

## **C12067 - FERROVIE DELLO STATO ITALIANE/FERROVIE DEL SUD-EST E SERVIZI AUTOMOBILISTICI**

Provvedimento n. 26234

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 16 novembre 2016;

SENTITO il Relatore Professore Michele Ainis;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTA la comunicazione della società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., pervenuta il 9 settembre 2016;

VISTA la propria richiesta di informazioni inviata in data 6 ottobre 2016 a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., con conseguente interruzione dei termini ai sensi dell'articolo 5, comma 3, del D.P.R. 30 aprile 1998, n. 217;

VISTE le informazioni aggiuntive di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. acquisite in data 28 ottobre 2016;

CONSIDERATO quanto segue:

### **I. LE PARTI**

1. Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (di seguito, "FSI") è la società *holding* dell'omonimo gruppo, il cui capitale sociale è interamente detenuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. Le imprese del gruppo operano nel settore del trasporto ferroviario di merci e di passeggeri (sia in Italia sia all'estero), nel trasporto di passeggeri su gomma, nella fornitura di servizi di logistica e nella realizzazione e gestione di infrastrutture ferroviarie. FSI controlla, tra le altre, le società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito, "RFI"), concessionaria per la gestione della rete ferroviaria nazionale; Trenitalia S.p.A. (di seguito, "Trenitalia"), principale impresa ferroviaria nazionale attiva nel trasporto ferroviario passeggeri a media e lunga percorrenza, nel trasporto metropolitano e regionale e nel trasporto merci; Busitalia Sita Nord S.r.l., (di seguito, "BI"), impresa attiva nel settore del trasporto pubblico locale (TPL) su gomma su tutto il territorio nazionale, che fornisce anche servizi sostitutivi di corse ferroviarie sul territorio nazionale. Nel 2014 il gruppo FSI ha fatturato circa 8,4 miliardi di euro per vendite effettuate principalmente, ma non esclusivamente, in Italia.

2. Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l. (di seguito, "FSE") è attualmente posseduta al 100% dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture (di seguito, "MIT"). Sulla base di un contratto di servizio con la Regione Puglia, la società gestisce e manutiene un'infrastruttura ferroviaria di 474 km di proprietà della Regione Puglia<sup>1</sup> e offre servizi di trasporto pubblico passeggeri su ferro (per un totale di circa 3,7 milioni di treni\*km/anno) e servizi integrativi/sostitutivi di trasporto su gomma (per 14 milioni di bus\*km/anno) in un'area della Regione Puglia (in Salento). Il fatturato di FSE nel 2014 è stato pari a oltre 151 milioni di Euro, realizzato unicamente in Italia.

### **II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE**

3. L'operazione di concentrazione notificata (di seguito, l'"Operazione") trova la propria base giuridica nell'articolo 1, comma 867, della l. n. 208 del 28 dicembre 2015 recante disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016), il quale, nel disporre il commissariamento di FSE in considerazione della grave situazione finanziaria in cui la stessa versava (e versa tuttora), affidava a un Commissario di nomina ministeriale (secondo quanto disposto dal Decreto del MIT n. 9 del 12 gennaio 2016) la realizzazione di un piano di risanamento (anche attivando le procedure di ristrutturazione dei debiti disciplinate dalla Legge Fallimentare) e prevedeva che, nell'ambito di tale piano, egli potesse anche proporre che la società fosse "*trasferita o alienata secondo criteri e modalità individuati con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*". La norma all'ultimo capoverso stabiliva, inoltre, che nelle more dell'attuazione del piano di risanamento, per assicurare la continuità operativa della società, fossero stanziati 70 milioni di euro.

4. In virtù di tali poteri, e constatata l'impossibilità di risanare l'impresa senza nuovi capitali, in data 29 luglio 2016, il Commissario ha proposto all'assemblea dei soci di FSE il trasferimento delle quote societarie a FSI. Tale proposta è stata approvata dall'Assemblea e la cessione delle partecipazioni è stata definitivamente disposta da un Decreto del MIT del 4 agosto u.s. (di seguito, "il Decreto")<sup>2</sup>. Il Decreto configura l'operazione – che si sostanzia nel passaggio del 100% delle azioni di FSE dal MIT a FSI – come un trasferimento che mira all'"*efficientamento delle partecipazioni pubbliche nell'ambito di una riorganizzazione all'interno di un insieme economico unitario facente capo al medesimo proprietario (Ente Stato)*". Di fatto l'operazione determina una modifica e un allungamento della catena societaria, dal momento che FSE passerebbe dal controllo diretto del MIT al controllo indiretto, per il tramite di FSI, del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF).

