

SP158 - ALILAGUNA-SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NELLA LAGUNA DI VENEZIA

Provvedimento n. 26252

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 23 novembre 2016;

SENTITO il Relatore Dottoressa Gabriella Muscolo;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTA la legge 24 novembre 1981, n. 689;

VISTO il proprio provvedimento del 2 marzo 2016 con cui è stata avviata un'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti della società ALILAGUNA S.p.A., 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 ad ALILAGUNA S.p.A. in data 15 settembre 2016;

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

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. ALILAGUNA S.p.A. (di seguito "ALILAGUNA") è una società controllata in via esclusiva da Società Investimenti Turistici Venezia S.p.A. (di seguito "SITV"), titolare dell'intero capitale sociale. SITV, a sua volta, è una società il cui capitale sociale è disperso fra numerosi azionisti privati, nessuno dei quali detiene il controllo sulla società.

La società è affidataria - senza gara e dal 2000 - dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale lagunare (di seguito anche TPL) in virtù di un contratto di servizio di affidamento diretto e provvisorio stipulato tra la società e il Comune di Venezia, più volte prorogato¹. Oltre ai servizi aggiuntivi ALILAGUNA effettua alcuni servizi commerciali e atipici per i quali ha chiesto e ottenuto l'autorizzazione per lo svolgimento dell'attività e per l'accesso ai relativi pontili.

Il fatturato realizzato da ALILAGUNA nel 2015 per lo svolgimento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale prestati ex articolo 4, comma 2, lettera *b*) L.R. n. 25 /1998 (linee Blu, Arancio e Rossa) è stato pari a [15-20 milioni di euro]^{*}, mentre per lo svolgimento dei servizi commerciali e atipici è stato pari a [1-5 milioni di euro].

2. Venezia City Sightseeing S.r.l. (di seguito VCS) è una società controllata da City Boat S.r.l. (di seguito CB) titolare del 75% del capitale sociale; CB, a sua volta, è una società controllata da City Sightseeing Italy S.r.l., che ne detiene il 50% del capitale.²

Secondo quanto previsto nello statuto, VCS ha quale oggetto sociale lo svolgimento di servizi di trasporto di persone di natura pubblica, a offerta indifferenziata, o privata, sia su terra che su mare, laguna, fiume o lago con navi, battelli, motoscafi e qualsiasi altra imbarcazione, nonché con autobus, minibus e taxi.

Il fatturato realizzato da VCS nel 2015, da bilancio di esercizio approvato, è stato pari complessivamente a circa 113.899 euro.

II. IL PROCEDIMENTO

3. VCS segnalava che la società ALILAGUNA, affidataria di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale effettua alcune linee commerciali di trasporto passeggeri via mare nell'ambito della laguna di Venezia senza avere operato una separazione societaria tra tali attività di trasporto da ultimo citate e quelle relative al TPL.

4. A seguito di tale denuncia pervenuta in data 10 aprile 2015 e successivamente più volte integrata, l'Autorità ha inviato una richiesta di informazioni al Comune di Venezia in data 8 ottobre 2015, cui il Comune ha risposto in data 6 novembre 2015. Sono state inoltre inviate due richieste di informazioni ad ALILAGUNA: una prima richiesta di informazioni in data 20 novembre 2015, cui ALILAGUNA ha risposto in data 9 dicembre 2015, e una seconda richiesta di informazioni il 19 maggio 2016, la cui risposta è pervenuta in data 6 giugno 2016.

5. In data 2 marzo 2016, sulla base delle informazioni acquisite, l'Autorità ha avviato un procedimento ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90 nei confronti di ALILAGUNA per l'accertamento della violazione dell'articolo 8, commi 2-*bis* e 2-*ter* della medesima legge n. 287/90.

¹ [Cfr. doc. 1.]

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

² [In particolare, il capitale sociale di City Boat S.r.l. è detenuto per il 50% da City Sightseeing Italy S.r.l., per il 25% da Auto Guidevie Italiane S.p.a. e per il restante 25% da Busitalia-Sita Nord S.r.l.]

6. ALILAGUNA ha esercitato il diritto di accesso agli atti del procedimento in data 21 aprile e 27 luglio 2016, a fronte delle relative richieste di accesso formulate dalla medesima società pervenute, rispettivamente, in data 30 marzo 2016 e 21 luglio 2016.

L'audizione dei rappresentanti di ALILAGUNA si è svolta in data 14 luglio 2016.

7. In data 15 settembre 2016 è stata trasmessa alla Parte la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie, inviata anche alla società denunciante VCS. In tale documento si informava che il termine infraprocedimentale di chiusura dell'istruttoria era fissato al 26 ottobre 2016. ALILAGUNA non ha esercitato il diritto di essere sentita in audizione finale dinanzi al collegio e ha prodotto la sua memoria finale in data 19 ottobre 2016.

III. LE CONDOTTE OGGETTO DI CONTESTAZIONE

8. Nel provvedimento di avvio del procedimento istruttorio del 2 marzo 2016 è dato atto della circostanza che ALILAGUNA svolge direttamente, in regime di concorrenza, in virtù delle autorizzazioni rilasciate dal Comune di Venezia, e dunque in assenza di separazione societaria, il servizio commerciale di trasporto passeggeri, con spiegazione turistica a bordo del mezzo, nella laguna di Venezia (c.d. "Linea Verde"), il servizio per il trasporto dei clienti degli Hotel Molino Stucky e JW Marriott Venice Resort, nonché, in RTI con ACTV S.p.A., il trasporto clienti da/per il Casinò Municipale di Venezia.

