

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 15 dicembre 2010;

SENTITO il Relatore Professore Carla Bedogni Rabitti;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTI gli articoli 4.3 del TUE, 102 del TFUE e 106 del TFUE;

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

VISTO l'articolo 54 della legge 6 febbraio 1996, n. 52;

VISTA la Comunicazione della Commissione sulla cooperazione nell'ambito della rete delle autorità garanti della concorrenza, del 27 aprile 2004;

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

VISTE le segnalazioni pervenute da parte di Altroconsumo - Associazione indipendente di consumatori in data 17 novembre 2011 e da parte del CODACONS - Coordinamento delle associazioni e dei comitati di tutela dell'ambiente e dei diritti degli utenti e dei consumatori in data 23 novembre 2010;

VISTA la segnalazione pervenuta da parte della società Arenaways S.p.A. in data 29 novembre 2010;

VISTA la documentazione in proprio possesso;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE DENUNCE

1. In data 17 novembre 2010 e 23 novembre 2010 sono pervenute all’Autorità due segnalazioni, rispettivamente da parte di Altroconsumo - Associazione indipendente di consumatori (di seguito, Altroconsumo) e CODACONS - Coordinamento delle associazioni e dei comitati di tutela dell’ambiente e dei diritti degli utenti e dei consumatori (di seguito, CODACONS) nelle quali si lamenta l’esistenza di barriere all’entrata di natura normativa-regolamentare o eventualmente riconducibili a condotte di imprese del gruppo FS (a cui appartengono sia il gestore della rete ferroviaria che il principale operatore ferroviario nazionale), nel mercato italiano dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri; tali circostanze sarebbero testimoniate dagli ostacoli frapposti all’ingresso di Arenaways S.p.A., primo operatore concorrente in Italia, a cui sarebbe stato impedito di effettuare fermate intermedie sulla tratta Milano-Torino, con l’effetto di impedire la piena liberalizzazione del settore ferroviario e favorire l’unico operatore presente, ai danni degli utenti dei servizi ferroviari in questione, inclusi i passeggeri “pendolari”.

2. Il 29 novembre 2010 l’impresa ferroviaria Arenaways S.p.A. (di seguito Arenaways) ha segnalato all’Autorità il comportamento del gestore Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito, RFI), società appartenente al gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. (di seguito, FS), il quale, a sostegno degli interessi di Trenitalia S.p.A. (di seguito, Trenitalia), anch’essa appartenente al gruppo FS, avrebbe ingiustificatamente ostacolato l’utilizzo della rete da parte del primo operatore concorrente di Trenitalia - la stessa Arenaways - nell’offerta di servizi di trasporto passeggeri e limitato l’ingresso di Arenaways in quest’ultimo mercato.

II. LE PARTI

3. RFI, società appartenente al gruppo facente capo alla *holding* FS, è il gestore dell’infrastruttura ferroviaria italiana, in virtù dell’atto di concessione di cui al D.M. 31 ottobre 2000, n. 138T, e successive modifiche e integrazioni, che disciplina i rapporti fra lo Stato (concedente) e RFI (concessionario).

4. FS, il cui capitale sociale è interamente detenuto dal Ministero dell’Economia e delle Finanze, è la società controllante di RFI. Tra le società

controllate da FS, Trenitalia è la principale impresa ferroviaria nazionale, attiva nel trasporto ferroviario passeggeri a media e lunga percorrenza, nel trasporto metropolitano e regionale e nel trasporto merci.

5. Arenaways è un'impresa ferroviaria, costituita nell'ottobre 2006, attiva nel trasporto ferroviario passeggeri. In particolare, dal 15 novembre 2010, Arenaways offre un servizio di trasporto ferroviario passeggeri sulla tratta Milano-Torino, con 2 coppie di treni giornalieri.

6. Altroconsumo è un'associazione indipendente di consumatori, istituita nel 1973, con sede nazionale a Milano e diverse sedi regionali dislocate sul territorio nazionale.

