

INTESE E ABUSO DI POSIZIONE DOMINANTE

A536 - REGIONE TOSCANA/GARA PER L’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Provvedimento n. 28255

L’AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 3 giugno 2020;

SENTITO il Relatore Dottoressa Gabriella Muscolo;

VISTO l’articolo 102 del Trattato sul Funzionamento dell’Unione Europea (TFUE);

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

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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;

VISTA la “*Comunicazione relativa all’applicazione dell’articolo 14 bis della legge 10 ottobre 1990, n. 287*” assunta con provvedimento n. 16218 nell’adunanza del 12 dicembre 2006;

VISTA la denuncia di Autolinee Toscane S.p.A. pervenuta in data 15 ottobre 2019 e successive integrazioni;

VISTA la denuncia della Regione Toscana – Direzione Generale Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale pervenuta in data 11 marzo 2020 e successive integrazioni;

VISTE le audizioni con la Regione Toscana del 30 ottobre 2019 e con il Consorzio ONE S.c a.r.l. del 19 novembre 2019;

VISTI gli atti del procedimento;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

I.1 Le imprese denunciate

1. ONE S.c. a r.l. (nel seguito, anche ‘ONE’) è una società consortile costituita in data 27 dicembre 2017 con il fine di assumere, in proprio e per conto delle società consorziate, gli obblighi derivanti dal contratto ponte di cui al Decreto Dirigenziale n. 11613 del 4 agosto 2017 (di seguito “Contratto Ponte”), stipulato con la Regione Toscana in data 29 dicembre 2017, contestualmente all’“*Accordo tra Regione Toscana, Mobit S.c. a r.l. (in proprio e per conto delle proprie consorziate) e Autolinee Toscane S.p.A. in merito ai rapporti tra contratto di gara e contratto ponte*” (di seguito, *Accordo a latere*), per garantire la continuità dei servizi di trasporto pubblico su gomma urbano ed

*extra-urbano (TPL)*¹ nell'ambito regionale toscano, nelle more della stipula del contratto con l'aggiudicatario della gara unica relativa ai suddetti servizi, allo scopo di assicurare un livello del servizio adeguato alla domanda di mobilità e di *“dare tempestiva attuazione alle attività propedeutiche necessarie per il contratto di gara”*. ONE, nel 2018, ha realizzato un fatturato pari a circa 237,3 milioni di euro.

Di seguito sono elencate le imprese consorziate a ONE, di primo e secondo livello, attive nell'erogazione di servizi di TPL in Toscana, delle quali **sono Parti** del presente procedimento, **oltre a ONE S.c. a r.l., quelle indicate in grassetto**² (da ora in poi indicate tutte insieme come “gestori uscenti” o “consorziate”).

2. ATAF&Linea S.c. a r.l., che detiene una quota del capitale sociale di ONE del 18,56% e ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 101,8 milioni di euro. Il suo capitale sociale è a sua volta detenuto da:

- **Ataf Gestioni S.r.l.**, società controllante con una quota del 77,8%, che ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 86,2 milioni di euro;
- **Li-nea S.p.A.**, che ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 15,7 milioni di euro.

3. Tiemme S.p.A., che detiene una quota del capitale sociale di ONE del 9,87% e ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 85,3 milioni di euro.

4. Siena Mobilità S.c. a r.l., che detiene una quota del capitale sociale di ONE dell'11,88% e ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 37,5 milioni di euro. Il suo capitale sociale è a sua volta detenuto da:

- Tiemme S.p.A., società controllante con una quota dell'86,22%, già menzionata;
- **ByBus S.c. a r.l.**, che ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 3,8 milioni di euro;
- **BusItalia – Sita Nord S.r.l.**, che ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 143 milioni di euro.

5. CTT Nord S.r.l., che detiene una quota del capitale sociale di ONE del 10,78% e ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 100 milioni di euro.

6. Vaibus S.c. a r.l., che detiene una quota del capitale sociale di ONE del 10,3% e ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 32,3 milioni di euro. Il suo capitale sociale è a sua volta detenuto da:

- CTT Nord S.r.l., società controllante con una quota del 89,6%, già menzionata;
- **Trasporti Toscani S.r.l.**, che ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 6,9 milioni di euro;

¹ La gestione del TPL nell'Ambito Regionale Toscano comprende anche l'esercizio della Funicolare Certaldo, della Funicolare Montenero e della Tramvia Firenze.