9. Ad ALILAGUNA, pertanto, in quanto soggetto che esercita servizi di trasporto pubblico locale, è stata contestata in primo luogo la violazione dell'articolo 8, comma 2-*bis*, della legge n. 287/90, per non aver operato mediante una società separata per lo svolgimento del servizio commerciale di trasporto passeggeri nella laguna di Venezia ("Linea Verde"), dei servizi per il trasporto dei clienti degli Hotel Molino Stucky e JW Marriott Venice Resort, nonché del servizio per il trasporto clienti da/per il Casinò Municipale di Venezia.

10. In secondo luogo è stata contestata ad ALILAGUNA 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 RISULTANZE ISTRUTTORIE

a) Il contesto normativo

11. Il settore del trasporto pubblico locale (di seguito anche TPL) è regolamentato a livello nazionale dal Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modifiche e integrazioni, il quale, ai sensi dell'articolo 5, ha operato il conferimento alle regioni e agli enti locali di *"tutti i compiti e tutte le funzioni relativi al servizio pubblico di trasporto di interesse regionale e locale"*. La definizione dei servizi in questione va rinvenuta nell'articolo 1, ai sensi del quale i servizi pubblici di trasporto regionale e locale sono i servizi di trasporto di persone e merci che non rientrano tra quelli di interesse nazionale tassativamente individuati dal successivo articolo 3³, 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, nell'ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infraregionale.

12. Il Decreto Legislativo n. 422/97 prevede l'adozione da parte degli enti locali di una serie di atti programmatici ed operativi ai fini della riorganizzazione del settore, tra cui l'approvazione dei *"programmi triennali dei servizi di TPL"* per la regolamentazione dei servizi di TPL *"con riferimento ai servizi minimi"*. L'articolo 16 definisce 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"*. In connessione alla definizione dei servizi minimi l'articolo 17 stabilisce che le Regioni, le Province e i Comuni, al fine di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono gli obblighi di servizio pubblico prevedendo nei contratti di servizio le corrispondenti *"compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, determinate secondo il criterio dei costi standard"*, tenendo conto dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità. I contratti di servizio, che stabiliscono i rapporti tra Ente locale e gestore dei servizi di trasporto pubblico, assicurano la completa corrispondenza fra oneri per servizi e risorse disponibili al netto dei proventi tariffari, fissando, tra l'altro, a norma dell'articolo 19, le caratteristiche dei servizi offerti, il programma di esercizio, gli standard qualitativi minimi del servizio, la struttura tariffaria, l'importo eventualmente dovuto dall'ente pubblico all'azienda di trasporto per le prestazioni oggetto del contratto.

13. La normativa posta a disciplina del trasporto pubblico locale in Veneto, adottata dalla Regione Veneto sulla base di tale contesto normativo, è principalmente contenuta nella Legge Regionale 30 ottobre 1998 n. 25, recante *"Disciplina*

³ [Secondo quanto previsto dall'art. 3 del D.Lgs. n. 422/1997 costituiscono servizi pubblici di interesse nazionale: a) i servizi di trasporto aereo, ad eccezione dei collegamenti che si svolgono esclusivamente nell'ambito di una regione e dei servizi elicotteristici; b) i servizi di trasporto marittimo, ad eccezione dei servizi di cabotaggio che si svolgono prevalentemente nell'ambito di una regione; c) i servizi di trasporto automobilistico a carattere internazionale; d) i servizi di trasporto ferroviario internazionali e quelli nazionali di percorrenza medio-lunga caratterizzati da elevati standard qualitativi; e) i servizi di collegamento via mare fra terminali ferroviari; f) i servizi di trasporto di merci pericolose, nocive e inquinanti.]

ed organizzazione del trasporto pubblico locale" (di seguito L.R. n. 25/98)⁴. Per quanto rileva in questa sede, la L.R. n. 25/1998 distingue, ai sensi dell'articolo 4, tra servizi di trasporto "programmati" e servizi di trasporto "autorizzati".

14. I servizi di trasporto "programmati" (articolo 4, comma 2, L.R. n. 25/1998), previsti dagli strumenti di programmazione indicati nella medesima legge regionale (piano regionale dei trasporti, piano regionale del TPL, piani di bacino, piano del trasporto pubblico urbano ex articolo 11 e ss. della legge regionale in questione) sono servizi per i quali è possibile che sia prevista una compensazione per lo svolgimento di obblighi di servizio pubblico. Essi si suddividono, a loro volta, in due macro-categorie: a) "servizi minimi" e b) "servizi aggiuntivi".

15. I "servizi minimi" (articolo 4, comma 2, lettera a)) corrispondono ai servizi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini. I relativi costi sono a carico della Regione Veneto e sono individuati sulla base delle esigenze di mobilità tenendo conto: i) dell'integrazione fra le reti di trasporto, ii) del pendolarismo, iii) della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali, iv) della necessità di ridurre la congestione e l'inquinamento, v) della necessità di trasporto delle persone con ridotta capacità motoria. L'affidamento dei servizi di trasporto minimi è operato a norma dell'articolo 22 tramite ricorso a procedure concorsuali, in conformità alla normativa comunitaria e statale sugli appalti pubblici di servizi e sulla costituzione delle società miste.

16. Rientrano nella categoria dei servizi programmati anche i c.d. "servizi aggiuntivi" (articolo 4, comma 2, lettera b)), che possono essere istituiti da Province, Comuni e Comunità montane nell'ambito dell'unità di rete⁵ e in aggiunta a quelli minimi, con oneri a carico dei bilanci degli enti stessi. In tal caso, l'imposizione degli obblighi di servizio aggiuntivo e le eventuali compensazioni finanziarie, da portare a carico dei bilanci degli enti stessi, sono fissate mediante i contratti di servizio di cui agli articoli 30 e 31 della medesima legge.