---

<sup>1</sup> [Di cui 411 km a binario singolo e 63 km a binario doppio.]

<sup>2</sup> [Cfr. GU Serie Generale n. 218 del 17 settembre 2016.]

5. In data 12 ottobre l’Autorità ha deliberato di segnalare ai sensi degli articoli 21 e 22 della legge n. 287/90 alcuni aspetti della procedura ad esito della quale FSI è stato individuato quale possibile acquirente di FSE, che, tuttavia, non rilevano nel contesto specifico della presente valutazione<sup>3</sup>.

6. Oltre a garantire la continuità del servizio e i livelli occupazionali, l’Operazione appare volta ad evitare il fallimento di FSE, la quale si trova attualmente in uno stato di crisi, come mostra l’esistenza di un debito pregresso pari a oltre 380 milioni (a fronte di risultati economici negativi) e di un patrimonio netto negativo di 200 milioni circa<sup>4</sup>, e a consentirne il risanamento. Al fine di porre rimedio al dissesto economico-patrimoniale della società, il decreto prevede che l’acquisto da parte di FSI debba avvenire a titolo gratuito e che l’impresa acquirente dichiari esplicitamente di volersi fare carico del debito esistente, oltre ad impegnarsi a predisporre un piano industriale di rilancio.

7. Nel corso della audizione con gli Uffici dell’Autorità, che si è svolta in data 10 novembre 2016<sup>5</sup>, FSI ha dichiarato che, a seguito dell’acquisto del controllo di FSE, intende richiedere una procedura di concordato preventivo con i creditori della società che potrebbe durare anche per lungo tempo (essa stima un tempo minimo di 24 mesi ma non esclude che possa durare anche un lasso di tempo superiore). FSI ha, infine, dichiarato che non procederà a nessuna forma di integrazione tra le attività di FSE e le proprie società controllate RFI, Trenitalia e BI, fino alla fine di tale procedura.

### **III. QUALIFICAZIONE DELL’OPERAZIONE**

8. Ad esito dell’Operazione, l’intero capitale sociale di FSE sarà detenuto da FSI che, in qualità di unico socio, eserciterà i poteri di controllo in precedenza esercitati dal MIT. L’Operazione comporta il passaggio del controllo esclusivo di una impresa e, pertanto, costituisce una concentrazione ai sensi dell’articolo 5, comma 1, lettera b), della legge n. 287/90. Essa rientra nell’ambito di applicazione della legge n. 287/90, non ricorrendo le condizioni di cui all’articolo 1 del Regolamento CE n. 139/04, ed è soggetta all’obbligo di comunicazione preventiva disposto dall’articolo 16, comma 1, della medesima legge, in quanto il fatturato totale realizzato nell’ultimo esercizio a livello nazionale dall’insieme delle imprese interessate è stato superiore a 495 milioni di euro e quello dell’impresa di cui è prevista l’acquisizione è superiore a 50 milioni di euro.

### **IV. VALUTAZIONE DELL’OPERAZIONE**

#### **1. I mercati interessati**

9. Le attività interessate dall’Operazione sono: *i)* la gestione dell’infrastruttura ferroviaria regionale attualmente di competenza di FSE di cui è proprietaria la Regione Puglia, *ii)* l’offerta di servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sull’infrastruttura ferroviaria gestita da FSE, e *iii)* i servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri mediante autobus nel bacino territoriale del sud-est della Regione Puglia.

10. Ciascuna di tali attività svolte da FSE consiste nell’adempimento degli obblighi di servizio pubblico definiti dalla Regione Puglia, soggetto titolare delle funzioni di definizione, programmazione e organizzazione del servizio<sup>6</sup>, nel contratto di servizio sottoscritto il 29 dicembre 2009 la cui durata di sei anni nel 2015 è stata prorogata al 31 dicembre 2021<sup>7</sup>.