² La Regione Toscana, nella sua comunicazione del 28 maggio 2020, ha chiarito che Consorzio Lucchese Bus S.c.p.a. (CLUB), Autoservizi F.lli Magherini S.n.c., Puccionibus S.r.l., Renieri Bus di Beatrice e Valeria Renieri & C. S.n.c. e Autolinee Sequi Pier Luigi S.a.s., hanno regolarmente completato la procedura di trasferimento dei beni, fornendo tutte le relative informazioni necessarie. Pertanto, le citate società non sono Parti del presente procedimento.

- Consorzio Lucchese Bus S.c.p.a. (CLUB), che ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 7,7 milioni di euro.

7. Consorzio Pisano Trasporti S.r.l. (CPT), che detiene una quota del capitale sociale di ONE dell'8,7% e ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 32,1 milioni di euro. Il suo capitale sociale è a sua volta detenuto da:

- CTT Nord S.r.l., società controllante con una quota del 95,3%, già menzionata;
- Autolinee Sequi Pier Luigi S.a.s.;
- **3' Millennium Travel S.r.l.**, che ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 1,7 milioni di euro.

8. Etruria Mobilità S.c. a r.l., che detiene una quota del capitale sociale di ONE del 7,54% e ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 23 milioni di euro. Il suo capitale sociale è a sua volta detenuto da:

- Tiemme S.p.A., società controllante con una quota del 52,57%, già menzionata;
- BusItalia – Sita Nord S.r.l., società già menzionata;
- Trasporti Toscani S.r.l., società già menzionata;
- **Baschetti Autoservizi S.r.l.** che ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 2 milioni di euro;
- **A.L.A. Bus S.r.l.** che ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 1,8 milioni di euro;
- Autolinee Toscane S.p.A. (cfr. *infra*);
- **Autolinee Fabbri S.r.l.**, che ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 1 milione di euro.

9. BluBus S.c. a r.l., che detiene una quota del capitale sociale di ONE del 6,82% e ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 22,6 milioni di euro. Il suo capitale sociale è a sua volta detenuto da:

- **Copit S.p.A.**, società controllante con una quota del 74,8%, che ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 20,7 milioni di euro;
- Trasporti Toscani S.r.l., società già menzionata;
- CTT Nord S.r.l., società già menzionata.

10. Consorzio Autolinee Pratesi S.c.a.r.l. (C.A.P.), che detiene una quota del capitale sociale di ONE del 6,49% e che ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 26,4 milioni di euro e il cui capitale sociale è interamente detenuto dalla **Cooperativa Autotrasporti Pratese – Società Cooperativa** che, nel 2018, ha realizzato un fatturato pari a 40,6 milioni di euro.

11. Autolinee Mugello Valdisieve S.c. a r.l. (A.M.V.), che detiene una quota del capitale sociale di ONE del 3,6% e ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 9,3 milioni di euro. Il suo capitale sociale è a sua volta detenuto da:

- BusItalia – Sita Nord S.r.l., società controllante con una quota del 68,6%, già menzionata;
- Autolinee Toscane S.p.A. (cfr. *infra*);
- Cooperativa Autotrasporti Pratese – Società Cooperativa, già menzionata;
- Autoservizi F.lli Magherini S.n.c.

12. Autolinee Chianti Valdarno S.c. a r.l. (A.C.V.), che detiene una quota del capitale sociale di ONE del 3,45% e ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 10 milioni di euro. Il suo capitale sociale è a sua volta detenuto da:

- BusItalia – Sita Nord S.r.l., società controllante con una quota del 78,08%, già menzionata;
- Cooperativa Autotrasporti Pratese – Società Cooperativa, già menzionata;
- **Ala Golden Tour S.r.l.**, che ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 2,7 milioni di euro;
- Autolinee Toscane S.p.A., (cfr. *infra*);
- **Fratelli Alterini Autoservizi Reggello di Piero Alterini e C. S.n.c.**

13. PiùBus S.c a r.l., che detiene una quota del capitale sociale di ONE del 2,01% e ha realizzato, nel 2018, un fatturato pari a circa 6 milioni di euro. Il suo capitale sociale è a sua volta detenuto da:

- Cooperativa Autotrasporti Pratese – Società Cooperativa, che detiene una quota del 40,41%, già menzionata;
- BusItalia – Sita Nord, che detiene una quota del 40,74%, già menzionata;
- Copit S.p.A., società già menzionata;
- Puccionibus S.r.l.;
- Renieri Bus di Beatrice e Valeria Renieri & C. S.n.c.