17. I servizi "autorizzati" (articolo 4, commi 3 e 4, L.R. n. 25/1998) risultano i servizi esercitati in assenza di oneri finanziari a carico della Pubblica Amministrazione, sulla base di un'autorizzazione espressamente rilasciata alle imprese di trasporto. Tali servizi si suddividono a loro volta in servizi "atipici", servizi di "gran turismo" e servizi "commerciali".

18. I servizi c.d. "atipici" di cui all'articolo 4, comma 4, lettera a), sono caratterizzati dalla prestazione offerta in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari e frequenze prestabilite; essi sono rivolti ad una fascia omogenea di viaggiatori individuabili sulla base di un rapporto che li legghi al soggetto che predispone e organizza il servizio. La prestazione di tali servizi - affidati alle aziende di trasporto titolari di concessioni di servizi pubblici di linea o di autorizzazioni di noleggio con conducente - è collegata alla preventiva stipulazione di uno specifico contratto privato di trasporto per il quale non è riconosciuto il carattere di pubblica utilità da parte degli enti competenti. L'onere del trasporto è a totale carico del committente. Ai sensi dell'articolo 3, comma 4, di cui alla L.R. n. 46/1996 (Disciplina dei servizi atipici) l'esercizio di tali servizi di trasporto "atipici" non può essere svolto "in sovrapposizione" con i servizi di TPL; in particolare, "nei casi di concorrenza l'autorizzazione potrà essere assegnata subordinatamente all'esito favorevole di apposita istruttoria esperita in contraddittorio tra gli enti interessati con la partecipazione di un rappresentante della provincia interessata e di un rappresentante del dipartimento viabilità e trasporti della Regione".

19. Nell'ambito dei servizi "autorizzati" rientrano anche i servizi "gran turismo" (articolo 4, comma 4, lettera b)), prestati allo scopo di collegare centri o località di interesse turistico per valorizzarne le caratteristiche artistiche, storico-ambientali e paesaggistiche, e i "servizi commerciali" (articolo 4, comma 4, lettera c)), prestati a totale rischio economico del richiedente, che non risultano integrati in una unità di rete concernente i servizi minimi. Sia i servizi di gran turismo che quelli commerciali devono essere effettuati nel rispetto del divieto di sovrapposizione o interferenza di cui all'articolo 23, comma 2, della L.R. n. 25/1998.⁶

20. Il Regolamento del Comune di Venezia, approvato con deliberazione n. 32 del 2006, relativo al rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio del trasporto pubblico, dispone che l'autorizzazione è rilasciata previa istruttoria nella quale è verificata, tra l'altro, l'insussistenza di sovrapposizioni o interferenze dei servizi richiesti con i servizi di trasporto pubblico e che tale autorizzazione può essere negata ove si renda necessario limitare il numero delle autorizzazioni da conferire in relazione all'utilizzo di risorse scarse (ad esempio impianti o infrastrutture di capacità limitata) o per ragioni di salvaguardia ambientale.

⁴ [L.R. 30 ottobre 1998 n. 25 recante "Disciplina ed organizzazione del trasporto pubblico locale" in BUR n. 99/1998. Nell'ambito delle finalità previste dalla legge, l'art. 1 lettera e) stabilisce che al fine di perseguire lo sviluppo ed il miglioramento del sistema di trasporto pubblico regionale e locale, la Regione incentiva il "superamento degli assetti monopolistici nella gestione dei servizi di trasporto e introduce regole di concorrenzialità nel periodico affidamento dei servizi, attraverso il ricorso a procedure concorsuali per la scelta dei gestori dei servizi o dei soci privati delle società che gestiscono i servizi". Alla lettera f) del medesimo articolo, si legge che la Regione introduce contratti di servizio pubblico "improntati a principi di economicità ed efficienza, idonei ad assicurare la completa corrispondenza tra oneri per servizi e risorse disponibili al netto dei proventi tariffari".]

⁵ [In base all'art. 19, comma 2, si definisce unità di rete di TPL un insieme di linee tra di loro connesse funzionalmente ai fini di una maggiore economia ed efficienza di gestione e di un miglior grado di integrazione modale, nonché per il raggiungimento del rapporto tra ricavi e costi dello 0,35.]

⁶ [Ai sensi dell'art. 23, comma 2, della L.R. n. 25/1998, "È vietata l'effettuazione di servizi di trasporto passeggeri da parte di terzi in sovrapposizione o interferenza con i servizi di trasporto passeggeri da parte di terzi affidati ai sensi della presente legge".]

b) Le informazioni trasmesse dal Comune di Venezia

21. Sulla base delle informazioni trasmesse dal Comune di Venezia in date 8 ottobre 2015 e 7 giugno 2016⁷, risulta che ALILAGUNA svolge i seguenti servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale ai sensi dell'articolo 4 della L.R. Veneto n. 25/1998:

- Linea blu: aeroporto – Murano (Colonna) – Fondamente Nove – Lido – San Marco – Zattere – Stucky – Stazione Marittima (365 gg l'anno);
- Linea arancio: aeroporto – Madonna d.O. – Guglie – San Stae – Rialto – S. Angelo – S. Marco (365 gg. l'anno);
- Linea rossa: aeroporto – Murano – Lido Casinò (aprile-ottobre).