#### **i) Il mercato della gestione dell’infrastruttura ferroviaria**

11. FSE è un operatore integrato che gestisce sia la rete ferroviaria sia i servizi ferroviari regionali. La rete ferroviaria attualmente gestita da FSE include otto linee ferroviarie: Bari-Taranto (113 km), Mungivacca-Putignano (44 km), Martina Franca-Lecce (103 km), Novoli-Garigliano (75 km), Casarano-Gallipoli (23 km), Lecce-Gallipoli (53 km), Zollino-Garigliano (47 km) e Maglie-Otranto (19 km). Tale infrastruttura è interconnessa a quella nazionale gestita da RFI<sup>8</sup>, anche se, al momento, per questioni di standard di sicurezza, non è possibile ai treni che viaggiano su una rete viaggiare anche sull’altra.

La dimensione merceologica individua, nel caso di specie, anche la dimensione geografica del mercato rilevante, coincidente con l’insieme delle otto linee ferroviarie suindicate e attualmente gestite da FSE.

<sup>3</sup> [Cfr. segnalazione AS1309 – Trasporto ferroviario regionale del 12 ottobre 2016.]

<sup>4</sup> [Il fallimento di FSE è stato chiesto dalla Procura della Repubblica di Bari in data 21 luglio 2016 nell’ambito di un’indagine penale che vede il precedente amministratore unico della società accusato di peculato (110 c.p.), abuso di ufficio (323 c.p.) e truffa (640 c.p.).]

<sup>5</sup> [Cfr. doc. 12.]

<sup>6</sup> [Cfr. art. 3 della Legge della Regione Puglia n. 24 del 20 agosto 2012 Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell’organizzazione e nel governo dei servizi pubblici, che a livello regionale definisce il riparto delle competenze in tema di TPL.]

<sup>7</sup> [Cfr. Delibera della Giunta della Regione Puglia n. 1453/2013, attuata con la Determinazione dirigenziale n. 100/2014. La Regione, alla scadenza del contratto nel 2015 si è avvalsa della possibilità di rinnovo per altri 6 anni, senza ricorrere a procedure competitive di affidamento dei servizi.]

<sup>8</sup> [L’interscambio con la rete di RFI avviene in corrispondenza delle stazioni di Bari Centrale, Lecce, Taranto e Francavilla F. (Linea Adriatica Bari-Lecce e Linea Taranto-Brindisi)]

## ii) Il mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri

12. Come da consolidata prassi dell'Autorità, il mercato del prodotto rilevante è quello del trasporto regionale passeggeri, dove la domanda è rappresentata dagli utenti con esigenze di mobilità a carattere continuativo in determinate fasce orarie delle giornate feriali (trasporto di tipo pendolare di studenti e lavoratori) ed esigenze di mobilità a carattere saltuario su tratte secondarie. Il trasporto ferroviario regionale generalmente presenta caratteristiche tali da individuare un mercato del prodotto distinto rispetto a tutte le altre modalità di trasporto pubblico locale. Tuttavia, in talune circostanze e per alcune tratte, le descritte esigenze di mobilità potrebbero essere soddisfatte, per parte della domanda passeggeri, da altre modalità di trasporto pubblico, in particolare tramite il trasporto su gomma, la quale, tuttavia, risente maggiormente dei problemi di congestione di traffico caratteristici delle aree densamente urbanizzate e dunque non è sempre un adeguato sostituto del trasporto su ferro. Peraltro, in genere, nella fornitura dei servizi di trasporto pubblico locale le autorità competenti per la programmazione (Regioni ed Enti Locali) utilizzano il trasporto su gomma piuttosto in una logica di intermodalità rispetto al trasporto ferroviario o in alternativa a quest'ultimo su percorsi non adeguatamente coperti dall'infrastruttura ferroviaria. Solo talvolta sono istituiti servizi "sostitutivi" del trasporto ferroviario, spesso garantiti dallo stesso gestore<sup>9</sup>.

13. Con riferimento al caso di specie, va sottolineato come nella Regione Puglia le reti di trasporto siano individuate dalla Giunta Regionale tenendo conto dell'assetto della domanda di trasporto e dell'organizzazione ottimale dell'offerta per l'erogazione dei servizi<sup>10</sup>. Tali reti comprendono anche gli eventuali servizi automobilistici c.d. sostitutivi e integrativi<sup>11</sup>, nonché quelli aventi esclusiva finalità di adduzione del traffico alle stazioni ferroviarie. La Regione Puglia ha, tuttavia, stabilito che il sistema di trasporto ferroviario sia la struttura portante della rete di trasporto pubblico regionale, disponendo che i servizi svolti mediante altre modalità siano organizzati ed integrati alla rete dei trasporti su ferro<sup>12</sup>. La Regione prevede, pertanto, la progressiva eliminazione dei servizi sostitutivi/integrativi su gomma e il contestuale potenziamento di quelli ferroviari oppure la loro sostituzione con i servizi su gomma extraurbani convenzionali, con l'obiettivo di integrare la modalità ferroviaria<sup>13</sup>. Per ciò che riguarda la rete di competenza di FSE questo processo appare allo stato attuale sospeso, in ragione degli interventi di adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria. Per questo motivo, si è reso necessario il mantenimento, e in taluni casi il potenziamento, di un'adeguata rete di servizi su gomma sostitutivi e integrativi per tutta la durata dei lavori e delle successive fasi di collaudo.