1.2 I soggetti denunciati

14. Autolinee Toscane S.p.A. (di seguito “AT”) è una società interamente controllata da RATP Dev SA e dalla RATP Dev Italia S.r.l., a loro volta controllate dalla Rège Autonome des Transports Parisiens, Ente pubblico controllato dallo Stato francese. Il gruppo multinazionale è attivo nei servizi di trasporto terrestre di passeggeri in Francia e in altri paesi del mondo. Nel 2018, AT ha realizzato un fatturato in Italia pari a circa 3,8 milioni di euro.

15. Regione Toscana – Direzione Generale Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale (di seguito “Regione Toscana”) è l’Ente che, con Decreti n. 3546 dell’8 agosto 2012 e n. 3794 del 13 settembre 2013, ha dato avvio alla procedura di affidamento in concessione di servizi di trasporto pubblico locale nell’Ambito Territoriale Ottimale della Regione Toscana (di seguito, Ambito Regionale Toscano) ai sensi del Reg. CE n. 1370/2007, aggiudicandola definitivamente ad AT con decreto 19 aprile 2019 n. 6585.

II. LA DENUNCIA

16. In data 15 ottobre 2019, è pervenuta una denuncia da parte di AT, più volte integrata, da ultimo in data 26 maggio 2020, relativamente alla gara bandita dalla Regione Toscana nel 2013 per l’aggiudicazione dei servizi di TPL relativi al bacino unico regionale. In particolare, AT, aggiudicataria in via definitiva della gara, segnala i reiterati comportamenti ostruzionistici al suo subentro nella gestione del servizio posti in essere dai gestori uscenti del servizio consorziati in ONE, con particolare riguardo al mancato trasferimento di informazioni indispensabili e al mancato espletamento di atti necessari a consentire ad AT di succedere nella disponibilità di tutti i beni mobili (autobus e attrezzature) e immobili (depositi) essenziali, e del personale, nonché a consentire il corretto svolgimento del servizio.

17. Con comunicazione dell'11 marzo 2020, più volte integrata, da ultimo in data 28 maggio 2020, la Regione Toscana, con motivazioni sostanzialmente analoghe a quelle di AT, ha sollecitato un intervento dell'Autorità ai sensi dell'art. 102 del TFUE, con contestuale adozione di idonee misure cautelari ex art. 14 bis della legge n. 287/1990, al fine di evitare che gli ostacoli opposti dai gestori uscenti e da ONE al subentro di AT nello svolgimento dei servizi di TPL nella regione Toscana determinino danni gravi e irreparabili alla concorrenza, con un ulteriore slittamento dell'avvio del servizio, già più volte posticipato e attualmente fissato al 1° luglio 2020. In particolare la Regione Toscana - nell'evidenziare che la continuità del servizio è attualmente garantita in forma emergenziale mediante l'adozione di atti d'obbligo (cfr. *infra*) - ha chiesto un intervento dell'Autorità affinché la Regione "...possa procedere con la massima celerità a dare attuazione all'esito della Gara nel rispetto del principio di libera concorrenza assicurato dalla stessa, dell'interesse qualificato dell'aggiudicatario e del principio di economicità dell'azione amministrativa, comportando l'avvio del servizio, a seguito della procedura di evidenza pubblica un risparmio notevole per l'Ente".

III. LE PROBLEMATICHE EMERSE AL SUBENTRO DI AT NELL'OFFERTA DEL SERVIZIO DI TPL NELLA REGIONE TOSCANA

III.1 Il contenzioso sulla gara

18. Nel 2013, la Regione Toscana ha bandito la gara per l'affidamento del lotto unico regionale dei servizi di trasporto pubblico locale (nel seguito anche Gara TPL Toscana). Alla gara hanno partecipato due operatori, AT e il Consorzio Mobit S.c. a r.l.³ (di seguito Mobit).

Con decreto 2 marzo 2016 n. 973, la Regione ha inizialmente disposto l'aggiudicazione definitiva del servizio in favore di AT. L'aggiudicazione è stata impugnata da Mobit innanzi al TAR Toscana, che ha annullato l'aggiudicazione ritenendo entrambe le offerte irregolari. Avverso la relativa sentenza n. 1548/2016, emessa all'esito di un giudizio nell'ambito del quale è stata coinvolta in via pregiudiziale anche la Corte di Giustizia, per la risoluzione di alcune questioni interpretative del Reg. CE 1370/2007/CE, sia Mobit che AT hanno proposto ricorso in Consiglio di Stato.