Tali linee sono tutte regolate da contratto di servizio concluso con il Comune di Venezia e prorogato (non oltre) il 31 dicembre 2016 e fino al subentro del nuovo futuro affidatario individuato dall'ente affidante tramite procedura ad evidenza pubblica.

22. Oltre a detti servizi aggiuntivi, ALILAGUNA esercita a Venezia alcuni servizi di trasporto autorizzati dal Comune di Venezia ai sensi dell'articolo 4, comma 3 e comma 4, lettera a) (servizi atipici) e lettera c) (servizi commerciali):

- servizio "commerciale" denominato "*Linea verde*" (collegamento San Marco – Lido – Murano – Burano –Torcello), autorizzato per la prima volta nell'ottobre 2002 e successivamente rinnovato prima sino ad ottobre 2013 e poi sino ad ottobre 2019, con prolungamento del percorso in questione dalla fermata Zattere fino alla fermata Ferrovia Compartimentale;
- servizio di trasporto "atipico" per conto del Casinò Municipale di Venezia in ATI con ACTV (collegamento tra Piazzale Roma – Canal Grande – Ca' Vendramin Calergi Casinò per i clienti del Casinò) dal 1° febbraio 2016 al 31 gennaio 2018, in virtù di rinnovo di autorizzazione già concessa nel gennaio 2013 (e integrata nel 2014 anche per i dipendenti e visitatori del Casinò);
- servizio di trasporto "atipico" per conto dell'Hotel Hilton Molino Stucky (collegamento Giudecca Molino Stucky – Zattere – S. Marco Monumento V.E.) dal 30 dicembre 2014 al 31 dicembre 2017;
- servizi di trasporto "atipico", per conto dell'Hotel JW Marriott, dall'Hotel Marriot-Isola delle Rose a S. Marco fronte Giardini Reali per i clienti dell'Hotel (dal 12 febbraio 2015 al 28 febbraio 2017) e dall'Hotel Marriot verso la Ferrovia Compartimentale per i dipendenti dell'Hotel (dal 10 marzo 2016 al 31 ottobre 2016);
- servizio di trasporto "atipico" per conto di Hotel Boscolo (collegamento F.TA dell'Orto – S. Marco Giardinetti) dal 1° aprile 2016 al 31 ottobre 2016.

23. Attualmente sono titolari di autorizzazioni per lo svolgimento di servizi lagunari "commerciali", oltre ad ALILAGUNA:

- Laguna Fla Group S.r.l. sul percorso Quarto d'Altino-Burano – S. Francesco del Deserto (dal 24 ottobre 2015 al 23 ottobre 2021);
- Terminal Fusina Venezia S.r.l. sul percorso Fusina – Alberoni – S.Camillo – Malamocco – Zattere (dal 1° febbraio 2013 al 31 gennaio 2019);
- Venezia City Sighting S.r.l. sul percorso Ferrovia Compartimentale – Stazione marittima – S.Marco – Lido – Murano (dal 5 settembre 2015 al 4 settembre 2021).

24. Sono invece titolari di autorizzazioni per lo svolgimento di servizi lagunari "atipici", oltre ad ALILAGUNA:

- Venice by Boat S.r.l. per conto di VE.LA. (15^a mostra internazionale di architettura) sul percorso Arsenale Nord Tesa 105 – Arsenale Giardini delle Vergini – Certosa (per 6 mesi dal 25 maggio al 27 novembre 2016);
- ACTV, da sola sui percorsi S.Giuliano – S.Secondo – delle Sacche – Nave-Marani – Navi – S.Nicolo, per conto di Venezia Federazione Calcio (dal 25 settembre 2015 al 30 giugno 2016), e Tronchetto – Sacca Fisola e viceversa, per conto di Operatori Mercatino Sacca Fisola (dal 15 maggio 2015 al 31 dicembre 2016) e in RTI con Alilaguna da/per il Casinò Municipale di Venezia (cfr. *supra* punto 22).

c) Le argomentazioni di ALILAGUNA

25. Nell'audizione svoltasi in data 14 luglio 2016 presso gli uffici dell'Autorità, nonché nella memoria pervenuta il 19 ottobre 2016, ALIAGUNA non ha contestato il rilievo, mosso in sede di avvio del procedimento, di aver prestato e di continuare a prestare direttamente, in assenza di separazione societaria, servizi di trasporto passeggeri di natura commerciale in regime di concorrenza.

26. In via preliminare, ALILAGUNA ha rilevato le peculiarità di Venezia e del sistema di canali della laguna: l'ampiezza e il pescaggio dei canali – tenuto conto che si tratta di opere infrastrutturali molto risalenti – appaiono oggi inadeguate rispetto all'elevato numero di imbarcazioni che li attraversano; tale situazione implicherebbe problemi di sicurezza pubblica, ragione per cui l'Amministrazione Comunale di Venezia avrebbe previsto misure di contingentamento del numero delle imbarcazioni c.d. "grandi natanti".