14. Dal punto di vista geografico, il mercato del trasporto pubblico locale ferroviario (come quello mediante autobus) si caratterizza per il riferimento a bacini di utenza interessati da flussi di mobilità locale/regionale. Considerata la caratteristica dell'affidamento dei servizi in esclusiva attraverso la stipula di contratti di servizio, il mercato geografico interessato coincide con il bacino di utenza rientrante nell'ambito del contratto di servizio di cui è titolare l'impresa<sup>14</sup>. Attualmente in Puglia offrono servizi di trasporto ferroviario regionale cinque operatori: Trenitalia sulla rete principale gestita da RFI, sulla base di un contratto di servizio già scaduto il 31 dicembre 2015 ed in fase di rinegoziazione, FSE ed altre tre imprese regionali di dimensioni minori, Ferrovie del Gargano S.p.A., Ferrovie Apulo-Lucane S.r.l. e Ferrotranviaria S.p.A., operanti su quattro reti regionali. Tutti i contratti delle imprese ferroviarie regionali minori scadono nel 2021.

15. Nel caso di specie, nella prospettiva di una valutazione statica dell'operazione, il bacino interessato è quello attualmente servito da FSE. Ove, invece, si volesse valutare l'Operazione in esame anche in una prospettiva di medio termine, con riferimento all'affidamento di tutti o parte dei servizi ferroviari regionali in Puglia, il bacino interessato potrebbe essere di dimensioni più ampie (o comunque definite dall'oggetto dell'affidamento), fino a coincidere con l'insieme di tutti i servizi ferroviari regionali presenti nella Regione Puglia.

## iii) Il mercato dei servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri mediante autobus

16. Il mercato del prodotto rilevante nel caso di specie è quello del trasporto pubblico locale di passeggeri, così come disciplinato dall'articolo 1, comma 2, del Decreto Legislativo n. 422/1997, ai sensi del quale per TPL s'intende *"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 infraregionale"*. In particolare, nel caso di specie si tratta di trasporto pubblico locale di passeggeri mediante autobus in ambito extraurbano.

<sup>9</sup> [Cfr. provv. n. 22355 del 28 aprile 2011 sul caso C11018 - TRENITALIA-FERROVIE NORD MILANO/TRENITALIA-LENORD.]

<sup>10</sup> [V. l'art. 16, comma 8, della L.R. n. 18/2002.]

<sup>11</sup> [Ai sensi dell'art. 34-octies, comma 3, del D.L. n. 179/2012, i "servizi sostitutivi" dei servizi ferroviari sono i servizi a carattere temporaneo resi necessari dalla provvisoria interruzione della rete ferroviaria o dalla provvisoria sospensione del servizio ferroviario per interventi di manutenzione straordinaria, guasti e altre cause di forza maggiore; i "servizi integrativi" dei servizi ferroviari sono i servizi a carattere temporaneo resi necessari da un provvisorio e non programmabile picco della domanda di trasporto e svolti in orari ed itinerari identici al servizio ferroviario da essi integrato.]

<sup>12</sup> [V. art. 16 della Legge Regionale n. 16/2008.]

<sup>13</sup> [V. la citata DGR n. 1221/2013 con la quale è stato adottato il Piano di riclassificazione dei servizi sostitutivi/integrativi delle ferrovie regionali in cui è previsto, con fasi e modalità diverse, la riconversione in servizi ferroviari di quota parte dei servizi oggi automobilistici.]

<sup>14</sup> [Cfr. provv. n. 22355 del 28 aprile 2011, cit..]

17. Secondo il consolidato orientamento dell'Autorità, nell'ambito del TPL i mercati rilevanti dal punto di vista geografico vengono identificati con i bacini di traffico in relazione ai quali viene effettuato dagli Enti competenti l'affidamento dei servizi<sup>15</sup>. Attualmente in Puglia l'insieme dei servizi regionali di trasporto pubblico locale su gomma viene fornito da un consorzio di imprese private Co.TR.A.P. sulla base di un contratto di servizio in scadenza nel 2018.