19. In considerazione del rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia, il 29 dicembre 2017 la Regione, ai sensi dell'art. 5, par. 5 del Regolamento, ha dovuto sottoscrivere il Contratto Ponte con il consorzio ONE - costituito da tutte le imprese esercenti i servizi di TPL nell'Ambito Regionale Toscano, e per la quasi totalità imprese già aderenti a Mobit - per la gestione dei servizi oggetto della gara dal 1° gennaio 2018 al 31 dicembre 2019, durata ritenuta compatibile con la risoluzione del contenzioso e l'eventuale subentro del nuovo aggiudicatario AT. Contestualmente la Regione, Mobit e AT hanno sottoscritto l'Accordo *a latere* concernente "[...] i rapporti tra contratto di gara e Contratto Ponte".

20. A fronte dell'impossibilità di dare completamento alla procedura di gara con il subentro di AT nella gestione del servizio entro la scadenza del 31 dicembre 2019 prevista dal Contratto Ponte, i gestori uscenti consorziati in ONE hanno continuato a gestire il servizio sulla base di una serie di atti di imposizione d'obbligo per l'esercizio del servizio di TPL nell'Ambito Regionale Toscano adottati dalla Regione Toscana con decreti dirigenziali n. 21075 del 20 dicembre 2019, per il periodo

³ In Mobit si sono consorziati la quasi totalità degli attuali gestori del TPL nell'ATO unico della Regione Toscana.

dal 1° al 31 gennaio 2020, n.1058 del 28 gennaio 2020, per il periodo dal 1° al 29 febbraio 2020, n. 2865 del 21 febbraio 2020, per il periodo dal 1° marzo al 30 aprile 2020, n. 6157 del 24 aprile 2020, per il periodo dal 1° maggio al 31 maggio 2020. Stante la previsione di avvio del servizio alla data del 1° luglio p.v., la Regione Toscana è in procinto di adottare un ulteriore atto d'obbligo, nei confronti di ONE e dei gestori uscenti consorziati, per garantire il servizio anche per il mese di giugno 2020.

21. La Corte di giustizia dell'Unione ha pubblicato la sentenza sulla questione pregiudiziale sollevata dal Consiglio di Stato in data 21 marzo 2019, concludendo in senso sostanzialmente favorevole all'aggiudicazione di AT (su cui *infra*)⁴. La Regione Toscana, nelle more del giudizio e tenuto conto della decisione della CGUE, con decreto 19 aprile 2019 n. 6585, ha comunque disposto la nuova aggiudicazione definitiva in favore di AT, affidando a questi il compito di porre in essere, entro 6 mesi, tutte le attività necessarie per assicurare il corretto svolgimento del servizio a far data dal 1° gennaio 2020. Gli speculari obblighi a carico dei gestori uscenti consorziati in ONE sono disciplinati dai citati Contratto Ponte (art. 15 ed allegato "M") e Accordo *a latere*.

Nelle more il Consiglio di Stato, con sentenza dell'11 dicembre 2019⁵, ha statuito la legittimità della scelta della Regione Toscana di proseguire nella gara, richiedendo la presentazione da parte dei due contendenti di un nuovo PEF e lasciando valide la presentazione e valutazione delle offerte tecnica ed economica di Mobit e AT, così confermando l'aggiudicazione del 19 aprile 2019.

22. Subito dopo la rinnovata aggiudicazione della Gara TPL Toscana in favore di AT, Mobit ha instaurato un nuovo contenzioso innanzi al TAR Toscana (sez. I, R.G. n. 750/2019), concernente le modalità di calcolo dell'indice DSCR di sostenibilità finanziaria dell'offerta.

23. In data 19 marzo 2020, è stata pubblicata la sentenza del TAR Toscana, Sez. I, n. 344/2020, che ha respinto *in toto* il ricorso di Mobit.

24. Mobit ha impugnato dinanzi al Consiglio di Stato anche la predetta sentenza, con ricorso in appello munito di domanda cautelare, notificato in data 3 aprile 2020 (R.G. n. 2968/2020).

III.2 I fatti successivi alla rinnovata aggiudicazione e alle sentenze del Consiglio di Stato dell'11 marzo 2019 e del TAR Toscana del 19 marzo 2020

25. La disciplina delle attività propedeutiche al subentro dell'aggiudicatario, contenuta nell'art. 15 della L.R. n. 42/98, negli atti di gara, nell'allegato "M" del Contratto Ponte e nell'Accordo *a latere*, abbraccia un insieme ampio di obblighi di *facere* in capo ad AT, ai gestori uscenti e a ONE. Su questi ultimi, in particolare, grava sia il dovere di fornire tutte le informazioni rilevanti ai fini del subentro, sia il dovere di astenersi dal compiere attività che possano pregiudicare il buon esito del subentro da parte di AT. L'allegato "M" al Contratto Ponte, in particolare, individua tutte le attività propedeutiche che gli attuali gestori del servizio di TPL devono porre in essere (trasmissione di informazioni e attività correlate) in vista del subentro di AT.