27. ALILAGUNA ha quindi confermato di svolgere servizi di TPL "aggiuntivi" nei termini di quanto previsto dall'articolo 4, comma 2, della L.R. n. 25/1998, organizzati in tre linee: "*Linea Arancio*", "*Linea Blu*" e "*Linea Rossa*". In particolare, ALILAGUNA ha evidenziato che il Comune di Venezia, nel rispetto della normativa vigente, ha deciso di svolgere i servizi di trasporto pubblico lagunare *in house*, bandendo il 13 luglio 2016 una procedura di gara ad evidenza pubblica

⁷ [Quest'ultima (doc. 26) in risposta alla seconda richiesta di informazioni formulata al Comune dagli Uffici in data 19 maggio 2016.]

per l'affidamento del 10% del servizio pubblico di trasporto di navigazione per il bacino territoriale omogeneo di Venezia. In particolare sono stati pubblicati i bandi di gara per l'affidamento del TPL sulle citate linee di navigazione lagunare "*Linea Arancio*", "*Linea Blu*" e "*Linea Rossa*", nonché dei servizi di TPL di navigazione lagunare relativi alle linee n. 16 "Fusina-Zattere" e n. 19 "Chioggia-Venezia", attualmente affidate in proroga ad ACTV S.p.A., e di alcune linee urbane di trasporto TPL via gomma. ALILAGUNA ha evidenziato la propria intenzione di partecipare a tale gara.

28. ALILAGUNA ha confermato altresì di svolgere, in virtù di un'autorizzazione rilasciata dal Comune di Venezia, il servizio "commerciale" denominato "*Linea Verde*". Con specifico riferimento alla circostanza che tale servizio commerciale viene effettuato dalla società in assenza di separazione societaria, la stessa ha osservato che la "*Linea Verde*" è stata attivata in concomitanza con l'emanazione dell'articolo 8, commi 2-*bis* e 2-*ter*, della legge n. 287/90, quando ancora le imprese non avevano contezza dei rischi legati alla sua mancata applicazione.

29. ALILAGUNA ha attestato anche di essere titolare di autorizzazioni lasciate dal Comune di Venezia per lo svolgimento di alcuni servizi "atipici", per il trasporto lagunare dei clienti degli Hotel Molino Stucky e JW Marriott Venice Resort, nonché per i clienti/visitatori/dipendenti del Casinò Municipale di Venezia, servizio quest'ultimo prestato in ATI con la società ACTV. ALILAGUNA ha inoltre ottenuto recentemente dal Comune di Venezia l'autorizzazione a svolgere due ulteriori servizi "atipici" di trasporto lagunare a favore dei dipendenti dell'Hotel JW Marriott Venice Resort e dei clienti dell'Hotel Boscolo.

In relazione a tali servizi di trasporto "atipici", ALILAGUNA ritiene che essi siano di entità modesta e non possano essere propriamente paragonati agli altri servizi commerciali di trasporto in quanto collegano alcuni punti specifici della città con la sede di alberghi (le cui *location* sono tali da consentirne il raggiungimento praticamente solo via mare) e sono offerti da ALILAGUNA in sostituzione di servizi che prima erano offerti direttamente dagli alberghi.

30. Per quanto riguarda il livello di concorrenza riscontrabile nell'espletamento dei servizi di trasporto autorizzati nell'ambito della laguna di Venezia, ALILAGUNA ha osservato che vi sono diversi operatori che prestano attività di trasporto passeggeri in ambito lagunare, anche sulla base di autorizzazioni rilasciate ai sensi della L.R. n. 63/93 che disciplina la prestazione di servizi di trasporto non di linea nelle acque di navigazione interna nella città di Venezia. ALILAGUNA richiama, al riguardo, anche il Regolamento Comunale attuativo della L.R. n. 63/93, il cui articolo 15 prevede un contingente di complessivi 107 autorizzazioni per il servizio di noleggio con conducente per imbarcazioni di portata superiore alle 20 persone.

Tenuto conto del consistente numero di operatori che presta il servizio di trasporto passeggeri nella laguna di Venezia, in virtù di autorizzazioni rilasciate sia dal Comune di Venezia che da Comuni limitrofi (Cavallino, Dolo, Mira, Chioggia) e da varie Capitanerie di Porto (Capitanerie di Venezia, Jesolo, Caorle, Chioggia), ALILAGUNA ritiene di detenere una quota di mercato non elevata.

31. Con specifico riferimento alla violazione dell'articolo 8, commi 2-*bis* e *ter*, della legge n. 287/90, ALILAGUNA, nella memoria e nell'allegato parere *pro veritate* inviati all'Autorità in data 19 ottobre 2016, ha osservato che tale norma non è applicabile alle imprese esercenti servizi di trasporto pubblico locale, atteso che la speciale disciplina di settore, sia in ambito nazionale (articolo 18, co. 2, lettera f, Decreto Legislativo n. 422/97) che comunitario (articolo 5, par. 1, e Allegato, par. 5, Regolamento CE n. 1370/2007), non prevede obblighi di separazione societaria, ma soltanto obblighi di separazione contabile. L'individuazione della normativa applicabile dovrebbe essere quindi necessariamente compiuta utilizzando il principio di specialità (e quello gerarchico), secondo cui è la legge speciale (ovvero la disciplina nazionale di settore e il regolamento europeo di settore) che deroga e prevale su quella generale nazionale (le previsioni dell'articolo 8 della legge n. 287/90) e non viceversa.

32. ALILAGUNA ha anche rilevato l'insussistenza dell'infrazione contestata a carico della società in quanto essa: a) non eserciterebbe il servizio di interesse generale nel settore del TPL in base a disposizioni di legge, ma in virtù di un contratto; b) non risulterebbe monopolista nel trasporto lagunare di passeggeri, essendo quest'ultimo svolto in larga parte dalla società AVM S.p.A. e non essendo in ogni caso calcolabili le quote di mercato detenute dagli operatori attivi in tale settore; c) presterebbe la propria attività sulla base di quanto stabilito dalla L.R. n. 25/98, la quale prevedrebbe un regime di privativa per le linee di trasporto su cui opera ALILAGUNA; d) si sarebbe limitata ad adeguarsi alle imposizioni dell'Amministrazione Comunale di Venezia, che avrebbe omesso di effettuare la gara per l'affidamento del servizio per un lungo periodo e che avrebbe indetto una gara solo con bando pubblicato il 13 luglio 2016.