18. Anche in questo caso, ai fini di una valutazione statica della presente operazione, il mercato rilevante è costituito dai servizi di trasporto pubblico locale nel bacino di traffico rientrante nell'ambito del contratto di servizio che disciplina i servizi di TPL extraurbano prestati da FSE mediante autobus nel territorio della Regione Puglia. In una prospettiva di medio termine, invece, deve essere preso in considerazione l'intero sistema di trasporto regionale extraurbano su gomma che, a seguito della scadenza del contratto di servizio tra regione e CO.TR.A.P. sarà messo a gara nel 2018. Sotto questo profilo rileva anche la circostanza che una serie di servizi di trasporto su gomma svolti da FSE e anche della altre imprese ferroviarie regionali, ed attualmente rubricati come servizi sostitutivi/integrativi di quello ferroviario, saranno inseriti nell'ambito dei servizi di trasporto su gomma convenzionale a livello regionale.

## **2. Gli effetti dell'Operazione sui mercati rilevanti**

19. Nell'immediato, l'Operazione non produce alcuna modifica della struttura dei mercati rilevanti come più sopra definiti (e cioè i bacini di utenza del servizio di trasporto su gomma e su ferro gestiti da FSE), in quanto essa determina la mera sostituzione di un operatore, FSE, con un altro, FSI, nel contratto di servizio con la Regione Puglia gestito in regime di monopolio legale.

20. In una prospettiva di medio termine, occorre, tuttavia, verificare se l'Operazione possa produrre degli effetti concorrenziali nell'ambito delle procedure di affidamento del servizio di trasporto locale ferroviario e su gomma all'interno dell'intero territorio pugliese.

### **i) L'affidamento del servizio regionale di trasporto pubblico extraurbano mediante autobus**

21. In relazione al servizio di trasporto pubblico regionale extraurbano mediante autobus, dove gli Enti responsabili del servizio possono derogare all'obbligo di gara solo ove ricorrano i requisiti per il c.d. *in-house providing*<sup>16</sup>, l'affidamento del servizio avverrà senz'altro per il tramite di una procedura ad evidenza pubblica da bandirsi nel 2018 per l'intero ambito regionale.

22. Attualmente un operatore, il menzionato consorzio di imprese private Co.TR.A.P., riveste il ruolo di impresa *incumbent* nei servizi di TPL su gomma regionali. Rispetto a questa impresa, FSE e il gruppo FSI rappresentano, rispettivamente, il secondo e il terzo operatore<sup>17</sup>. Nella prospettiva della gara del 2018, pertanto, pare ragionevole ipotizzare che l'Operazione non produrrà alcun effetto negativo sulla concorrenza *per* il mercato. Infatti, l'aggregazione tra i servizi di trasporto su gomma di BI e FSE, peraltro non certa a quella data, potrebbe, al più, contribuire a bilanciare la posizione di mercato del soggetto *incumbent*. In altri termini, con l'acquisizione di FSE, gli spazi per un confronto concorrenziale in occasione della gara del 2018 diversi da quelli che si avrebbero in assenza dell'Operazione, e soprattutto la possibilità di aggiudicazione della stessa da parte del gruppo FSI, appaiono del tutto analoghe a quelle che il gruppo avrebbe anche senza l'acquisizione di FSE.

23. A tale conclusione si giunge, inoltre, ove si osservi quanto riportato *supra* al §7 relativamente alle dichiarazioni di FSI in audizione, ed in particolare al fatto che, a causa delle difficili condizioni finanziarie in cui versa l'impresa acquisita, FSI richiederà una procedura di concordato preventivo con i creditori di FSE. Fino alla conclusione del concordato (che, si diceva, potrebbe avere una durata minima di due anni, anche se verosimilmente essa si protrarrà più a lungo<sup>18</sup>), FSE rimarrà un'entità economica autonoma, non integrata con le società operative del gruppo. Con ogni probabilità, quindi, alla luce della descritta tempistica, FSI non integrerà FSE in BI, la società del gruppo che si occupa di trasporto su gomma, prima dell'avvio della procedura di selezione del 2018 e, dunque, la sua eventuale partecipazione avverrà senza alcun vantaggio derivante in maniera specifica dall'Operazione in esame.