26. All'indomani dell'aggiudicazione definitiva, si è aperto un ampio contraddittorio tra le Parti, che ha riguardato sia la carenza di informazioni fornite dai gestori uscenti e ONE in violazione del Contratto Ponte (e dell'Allegato M), sia le modalità di svolgimento dei sopralluoghi sui beni

⁴ Corte di Giustizia UE, IV Sezione, sentenza 21 marzo 2019 alle cause riunite C-350/17 e C-351/17.

⁵ Sent. CdS, sez. V, n. 8411 del'11 dicembre 2019 di definizione dei ricorsi rubricati ai nn. 9624 del 2016, 9725 del 2016 e 9177 del 2017 tra AT S.p.A. e Mobit s.c. a r.l.

essenziali (immobili e bus) sia, infine, le modalità di acquisizione delle informazioni relative al personale. Tutti gli aspetti lamentati da AT sono stati sollevati nell'ambito di appositi incontri organizzati presso gli uffici della Regione.

27. Dopo una fase iniziale nella quale sembrava che i gestori uscenti e AT potessero arrivare ad una risoluzione dei punti di contrasto, il processo di subentro del nuovo operatore AT è entrato in una situazione di stallo. Nelle sue richieste di intervento, la Regione Toscana allega ampia documentazione concernente le fasi propedeutiche all'attuazione dell'esito della gara, dal febbraio 2020 a tutt'oggi⁶, dalla quale appare evincersi con chiarezza l'impossibilità di arrivare a una conclusione positiva della gara a causa dei comportamenti ostruzionistici posti in essere dai gestori uscenti, anche tramite il consorzio ONE.

28. La Regione evidenzia che, con nota del 21 febbraio 2020 inviata sia ad AT che a ONE, dando atto che le stesse non erano addivenute a un accordo sulla definizione della versione definitiva del cronoprogramma, comunicava di aver provveduto ad approvare autonomamente e, in via definitiva, il cronoprogramma delle attività di subentro relative a personale, autobus e tutti i beni mobili e immobili essenziali, a seguito delle procedure espletate ai sensi dell'art. 15 del Contratto Ponte sottoscritto in data 29 dicembre 2017. In risposta alle missive del 23 e 24 febbraio 2020 di ONE, la Regione precisava inoltre, con nota del successivo 26 febbraio, che il cronoprogramma inviato rappresentava la versione finale e definitiva al fine di dare attuazione alle attività di subentro del nuovo gestore, con avvio al 9 marzo 2020.

29. Con successiva delibera n. 281 del 2 marzo 2020, la Giunta regionale dava mandato al Dirigente del Settore TPL di sottoscrivere il contratto con efficacia differita all'avvio del servizio al 1° giugno 2020, così da coordinare attività complesse e non creare disagi all'utenza, e stabilendo che fino a tale data la continuità del servizio sarebbe stata garantita mediante l'adozione di atti di obbligo ai sensi del Reg. CE n.1370/2007.

30. Con comunicazione del 3 marzo 2020, ONE formulava alla Regione istanza di congruo differimento dell'efficacia del cronoprogramma motivando la richiesta alla luce dell'udienza del TAR Toscana del 26 febbraio 2020 in merito al già citato contenzioso (sez. I, R.G. n. 750/2019) sulla rinnovata aggiudicazione della gara ad AT, a esito della quale il Giudice aveva chiesto alle Parti di non richiedere il dispositivo, al fine di dare al Collegio un lasso di tempo adeguato per la pubblicazione della sentenza (comunque non superiore al mese) stante la complessità e la delicatezza della questione. In considerazione della circostanza che il cronoprogramma prevedeva che la firma degli atti di trasferimento iniziasse a far data dal 9 marzo 2020, e quindi presumibilmente prima della pronuncia del TAR Toscana, *[omissis]*^{*}. A nulla sarebbe valsa per ONE la circostanza che i suddetti atti prevedessero un termine di inizio di efficacia del trasferimento differito al 1° giugno 2020, in quanto ciò non avrebbe modificato il fatto che, già con la sottoscrizione degli atti in parola, le Parti si sarebbero trovate irrevocabilmente ad alienare i suddetti beni, oltretutto con spese irreversibili di registrazione, trascrizione e voltture catastali che sarebbero state, in caso di annullamento dell'aggiudicazione, addebitate alla Regione Toscana.

⁶ Cfr., in particolare, Comunicazione dell'11 maggio 2020 e relativi allegati.