7. Codacons è un'associazione, istituita nel 1986, con una propria organizzazione articolata in varie sedi ubicate sul territorio nazionale, a cui aderiscono diverse associazioni operanti per la tutela degli utenti di numerosi servizi.

III. CENNI AL QUADRO NORMATIVO-REGOLAMENTARE

8. Il settore del trasporto ferroviario è stato interessato da un processo di liberalizzazione avviato, in ambito comunitario, dalla Direttiva 91/440/CE, seguita dalle Direttive 95/18/CE e 95/19/CE e dall'emanazione del c.d. "primo pacchetto ferroviario" (approvato il 26 febbraio 2001)¹, volto a sviluppare l'apertura del mercato alla concorrenza, oltre a garantire un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture.

A livello nazionale, la liberalizzazione del comparto ferroviario è stata avviata, con il recepimento della normativa comunitaria suddetta, a partire dai D.P.R. n. 277/98 e n. 146/99, seguiti dal Decreto Legislativo n. 188/03. Quest'ultimo, che ha abrogato i due precedenti D.P.R., definisce il quadro normativo che regola l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per la fornitura di servizi di trasporto ferroviario, incluso il trasporto passeggeri².

9. In seguito, sono intervenuti una serie di Regolamenti e Direttive racchiusi nei c.d. "secondo pacchetto ferroviario" (approvato il 29 aprile 2004)³ e "terzo pacchetto ferroviario" (approvato il 23 ottobre 2007)⁴.

Quest'ultimo include la Direttiva 2007/58/CE, finalizzata ad aprire il

¹ Che comprende le Direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE.

² Un importante passaggio nel processo di apertura alla concorrenza in ambito nazionale è rappresentato anche dall'art. 131 della legge n. 138/2000, che ha sostituito al regime concessorio un regime autorizzatorio per i servizi di trasporto ferroviario.

³ Che comprende il Regolamento (CE) n. 881/2004 e le Direttive 2004/49/CE, 2004/50/CE, 2004/51/CE.

⁴ Che comprende le Direttive 2007/58/CE, 2007/59/CE e il Regolamento n. 1371/2007.

mercato dei servizi internazionali di trasporto passeggeri in ambito comunitario, prevedendo che, entro il 1° gennaio 2010, alle imprese ferroviarie stabilite in uno Stato membro sia garantito il diritto di accesso all'infrastruttura di tutti gli Stati membri per l'esercizio dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri, incluso il c.d. cabotaggio⁵.

La Direttiva consente, in determinate circostanze, agli Stati membri di limitare tale diritto di accesso sui servizi “*da origine a destinazione*” che sono oggetto di contratti di servizio pubblico⁶.

10. Nell'ordinamento italiano la Direttiva 2007/58/CE è stata recepita con Decreto Legislativo n. 15/2010 che rinvia, tra l'altro, alla legge n. 99/2009, con particolare riferimento agli articoli sul settore ferroviario (artt. 58, 59, 60 e 62).

Tra questi, l'art. 59 introduce “*Limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale*” nei casi in cui il loro esercizio possa compromettere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico in termini di redditività. La verifica della compatibilità dei nuovi servizi ferroviari passeggeri con l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico viene svolta dall'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF)⁷.

11. Ai sensi della descritta normativa, il gestore della rete ferroviaria è tenuto a consentire alle imprese ferroviarie che lo chiedano l'accesso alla, e l'utilizzo della, infrastruttura ferroviaria ai fini dello svolgimento dell'attività di trasporto.

Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria italiana è RFI, in virtù dell'atto di concessione di cui al D.M. 31 ottobre 2000, n. 138T, e successive modifiche

⁵ È previsto infatti che “durante lo svolgimento di un servizio di trasporto internazionale di passeggeri, le imprese ferroviarie hanno il diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso internazionale, ivi compreso in stazioni situate nel medesimo Stato membro”.