33. ALILAGUNA sottolinea, infine, che la previsione di imminente affidamento con gara dei tre servizi di TPL di navigazione lagunare "*Linea Blu*", "*Linea Rossa*" e "*Linea Arancio*" dovrebbe costituire elemento da prendere in considerazione ai fini della valutazione pro-futuro dell'obbligo di separazione societaria ex articolo 8 della Legge n. 287/90 nell'ambito del procedimento in oggetto, onde non costringere la società ad una costosa separazione societaria che potrebbe rivelarsi inutile in un lasso di tempo relativamente breve.

V. VALUTAZIONI

a) La violazione dell'articolo 8 comma 2-*bis* e 2-*ter* della legge n. 287/90

34. ALILAGUNA risulta attualmente svolgere attività di trasporto pubblico locale sulla base di contratti di servizio per la fornitura dei servizi aggiuntivi di TPL stipulati tra il Comune di Venezia e ALILAGUNA a decorrere dal 2000, e di volta in volta prorogati sino all'ultima proroga disposta con atto del 30 gennaio 2015 (valevole fino al 31 dicembre 2016) concluso con l'Ente di Governo del TPL del bacino ottimale e omogeneo di Venezia. ALILAGUNA, dunque, va

considerata impresa che, per disposizione di legge, esercita la gestione di servizi di interesse economico generale. Può richiamarsi al riguardo la definizione che è stata delineata in ambito comunitario⁸ 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 pubblico⁹, come nel caso di specie avviene relativamente ai servizi aggiuntivi di TPL svolti da ALILAGUNA sulle citate linee di navigazione lagunare "Linea Blu", "Linea Rossa" e "Linea Arancio".

35. In base alle informazioni trasmesse dalla stessa ALILAGUNA¹⁰ oltre che dal Comune di Venezia¹¹, ALILAGUNA ha prestato e continua attualmente a svolgere il servizio commerciale di trasporto lagunare passeggeri sulla "Linea Verde" che collega Le Zattere, San Marco e il Lido alle isole di Murano, Burano Torcello e ritorno ai sensi dell'articolo 4, comma 3 e comma 4, lettera c) della L.R. 25/1998 dal 2002 sulla base di un'autorizzazione rilasciata dal Comune di Venezia. Tale autorizzazione, originariamente rilasciata fino al 9 ottobre 2007, è stata successivamente rinnovata di volta in volta a seguito di relative istanze prodotte da tale società fino all'ultimo rinnovo di autorizzazione, rilasciato in data 18 dicembre 2015 dal Comune di Venezia e valido fino al giorno 8 ottobre 2019.

36. ALILAGUNA presta altresì alcuni servizi di trasporto passeggeri di linea "atipici" autorizzati dal Comune di Venezia ai sensi dell'articolo 4, comma 3 e comma 4, lettera a) della L.R. 25/1998 per: il trasporto lagunare dei clienti dell'Hotel Molino Stucky a decorrere dal dicembre 2014 e dell'Hotel JW Marriott Venice Resort a decorrere dall'ottobre 2015; il trasporto lagunare da/per il Casinò Municipale di Venezia, in ATI con la società ACTV, dal gennaio 2013; da ultimo, il trasporto lagunare per i dipendenti dell'Hotel JW Marriott Venice Resort dal marzo 2016 e dei clienti dell'Hotel Boscolo dall'aprile 2016.

37. Pertanto, dalle evidenze in atti emerge che ALILAGUNA affianca ai servizi di interesse generale costituiti dai servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale di linea per le vie navigabili (Linee Blu, Arancio e Rossa) di cui all'articolo 4, comma 2, della L.R. n. 25/1998, lo svolgimento dei servizi in libero mercato, consistenti in servizi di trasporto "commerciali" e servizi "atipici", sulla base di autorizzazioni rilasciate dal Comune di Venezia, rispettivamente ex articolo 4, comma 3 e comma 4, lettere c) e a) della L.R. n. 25/1998.

38. L'articolo 8, comma 2-bis, della legge n. 287/90 dispone che le imprese, le quali offrono servizi di interesse economico generale ovvero operano in regime di monopolio sul mercato, qualora intendano svolgere attività in mercati diversi da quelli in cui agiscono per l'adempimento degli specifici compiti loro affidati, agiscono 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.

39. Nel corso del procedimento ALILAGUNA non ha contestato il rilievo, mosso in sede di avvio del procedimento, di aver svolto e di continuare a svolgere direttamente, in regime di concorrenza, e in assenza di separazione societaria, attività di trasporto passeggeri in libero mercato senza contribuzione pubblica in virtù di autorizzazioni rilasciate dal Comune di Venezia.

40. In merito all'argomentazione addotta da ALILAGUNA, secondo la quale l'articolo 8 della legge n. 287/90 sarebbe inapplicabile al settore del TPL in quanto norma generale derogabile dalle norme speciali di settore che prevedono solo la separazione contabile, si osserva quanto segue. Ai sensi di quanto disposto dalla normativa nazionale vigente in materia di TPL, in particolare il Decreto Legislativo n. 422/97, i servizi di trasporto pubblico regionale e locale - con qualsiasi modalità effettuati e in qualsiasi forma affidati - sono espressamente individuati e disciplinati quali "servizi di interesse economico generale"; conseguentemente, le imprese che li prestano - nel caso di specie ALILAGUNA - risultano soggette agli obblighi di cui al citato articolo.