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

31. Con lettera del 5 marzo 2020, la Regione Toscana rigettava la richiesta di proroga, ribadendo che l'inizio di efficacia degli atti era differita al 1° giugno 2020 ed evidenziando che: i) le lamentate spese di trascrizione, registrazione e volture catastali, in caso di esito non favorevole ad AT, sarebbero rimaste in capo a quest'ultima, ii) i rogiti sarebbero comunque stati effettuati (sempre con efficacia differita) dopo il 24 marzo 2020 (quindi a sentenza depositata), prevedendo la prima fase del cronoprogramma solo il subentro in locazione.

32. Nella stessa giornata, il consorzio ONE, con nuova lettera alla Regione Toscana, aggiungeva un'ulteriore motivazione a sostegno della richiesta di congruo differimento del cronoprogramma, consistente nella difficoltà/impossibilità di tenere le Assemblee dei Soci delle proprie consorziate deputate ad assumere le decisioni in merito alla richiesta di stipula delle alienazioni e alla cessione dei contratti a causa delle disposizioni del DPCM del 4 marzo 2020, art.1, comma 1, lett. a).

33. Il 6 marzo 2020, la Regione rispondeva a ONE ribadendo il rigetto della richiesta di differimento del cronoprogramma, con la motivazione che ciascuno dei gestori uscenti o Ente/soggetto proprietario dei beni immobili essenziali per lo svolgimento del TPL su gomma aveva già provveduto, come atto propedeutico alla gara, a inviare una "*dichiarazione di volontà per la messa a disposizione dei beni essenziali*" – dichiarazione necessariamente preceduta, nel rispetto del codice civile e degli atti statutari, da delibere degli organi collegiali competenti a fornire le autorizzazioni sul patrimonio societario – indicando, sotto la propria responsabilità, il titolo in virtù del quale i beni immobili essenziali sarebbero stati messi a disposizione, e allegando anche perizia giurata di stima (se a titolo di proprietà) o l'atto di fissazione del canone (se a titolo di locazione); tali dichiarazioni erano presenti nella *data room* di gara (*Sez A/allegati tecnici per offerta b/elenco beni per offerta beni immobili/sottocartelle aziendali*). A tale atto propedeutico la Regione ricordava, inoltre, di aver fatto seguire una determinazione che fissava il valore di ciascun immobile in via definitiva o provvisoria nei casi di contestazione (come previsto dalla Delibera ART n. 49/2015, Allegato A, punto 3). Non essendo mutati i presupposti e le condizioni sottese alle sopracitate dichiarazioni di volontà presenti nella *data room*, non vi erano i presupposti per il differimento del cronoprogramma, rimanendo in capo a ciascun gestore uscente o Ente/soggetto la valutazione sull'opportunità di convocare le proprie Assemblee per un aggiornamento sullo stato di avanzamento delle attività di subentro previste dal cronoprogramma.

34. In data 10 marzo 2020, con nuova comunicazione alla Regione Toscana, ONE, richiamando l'estensione delle misure precauzionali - già previste per la Lombardia - all'intero territorio nazionale annunciate dal Presidente del Consiglio la sera del 9 marzo 2020, ribadiva l'impossibilità per i gestori uscenti e ONE di effettuare qualsiasi tipo di riunioni, quali quelle preordinate ad attuare il cronoprogramma, chiedendo un differimento delle attività previste a una data successiva al 3 aprile 2020.

35. Con missiva dello stesso giorno, la Regione Toscana comunicava ancora una volta a ONE (e ad AT) di non poter accogliere la richiesta di differimento ai sensi del DPCM del 9 marzo 2020 formulata da ONE, in quanto le misure emergenziali ivi previste limitavano gli spostamenti delle persone fisiche facendo salvi quelli motivati da comprovate esigenze lavorative, alle quali certamente erano ascrivibili le attività connesse all'esigenza di concludere una procedura di gara inerente lo svolgimento di un servizio pubblico essenziale qual è il TPL. La Regione invitava quindi le Parti a riprogrammare nel più breve tempo possibile, e comunque entro e non oltre il 10 aprile

2020 (data finale del cronoprogramma), gli appuntamenti per la stipula dei contratti ivi previsti e non sottoscritti.

36. Nel frattempo, l'iniziale cronoprogramma con avvio al 9 marzo 2020 non trovava esecuzione, in quanto gli attuali gestori del servizio aderenti a ONE omettevano di trasmettere le informazioni necessarie per i rogiti e di provvedere ai relativi adempimenti istruttori, rifiutando di presentarsi per procedere alla stipula⁷.