⁶ Precisando comunque che “detta limitazione non può determinare una restrizione del diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso di un servizio internazionale, ivi compreso in stazioni situate nel medesimo Stato membro, salvo se l'esercizio di tale diritto comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico”.

⁷ In particolare, il comma 2 dispone che: “lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale, ivi compresa la parte di servizi internazionali svolta sul territorio italiano, può essere soggetto a limitazioni nel diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso del servizio, nei casi in cui il loro esercizio possa compromettere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico in termini di redditività di tutti i servizi coperti da tale contratto, incluse le ripercussioni sul costo netto per le competenti autorità pubbliche titolari del contratto, domanda dei passeggeri, determinazione dei prezzi dei biglietti e relative modalità di emissione, ubicazione e numero delle fermate, orario e frequenza del nuovo servizio proposto”; i successivi commi 3 e 4 delineano modalità e termini per l'avvio del procedimento di verifica da parte dell'URSF; in particolare, in base al comma 3: l'Organismo di regolazione di cui al comma 1, entro due mesi dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie, stabilisce se un servizio ferroviario rispetta le condizioni ed i requisiti di cui ai commi 1 e 2 e, se del caso, dispone le eventuali limitazioni al servizio, in base ad un'analisi economica oggettiva e a criteri prestabiliti, previa richiesta: a) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; b) del gestore dell'infrastruttura; c) della o delle regioni titolari del contratto di servizio pubblico; d) della impresa ferroviaria che fornisce il servizio pubblico”.

e integrazioni, che disciplina - insieme al Contratto di Programma - i rapporti fra lo Stato (concedente) e RFI (concessionario).

I contratti di accesso all'infrastruttura stipulati tra RFI e le singole imprese ferroviarie sono definiti sulla base del "Prospetto informativo della rete" (PIR), documento previsto dal citato Decreto Legislativo n. 188/03, in cui sono definiti le regole generali, le scadenze, le procedure ed i criteri relativi ai sistemi di definizione e di riscossione dei corrispettivi dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei servizi, nonché quelli relativi alla richiesta e all'assegnazione della capacità.

12. La competenza a dirimere i contrasti in via amministrativa tra RFI e le imprese ferroviarie è attribuita (art. 37 del Decreto Legislativo n. 188/03), all'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (di seguito, URSF) presso il Ministero dei Trasporti.

IV. I FATTI

Ostacoli e ritardi di RFI nell'iter di assegnazione delle tracce ad Arenaways

13. La società Arenaways denuncia i numerosi ostacoli incontrati nel corso dell'iter, iniziato nel 2008, volto ad ottenere dal gestore RFI le tracce necessarie a svolgere un servizio di trasporto passeggeri per coprire il circuito comprendente le seguenti fermate: Alessandria, Voghera, Pavia, Milano, Novara, Vercelli, Santhià, Torino e Asti.

14. In particolare, la società evidenzia come, pur essendo in possesso dei requisiti necessari all'esercizio dell'attività di impresa ferroviaria e della documentazione richiesta dalla normativa (licenza, certificato di sicurezza, autorizzazione all'accesso all'infrastruttura) e nonostante abbia presentato - nei tempi e modi previsti - la richiesta di assegnazione delle tracce orarie, il contratto con RFI per l'uso delle tracce per il periodo 2008-2009 non è mai stato stipulato e quello per il periodo 2009-2010 è stato sottoscritto soltanto il 12 novembre 2010. Ciò, peraltro, consentendo ad Arenaways solo il servizio sulla tratta Milano-Torino, senza fermate intermedie, contrariamente a quanto richiesto dall'impresa ferroviaria.

Dalla documentazione prodotta dal denunciante risulta che non solo Arenaways, ma anche la Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario del Ministero dei Trasporti (di seguito DGTF) e l'URSF, sin dal 2008, hanno più

volte sollecitato RFI a portare a termine il procedimento di assegnazione delle tracce all'impresa ferroviaria, invitando il gestore *“a procedere all'assegnazione delle tracce secondo norma di legge, avendo cura di tenere informate tutte le parti interessate”*⁸.