41. Parimenti priva di pregio risulta l'asserita presunzione di "cedevolezza" della norma nazionale rispetto alla specifica disciplina comunitaria in materia di TPL che, in base al regolamento (CE) 1370/2007, impone la misura della separazione contabile fra attività compensate e soggette ad obblighi di servizio pubblico ed altre attività. A tale riguardo si osserva che il legislatore nazionale non ha inteso sottrarre il settore in questione dall'applicabilità delle disposizioni di cui all'articolo 8, commi 2-bis e 2-ter, che hanno portata generale e risultano applicabili a tutti i settori economici. D'altra parte, la norma nazionale di cui all'articolo 8, comma 2-bis, non si pone in contrasto con l'obbligo di separazione contabile previsto dal Regolamento comunitario n. 1370/2007 come una delle misure necessarie in materia di TPL. L'articolo 8, infatti, prevede un obbligo "rafforzato" di separazione societaria (che contempla in sé la stessa separazione contabile) pienamente compatibile con l'orientamento espresso dalla Corte Costituzionale in

⁸ [Cfr. al riguardo il Libro bianco sui servizi di interesse generale "Comunicazione della Commissione Europea del 12 maggio 2004, pag. 23 (qui sono richiamate le definizioni utilizzate nel Libro Verde sui servizi di interesse generale COM (2003)270 del 21.5.2004)]

⁹ [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 la definizione fornita 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).]

¹⁰ [Cfr. doc. 9 e 25.]

¹¹ [Cfr. doc. 26.]

materia di servizi pubblici locali, secondo cui è legittimamente concesso al Legislatore statale di imporre misure pro-concorrenziali di natura trasversale e maggiormente rigorose di quelle previste da norme di armonizzazione comunitaria"¹². In questo senso si è costantemente espressa l'Autorità, chiarendo che la separazione contabile, anche laddove rispondente alla normativa comunitaria applicabile al settore interessato, non esime dal rispetto degli obblighi di separazione societaria, tramite i quali il legislatore nazionale ha ritenuto necessaria una divisione più netta tra attività in convenzione e attività liberalizzate, valutando insufficiente il vincolo della sola separazione contabile¹³.

42. Quanto all'assenza di una specifica "disposizione di legge" che individui espressamente e nominativamente ALILAGUNA quale società affidataria dei servizi di interesse economico generale si sottolinea che, in linea con tutti i precedenti dell'Autorità, ai fini dell'applicazione dell'articolo 8 della legge n. 287/90, attesa la sua *ratio*, rileva la circostanza per cui i servizi di TPL con oneri a carico dei bilanci degli Enti locali siano stati affidati dagli Enti stessi ad ALILAGUNA tramite contratti di servizio conclusi sulla base delle disposizioni normative nazionali e locali sopra richiamate.

ALILAGUNA opera in esclusiva sulle singole linee di TPL "aggiuntive" ad essa assegnate, vincolata dal programma di esercizio allegato al contratto e nel rispetto di stringenti obblighi di servizio definiti nel contratto stesso (che attengono ad ogni aspetto dell'attività, quali orari, frequenze, tariffe). Essa esercita pertanto la gestione di servizi di interesse economico generale, ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 8, comma 2-*bis*, della Legge 287/1990. In tale contesto, la presenza di altri operatori attivi su linee diverse non modifica l'obbligo, su di essa gravante, di svolgere con società separata le attività avviate su mercati diversi da quello in cui agisce per l'adempimento degli specifici oneri di servizio pubblico ad essa affidati, in regime di autorizzazione e aperti alla concorrenza¹⁵.

43. In merito alla circostanza per cui ALILAGUNA si sarebbe limitata ad adeguarsi alle imposizioni dell'Amministrazione Comunale che avrebbe omesso di effettuare la gara per l'affidamento del servizio per un lungo periodo, nonché alla dichiarata intenzione di partecipare alla procedura di gara ad evidenza pubblica indetta infine nel luglio 2016 per l'affidamento di una parte del servizio pubblico di TPL per il bacino territoriale omogeneo di Venezia, si precisa che ciò non può rilevare ai fini dell'avvenuta e sin qui contestata condotta di ALILAGUNA, la quale ha offerto e ancora offre, come dalla stessa confermato, servizi di trasporto autorizzati su linee lagunari senza fare ricorso a società separata in violazione dell'articolo 8, comma 2-bis della legge n. 287/90.

44. Quanto infine alla circostanza che i servizi autorizzati "atipici" prestati in regime di concorrenza sarebbero di intensità e importanza economica modesta e risulterebbero offerti da ALILAGUNA in sostituzione di servizi che prima erano offerti direttamente dagli alberghi veneziani interessati dai servizi, si osserva che l'articolo 8, stante la prassi consolidata dell'Autorità, risulta applicabile indipendentemente sia dall'importanza economica dei servizi prestati in concorrenza sia dalla circostanza che le attività prestate in libera concorrenza abbiano inciso in misura marginale sul fatturato complessivo di ALILAGUNA. In ogni caso essi rappresentano solo una parte dei servizi offerti da ALILAGUNA in regime di concorrenza.

45. Sulla base di quanto precede si osserva che per svolgere il servizio di trasporto "commerciale" sulla linea di navigazione "Linea Verde" e i servizi "atipici" per il trasporto lagunare da/per l'Hotel Molino Stucky, l'Hotel JW Marriott Venice Resort, il Casinò Municipale di Venezia (in ATI con la società ACTV S.p.A.), l'Hotel Boscolo - servizi che insistono tutti in mercati diversi rispetto a quelli oggetto di servizio pubblico - ALILAGUNA avrebbe dovuto fare ricorso a società separata, dandone preventiva comunicazione all'Autorità, come previsto dall'articolo 8, commi 2-*bis* e 2-*ter*, della legge n. 287/90.