37. In data 17 marzo 2020, con comunicazione inviata all'Autorità (e per conoscenza anche alla Regione Toscana, ad AT e a tutte le proprie consorziate) ONE, in riscontro alle comunicazioni trasmesse da AT e dalla Regione Toscana - volte a suo dire a stimolare un ipotetico abuso di posizione dominante - negava che vi fosse una presunta volontà dei gestori uscenti di sottrarsi al rispetto del cronoprogramma degli atti di trasferimento dei beni essenziali. Al riguardo, nella sua comunicazione, ONE evidenziava come tale cronoprogramma fosse stato approvato unilateralmente dalla Regione Toscana in data 25 febbraio 2020⁸, ovvero il giorno precedente alla celebrazione dell'udienza di merito innanzi al TAR Toscana, relativa al contenzioso sulla rinnovata aggiudicazione della gara ad AT concernente *“un oggetto diverso e del tutto nuovo rispetto a quelli esaminati dal Consiglio di Stato”* nella sentenza dell'11 dicembre 2019, ovvero *“nell'ambito di una vicenda contenziosa ancora pienamente in essere”*. Alla luce della richiesta del Presidente del TAR di un lasso di tempo - comunque non superiore a 30 giorni - per la pubblicazione della sentenza (senza la richiesta del dispositivo), e anche tenuto conto i) degli impedimenti e delle cautele imposti a livello nazionale dall'emergenza Covid-19, nonché ii) della nuova data per l'avvio del servizio fissata al 1° giugno 2020, ONE sottolineava l'assenza di qualsiasi valida ragione per non attendere il pronunciamento della giustizia amministrativa. Lo slittamento del cronoprogramma avrebbe anche consentito di portare a termine il confronto con AT e Regione rispetto alla sottoscrizione dei testi contrattuali, ancora privi, a dire di ONE, delle necessarie clausole di garanzia in favore dei gestori uscenti.

38. Con comunicazione alle Parti del 20 marzo 2020, la Regione Toscana, preso atto della pubblicazione in data 19 marzo 2020 della sentenza n. 244/2020 che respingeva totalmente i motivi di ricorso di Mobit, e anche a seguito di un confronto con le Parti interessate, disponeva lo slittamento temporale del cronoprogramma⁹ (che veniva allegato alla comunicazione) in conseguenza delle ultime misure adottate per l'emergenza sanitaria Covid-19, con un nuovo inizio a far data dal 16 aprile 2020, ferma restando la data del 1° giugno 2020 per l'avvio del servizio di TPL con il nuovo gestore.

La Regione, al fine di impiegare in modo proficuo il periodo di sospensione stabilito, costituiva inoltre con le Parti interessate un tavolo tecnico giuridico, coordinato dall'Avvocatura regionale, al

⁷ Cfr. Comunicazione Regione Toscana 11 maggio 2020, all. 4, note di AT del 9, 10, 11 e 12 marzo 2020 e all. 5, nota AT del 12 marzo 2020 su stipula con modalità a distanza.

⁸ In realtà il cronoprogramma era stato approvato il 21 febbraio 2020.

⁹ Il documento riportava in dettaglio il nuovo calendario di trasferimento i) di 53 beni immobili in locazione (proprietario, utilizzatore, indirizzo, data e orario) presso notaio in Scandicci (FI); ii) di 40 beni immobili con relativi impianti, arredi e attrezzature (proprietario, utilizzatore, indirizzo, data e orario) presso notaio in Torino; iii) di 16 beni mobili tra cespiti e magazzino, attrezzature, AVM e tecnologie (proprietario, data e orario) presso notaio in Scandicci (FI); iv) di bus e veicoli facenti capo a 21 proprietari (proprietario, ora e data) presso notaio in Firenze; v) del personale, con una individuazione precisa di tutti i passaggi di trasferimento, con indicazione di data e adempimento.

fine di definire i testi dei contratti di locazione e di compravendita dei beni essenziali oggetto di subentro.

39. Nel frattempo AT, con comunicazione del 23 marzo 2020 alle consorziate di ONE, e per conoscenza a questa Autorità e alla Regione Toscana, prendendo atto dello slittamento del cronoprogramma della stipula degli atti a far data dal 16 aprile 2020 e, condividendo la proposta della Regione di procedere in *medio tempore* alla definizione dei testi contrattuali, rinnovava con forza la richiesta di trasmissione delle informazioni e dei documenti mancanti, oltre a rispondere, punto su punto, ad una serie di questioni sollevate, ritenendole erronee o infondate.

