto alla gravità, la circostanza che essa è, nel caso di specie, conseguenza diretta della violazione da parte di Viaggi di Maio dell'obbligo di operare mediante società separata imposto dall'articolo 8, comma 2 *bis*, della legge n. 287/90.

54. Quanto alle condizioni economiche sulla base delle quali graduare la quantificazione della sanzione per entrambe le violazioni contestate (mancata separazione societaria e omessa comunicazione preventiva) si osserva che nel 2013 Viaggi di Maio ha realizzato fatturato complessivo da bilancio di circa 3,9 milioni di euro.

55. Infine, quanto alla durata delle violazioni, le evidenze istruttorie attestano che la condotta sanzionabile è allo stato cessata e deve essere contestata a partire dal 2001²⁴, in relazione al servizio di noleggio con e senza conducente e in relazione allo svolgimento diretto del servizio di trasporto sulle linee statali, e a partire dagli anni 2011-2012, in relazione allo svolgimento diretto del servizio di trasporto sulle linee internazionali.

56. Sulla base delle precedenti considerazioni, si ritiene che sussistano i presupposti per l'irrogazione a carico della società Viaggi di Maio della sanzione amministrativa pecuniaria di cui all'articolo 8, comma 2-*sexies*, della legge n. 287/90.

Pertanto, in ragione delle condotte di cui ai punti *i*) e *ii*) del punto 45), si applica una sanzione complessiva pari a 2.000 € (duemila euro).

DELIBERA

a) che la società Viaggi di Maio S.r.l. ha posto in essere condotte in violazione dell'articolo 8, commi 2-*bis* e 2-*ter*, della legge n. 287/90;

b) di irrogare alla società Viaggi di Maio S.r.l., in ragione della gravità e durata delle infrazioni di cui al punto a), la sanzione amministrativa pecuniaria di 2.000 € (duemila euro).

La sanzione amministrativa pecuniaria di cui sopra deve essere pagata entro il termine di novanta giorni dalla notificazione del presente provvedimento, con versamento diretto al concessionario del servizio di riscossione oppure mediante delega alla banca o alle Poste Italiane S.p.A., presentando il modello allegato al presente provvedimento, così come previsto dal Decreto Legislativo 9 luglio 1997, n. 237.

Decorso il predetto termine, per il periodo di ritardo inferiore ad un semestre, devono essere corrisposti gli interessi di mora nella misura del tasso legale a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino alla data del pagamento. In caso di ulteriore ritardo nell'adempimento, ai sensi dell'articolo 27, comma 6, della legge n. 689/81, la somma dovuta per le sanzioni irrogate è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino a quello in cui il ruolo è trasmesso al concessionario per la riscossione; in tal caso la maggiorazione assorbe gli interessi di mora maturati nel medesimo periodo.

Dell'avvenuto pagamento la società Viaggi di Maio S.r.l. è tenuta a dare immediata comunicazione all'Autorità, attraverso l'invio di copia del modello attestante il versamento effettuato.

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

Avverso il presente provvedimento può essere presentato ricorso al TAR del Lazio, ai sensi dell'articolo 135, comma 1, lettera *b*), del Codice del processo amministrativo (Decreto Legislativo 2 luglio 2010, n. 104), entro sessanta giorni

²⁴ [In particolare, dall'entrata in vigore dell'art. 11 della legge n. 5 marzo 2001 n. 57 Disposizioni in materia di apertura e regolazione dei mercati che ha modificato l'art. 8 della legge n. 287/90 con l'aggiunta dei commi da 2 *bis* a 2 *sexies* (pubblicata in Gazz. Uff. 20 marzo 2011 n. 66).]

dalla data di notificazione del provvedimento stesso, fatti salvi i maggiori termini di cui all'articolo 41, comma 5, del Codice del processo amministrativo, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 8, comma 2, del Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n. 1199, entro il termine di centoventi giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso.

IL SEGRETARIO GENERALE

Roberto Chieppa

IL PRESIDENTE

Giovanni Pitruzzella