15. Il denunciante dà conto anche della consultazione avviata da RFI sin dal 2008 con le Regioni Piemonte e Lombardia, in merito a possibili interferenze del servizio richiesto da Arenaways con i servizi prestati nelle rispettive Regioni, nell'ambito di un contratto di servizio con Trenitalia. In quest'ambito, l'impresa ferroviaria fa presente come, anche se la DGTF del Ministero dei Trasporti (nel maggio 2009) aveva espresso l'avviso secondo cui allo stato della trattativa risultavano soddisfatte le necessità di entrambe le Regioni, RFI, in una successiva comunicazione sulla richiesta di tracce per il periodo 2009-2010 inviata ad Arenaways (nel giugno 2009), aveva affermato che *“la definizione del progetto orario è subordinata alle definitive determinazioni delle Regioni territorialmente competenti in merito alla richiesta di capacità avanzata da codesta Impresa per l'orario 2008-2009”*⁹. Nella medesima lettera del maggio 2009 la DGTF aveva anche sottolineato come, ai fini di una corretta capacità valutativa delle imprese che richiedono le tracce, *“è fondamentale [...] che nel PIR vengano riportate quali siano le tracce già sature, così come quelle che sono già prossime alla saturazione”*, circostanza che non si sarebbe verificata in relazione ad una parte delle tracce che Arenaways aveva richiesto, proprio basandosi sul PIR.

16. Anche l'URSF, in una lettera inviata ad RFI (luglio 2009) mostra di ritenere risolte e comunque superate le questioni connesse con la consultazione tra RFI e Regioni interessate.

Nella lettera, pur riconoscendo la permanenza di divergenze tra regione Piemonte e gestore della rete in merito alla classificazione (nazionale o regionale) del servizio di Arenaways, l'URSF evidenzia come sia *“irrelevante la definizione della natura del servizio richiesto da Arenaways, in quanto se il trasporto di cui trattasi è classificabile quale servizio di trasporto pubblico locale ferroviario, sembrano superate le condizioni ostative poste dalla Regione Lombardia [...], se il trasporto di cui trattasi è classificabile invece come servizio nazionale di “media-lunga percorrenza”, trovando piena applicazione la disciplina di cui al D.Lggs. 188/2003, si conferma il pieno diritto di accesso alla rete da parte dell'impresa*

⁸ Lettera del 20 maggio 2009, inviata dalla DGTF del Ministero dei Trasporti a URSF, RFI, e, per conoscenza, ad Arenaways..

⁹ Lettera del 20 maggio 2009, inviata dalla DGTF del Ministero dei Trasporti a URSF, RFI, e, per conoscenza, ad Arenaways. e lettera del 15 giugno 2010 inviata da RFI ad Arenaways.

richiedente”. L’URSF conclude: “*in entrambi i casi codesto Gestore è pertanto invitato a completare - secondo la tempistica prevista dal PIR per l’elaborazione del progetto orario - lo studio di fattibilità delle tracce richieste da Arenaways*”¹⁰.

17. Nel porre in essere il proprio comportamento dilatorio, RFI, a partire da maggio 2010, avrebbe anche sfruttato indebitamente il procedimento *ex art. 59* della legge n. 99/2009, avviato dall’URSF proprio su richiesta di RFI, facendo slittare ulteriormente il termine per il rilascio delle tracce e la sottoscrizione del contratto con RFI, fino alla decisione dell’URSF del 9 novembre 2010.

Ciò nonostante l’orientamento contrario più volte espresso dallo stesso URSF, il quale chiarisce che “*il legislatore italiano ha inserito anche codesto Gestore dell’infrastruttura tra i soggetti che possono richiedere tale verifica all’Organismo di regolazione, mentre non ha previsto la possibilità per codesto Gestore di subordinare l’avvio della procedura di assegnazione della capacità al pronunciamento di quest’Ufficio ai sensi dell’art. 59, co. 3 della legge 99/2009*”¹¹.