### **ii) L'affidamento del servizio regionale di trasporto pubblico ferroviario**

24. Per ciò che riguarda il trasporto pubblico locale ferroviario, si osserva, invece, che la disciplina applicabile non obbliga l'Ente responsabile dell'organizzazione del servizio a procedere all'affidamento con lo strumento dell'evidenza pubblica ma gli consente di avvalersi dell'affidamento diretto<sup>19</sup>. Tanto è vero che il contratto di servizio stipulato tra

---

<sup>15</sup> [Cfr., tra i vari, provv. n. 21366 del 14 luglio 2010, sul caso C10663 – RATP/TRANSDEV ITALIA; provv. n. 24016 del 23 ottobre 2012 sul caso C11749 – Busitalia Sita Nord-CAP Autolinee cooperativa autotrasporti pratese-autoguidovie italiane/ATAF Gestioni.]

<sup>16</sup> [V. l'art. 16, comma 1, della Legge Regionale n. 18/2002. V., inoltre, l'art. 34-octies del D.L. n. 179/2012, che impone che a far data dal 31 dicembre 2013 l'affidamento dei servizi automobilistici "sostitutivi" e "integrativi" del servizio di trasporto ferroviario potrà avvenire esclusivamente per il tramite di procedure ad evidenza pubblica da effettuarsi in bacini ottimali (ATO) tali da massimizzarne l'efficienza, previamente individuati dalle Regioni. V., inoltre, l'art., comma 3, del Reg. CE n. 1370/2007.]

<sup>17</sup> [V. l'allegato n. 8 al formulario notificato da FSI, p. 38-43 ]

<sup>18</sup> [Secondo un recente studio, la durata media di una procedura di concordato in un campione di sei Tribunali è di cinque anni. V. Ordine dei dottori commercialisti e degli esperti contabili Milano, Il concordato preventivo: riflessioni teoriche, I quaderni di Scuola di Alta Formazione, n. 57, 2015, p. 20.]

<sup>19</sup> [V. l'art. 5, comma 6, del Reg. CE n. 1370/2007, che dispone un'eccezione alla regola dell'evidenza pubblica per il settore ferroviario, apponendo cionondimeno un limite di dieci anni alla durata dei contratti ]

Trenitalia e la Regione Puglia è, come si diceva, già scaduto ed è in corso la rinegoziazione del nuovo contratto per un periodo di 10 anni rinnovabile per altri 5<sup>20</sup>.

**25.** Tuttavia, non si esclude che, alla scadenza dei contratti di cui sono titolari FSE e le altre tre imprese ferroviarie pugliesi, prevista nel 2021, l'affidamento del servizio possa avvenire per il tramite di una procedura ad evidenza pubblica. In quest'ultimo caso la gara riguarderebbe solo la gestione del servizio ferroviario e non anche la gestione della rete, che dovrebbe essere già ricondotta nell'ambito delle attività svolte da RFI, e il cui accesso a condizioni trasparenti e non discriminatorie, pertanto, sarebbe garantito dalla legislazione e dalla regolamentazione nazionale ed europea applicabile in materia.

**26.** L'effetto specifico che si realizza con l'Operazione risulta, tuttavia, decisamente trascurabile se si considera che FSI è già titolare del maggior contratto di servizio in termini di treno\*km/anno sulla rete pugliese, indipendentemente dall'acquisizione di FSE (non essendo questa la sede per entrare nel merito delle scelte che saranno effettuate dalla Regione con riguardo alla sottoscrizione di nuovi contratti di servizio con FSE). Anche con riferimento all'affidamento degli altri servizi ferroviari regionali in scadenza al 31 dicembre 2021, si ritiene che l'Operazione non sia in grado di attribuire particolari vantaggi a Trenitalia, rispetto a quelli già detenuti, sia nel caso in cui la Regione scelga di procedere con affidamento diretto, sia che si proceda ad un affidamento del servizio tramite gara.

RITENUTO, pertanto, che l'Operazione in esame non determini, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 187/90, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante sui mercati interessati, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza;

#### DELIBERA

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

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

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

IL SEGRETARIO GENERALE  
*Roberto Chieppa*

f.f. IL PRESIDENTE  
*Gabriella Muscolo*

---

<sup>20</sup> [V. il combinato disposto tra l'art. 5, comma 6, e l'art. 4, comma 3, del Reg. (CE) n. 1370/2007. ]