46. In conclusione, sulla base di quanto precede, ALILAGUNA ha posto in essere le seguenti condotte in contrasto con la normativa a tutela della concorrenza:

- i) la violazione dell'articolo 8 comma 2-*bis* della legge n. 287/90, in quanto ALILAGUNA - affidatario in regime di esclusiva dei servizi di interesse pubblico di TPL sulle linee di navigazione lagunare "Linea Blu", "Linea Rossa" e "Linea Arancio" - ha svolto e continua a svolgere il servizio di trasporto "commerciale" sulla linea di navigazione "Linea Verde" e i servizi "atipici" sopra descritti;
- ii) la violazione dell'articolo 8 comma 2-*ter* della medesima legge, in quanto ALILAGUNA, non avendo proceduto ad alcuna separazione societaria, ha violato gli obblighi di comunicazione preventiva previsti dalla norma.

b) 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. La responsabilità della mancata separazione societaria e della mancata comunicazione di tale separazione va pertanto attribuita alla società ALILAGUNA.

¹² [Sentenza n. 325/2010 che ha confermato la legittimità costituzionale dell'art. 23-bis del D.L. n. 112/2008, poi abrogato a seguito del referendum di giugno 2011.]

¹³ [Cfr. provv. n. 25322 dell'11 febbraio 2015 (SP153 - "Viaggi Di Maio-Servizi Di Trasporto E Di Noleggio"), 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").]

¹⁵ [Cfr. nota precedente.]

c) L'elemento soggettivo delle infrazioni

48. Per quel che attiene all'elemento soggettivo delle infrazioni, le circostanze accertate nel corso del procedimento inducono ad escludere l'esistenza di una volontà diretta ad eludere dolosamente il controllo dell'Autorità.

L'articolo 3 della legge n. 689/81, tuttavia, prevede, come è noto, 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. Infatti, senza alcuna incertezza interpretativa, i commi 2-*bis* e 2-*ter* dell'articolo 8 della legge n. 287/90 impongono alle imprese che esercitano la gestione di servizi di interesse economico generale ovvero operano in regime di monopolio di mercato, rispettivamente, di operare mediante società separate qualora intendono svolgere attività in mercati diversi da quelli in cui agiscono per l'adempimento degli specifici compiti loro affidati, e di comunicare preventivamente all'Autorità la costituzione di tali società separate.

50. Una corretta lettura della normativa avrebbe dovuto far rilevare alla Parte l'esistenza di entrambi gli obblighi: l'obbligo di procedere alla costituzione di una società separata per svolgere l'attività di trasporto marittimo passeggeri e quello di comunicare preventivamente all'Autorità la costituzione di detta società separata.

d) Gravità e durata delle infrazioni

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

52. L'articolo 11 della legge n. 689/81 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*".

53. In relazione alla gravità delle violazioni contestate, rileva quanto di seguito illustrato.

Per quanto concerne la mancata separazione societaria, assume rilevanza l'assenza di dolo della parte.

54. Per quanto attiene invece l'omessa comunicazione, rileva la circostanza che l'omissione della comunicazione preventiva di cui all'articolo 8, comma 2-*ter*, è conseguenza diretta della violazione da parte di ALILAGUNA dell'obbligo di operare mediante società separata imposto dall'articolo 8, comma 2-*bis*.

55. Con riguardo alle condizioni economiche di ALILAGUNA occorre considerare che nell'ultimo esercizio disponibile, relativo al 2015, la società ha realizzato un fatturato da bilancio per lo svolgimento dei servizi di TPL prestati ex articolo 4, comma 2, lettera b) L.R. n. 25 /1998 pari a [15-20 milioni di euro], mentre per lo svolgimento dei servizi commerciali e atipici è stato pari a [1-5 milioni di euro].

56. In merito alla durata delle violazioni, le evidenze istruttorie attestano che la condotta, tuttora in essere, è stata attuata almeno a partire dal 2002 ed è tutt'ora in corso.

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

RITENUTO, pertanto, in ragione delle condotte di cui al punto 46, di applicare una sanzione pari a 5.000 € (cinquemila euro);

DELIBERA

a) che la società ALILAGUNA S.p.A. ha posto in essere condotte in violazione dell'articolo 8, comma 2-*bis* e comma 2-*ter* della legge n. 287/90;

b) di irrogare alla società ALILAGUNA S.p.A., in ragione della gravità e durata delle infrazioni di cui al precedente punto a), la sanzione amministrativa pecuniaria di 5.000 € (cinquemila euro).

La sanzione amministrativa irrogata deve essere pagata entro il termine di trenta giorni dalla notificazione del presente provvedimento, utilizzando i codici tributo indicati nell'allegato modello F24 con elementi identificativi, di cui al Decreto Legislativo n. 241/1997.

Il pagamento deve essere effettuato telematicamente con addebito sul proprio conto corrente bancario o postale, attraverso i servizi di home-banking e CBI messi a disposizione dalle banche o da Poste Italiane S.p.A., ovvero utilizzando i servizi telematici dell'Agenzia delle Entrate, disponibili sul sito internet www.agenziaentrate.gov.it.

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 la sanzione irrogata 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 è tenuta a dare immediata comunicazione all'Autorità, attraverso l'invio della documentazione 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 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