Il recepimento della Direttiva CE n. 58/2007 e l’art. 59 legge n. 99/2009

18. Con decisione del 9 novembre 2010 l’URSF stabilisce che il servizio richiesto da Arenaways compromette l’equilibrio economico del contratto di servizio pubblico in termini di redditività di Trenitalia; conseguentemente, l’URSF limita le tracce richieste da Arenaways alle sole fermate di Milano e Torino.

19. Con riferimento a tale decisione, che ha l’effetto di ridurre in modo apprezzabile la portata dell’ingresso sul mercato del nuovo operatore, il denunciante rileva alcune criticità in relazione all’art. 59 della legge n. 99/2009.

In primo luogo, il denunciante pone in dubbio la stessa applicabilità della norma al caso di specie: poiché il servizio offerto da Arenaways, per le sue caratteristiche, non si sovrappone al contratto di servizio, esso non avrebbe comunque dovuto essere assoggettato all’art. 59 della legge n. 99/2009; in secondo luogo, l’art. 59, comma 2, in quanto si riferisce allo “*svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale, ivi compresa la parte*

¹⁰ Lettera del 24 luglio 2009, inviata dall’URSF a RFI e, per conoscenza, a Regione Piemonte, Regione Lombardia, DGTF del Ministero dei Trasporti e Arenaways.

¹¹ Lettera del 17 settembre 2010, inviata dall’URSF a RFI, che ribadisce quanto affermato con lettera del 18 maggio 2010 inviata dall’URSF a RFI.

internazionale di servizi svolta sul territorio italiano”, sembrerebbe ampliare in modo eccessivo e snaturare le indicazioni della Direttiva CE n. 58/2007, che si riferisce al solo trasporto internazionale di passeggeri, con diritto di far salire e scendere i passeggeri in stazioni situate lungo il percorso internazionale.

V. VALUTAZIONI

I mercati rilevanti e la posizione dominante di RFI

20. I comportamenti segnalati sono avvenuti sul mercato dell’accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale, su cui è agevole individuare la posizione dominante di RFI.

Tale posizione dominante discende direttamente dall’atto concessorio di cui al D.M. 31 ottobre 2000 n. 138/T, con cui la società del gruppo FS ha assunto la gestione in monopolio legale della quasi totalità della rete nazionale.

RFI svolge i propri ruoli di concessionario, gestore della rete e regolatore tecnico essendo una società partecipata al 100% da FS.

FS controlla anche Trenitalia, l’operatore *incumbent* nei mercati a valle della fornitura di servizi di trasporto ferroviario, incluso il mercato nazionale dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri, ove opera Arenaways.

Le condotte contestate

21. I comportamenti oggetto di denuncia si prestano ad integrare un’ipotesi di condotta abusiva del gruppo FS, per il tramite della controllata RFI, volta ad ostacolare se non escludere, con pregiudizio del consumatore finale, l’accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale e conseguentemente l’ingresso nel mercato italiano del trasporto passeggeri, da parte del nuovo entrante Arenaways, favorendo così la controllata di FS, Trenitalia.

22. Tale condotta si sostanzia principalmente nell’adozione da parte di RFI di comportamenti ingiustificatamente dilatori, che hanno ritardato e limitato in modo significativo l’accesso del nuovo operatore ferroviario alla rete nazionale e quindi la sua entrata nel mercato italiano dei servizi di trasporto passeggeri.

I comportamenti contestati iniziano a partire dalla richiesta avanzata da

Arenaways nel 2008, volta ad ottenere le tracce necessarie ad operare nel periodo 2008-2009 e proseguono durante l'intero iter di assegnazione delle tracce, che ha portato - nel novembre 2010 - alla tardiva sottoscrizione del contratto tra RFI ed Arenaways.

Ciò si evince da elementi quali: i) l'uso strumentale, da parte di RFI, della consultazione, avviata sin dal 2008, con le Regioni territorialmente interessate, consultazione da cui, peraltro, non sono emersi elementi ostativi alla prospettata attività di Arenaways; ii) le ripetute sollecitazioni a completare il processo di assegnazione delle tracce pervenute ad RFI da parte della DGTF del Ministero dei Trasporti e dell'URSF, a cui RFI non ha dato riscontro.

23. Inoltre, a partire da maggio 2010, RFI risulta avere subordinato, strumentalmente e indebitamente, la procedura di assegnazione delle tracce ad Arenaways alle decisioni assunte dall'URSF in base all'art. 59 della legge n. 99/2009.

24. Nel corso dell'istruttoria sarà valutato, laddove ne ricorressero i presupposti, in che misura i comportamenti posti in essere siano stati facilitati da disposizioni normative o atti regolamentari di settore. In tal caso, si dovrà verificare la compatibilità di quest'ultima con gli articoli 4.3 del TUE, 102 del TFUE e 106 del TFUE¹².

L'applicabilità del diritto comunitario

25. Non vi è dubbio che le condotte in questione, sebbene riferite a rotte che interessano due regioni del Nord d'Italia, coinvolgono l'intero territorio italiano, essendo state poste in essere dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale; esse risultano idonee a pregiudicare il commercio tra Stati membri, ai sensi dell'art. 102 TFUE, poiché consolidano la compartimentazione del mercato a livello nazionale, ostacolando così l'integrazione economica voluta dal Trattato¹³.

¹² Cfr. la sentenza della Corte di Giustizia relativa al caso Consorzio Industrie Fiammiferi, secondo cui, in presenza di comportamenti di imprese in contrasto con l'articolo 81 o 82 del Trattato CE (ora articoli 101 e 102 TFUE), che sono imposti o favoriti da una normativa nazionale che ne legittima o rafforza gli effetti, un'autorità nazionale preposta alla tutela della concorrenza cui sia stato affidato il compito di vigilare sul rispetto di tali disposizioni ha l'obbligo di disapplicare tale normativa nazionale. Sentenza della Corte di Giustizia delle CE del 9 settembre 2003, in causa C-198/01, Consorzio Industrie Fiammiferi/AGCM.

¹³ Cfr. Comunicazione della Commissione recante "Linee direttrici sulla nozione di pregiudizio al commercio tra Stati membri di cui agli articoli 81 e 82 del Trattato", in GUCE C101/81 del 27 aprile 2004.

RITENUTO, pertanto, che i comportamenti posti in essere da FS, per il tramite di RFI, nel mercato dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, consistenti nell'adozione di condotte ingiustificatamente dilatorie nell'ambito della procedura di assegnazione delle tracce al nuovo entrante Arenaways, volte ad ostacolare se non escludere il suo ingresso sul mercato del trasporto nazionale passeggeri, a beneficio di Trenitalia, appaiono configurare violazioni dell'articolo 102 del TFUE;

DELIBERA

- a) l'avvio dell'istruttoria ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti delle società Ferrovie dello Stato S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., per accertare l'esistenza di violazioni dell'articolo 102 del TFUE;
- b) la fissazione del termine di giorni sessanta, decorrente dalla data di notificazione del presente provvedimento, per l'esercizio da parte dei legali rappresentanti delle parti, o da persona da essi delegata, del diritto di essere sentiti, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione Agroalimentare e Trasporti della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità almeno quindici giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;
- c) che il responsabile del procedimento è la Dott.ssa Stefania Di Girolamo;
- d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione Agroalimentare e Trasporti della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità dai rappresentanti legali delle parti o da persona da essi delegata;
- e) che il termine di chiusura dell'istruttoria è fissato al 31 dicembre 2011.

Il presente provvedimento verrà notificato ai soggetti interessati e pubblicato nel Bollettino dell’Autorità Garante della Concorrenza e del mercato.

IL SEGRETARIO GENERALE

Luigi Fiorentino

IL PRESIDENTE

Antonio Catricalà