40. In data 1° aprile 2020, Busitalia Sita Nord S.r.l., consorziata di ONE, comunicava ad AT, e per conoscenza alla Regione e all’Autorità, come le sue continue segnalazioni all’Antitrust rappresentassero un’indebita pressione per indurla a sottoscrivere atti di trasferimento a condizioni non accettabili in situazioni ordinarie o ad accettare obblighi che nulla avrebbero a che fare con la causa tipica dei contratti da sottoscrivere, evidenziando, tra l’altro, i) presunti errori nell’indicazione del valore dei beni di cui agli allegati A) e B) trasmessi da AT; ii) che il testo del contratto (art. 4) prevedeva ingiustificate detrazioni e compensazioni per *“non meglio precisati conguagli per successive somme maturate o maturande”* fino alla data di efficacia dell’atto e *“deduzioni per eventuali ulteriori passività e compensazioni di legge e di contratto”*. Analoghe comunicazioni venivano inviate all’Autorità da Ataf Gestioni S.r.l. e da Tiemme Toscana Mobilità S.p.A., anch’esse consorziate di ONE, rispettivamente in data 1° e 3 aprile 2020.

41. Con comunicazione all’Autorità del 1° aprile 2020, la Regione Toscana evidenziava la scarsa volontà di ONE alla partecipazione ai tavoli tecnici in videoconferenza per definire i testi dei contratti di locazione e compravendita dovuti *“alla eccessiva scadenza ravvicinata delle convocazioni e tali da non rendere possibili gli approfondimenti ritenuti necessari sugli schemi di contratti proposti”*; ciò, nonostante i suddetti schemi di contratto fossero già stati oggetto di scambio e confronto fra le Parti nelle settimane passate. La Regione ricalendarizzava allora gli incontri, fissando quattro nuove date per i tavoli tecnici (31 marzo e 3, 7 e 10 aprile 2020), ai quali ONE cominciava a prendere parte.

42. In data 9 aprile 2020, ONE informava l’Autorità di aver impugnato dinanzi al Consiglio di Stato, in data 3 aprile, la sentenza del TAR Toscana, sez. I, n. 344/2020 che aveva respinto il ricorso di Mobit, con richiesta di misure cautelati (R.G. n. 2968/2020). In particolare ONE si premurava di precisare che la richiesta di misure cautelari si sarebbe resa necessaria per due ordini di ragioni: i) *[omissis]*.

43. Con comunicazione del 14 aprile 2020, inviata all’Autorità per conoscenza, AT ha diffidato formalmente ONE e le sue consorziate alla trasmissione dei dati, informazioni e documenti relativi ai beni mobili (magazzino e cespiti consistenti in arredi attrezzature, dispositivi di bordo, AVM, monetica, tecnologie, paline, pensiline e sistemi di info-utenza) oggetto di trasferimento, come descritti in dettaglio nel documento stesso. Ciò in quanto la mancata trasmissione, oltre a configurare una palese violazione degli obblighi di legge, si tradurrebbe in un sostanziale ostacolo alla stipula degli atti di trasferimento e all’ingresso del nuovo operatore.

44. Con comunicazione del 5 maggio 2020 ONE ha fatto presente all’Autorità che, nonostante la sua disponibilità a partecipare ai tavoli operativi-negoziali organizzati dalla Regione Toscana - *“seppur nell’ordinaria dialettica ascrivibile alle negoziazioni in contesti simili”* - sarebbero emerse, *[omissis]*, due nuove questioni.

La prima, [omissis]¹⁰; [omissis]¹¹, [omissis].

45. In data 6 maggio 2020, ONE ha inviato una nuova comunicazione ad AT, e per conoscenza alla Regione (trasmessa anche all’Autorità in data 18 maggio 2020), dove, evidenziando che “*la Regione Toscana non ha ritenuto di rilasciare alcuna garanzia in tal senso [omissis]*”, allegava una bozza di clausola di manleva da inserire nei contratti di cessione dei beni che i singoli gestori uscenti stipuleranno con [omissis].

46. In data 25 maggio 2020, AT ha trasmesso all’Autorità una nota già inviata all’Autorità di Regolazione dei Trasporti, nella quale contesta con forza, tra l’altro, la comunicazione del 6 maggio di ONE, con trasmissione della “[omissis]” e “*diffida ONE, e tramite essa ciascuna delle sue consorziate, dal procedere in via autonoma alla proposizione di qualsiasi istanza, richiesta o interpello [omissis], in quanto involgente posizioni di specifico interesse e pertinenza della scrivente quale controparte dei singoli atti di trasferimento...*” così come “*dalla proposizione di qualsiasi istanza, richiesta o parere [omissis], in quanto involgente posizioni di specifico interesse e pertinenza della scrivente quale gestore subentrante*”.

47. Con comunicazione del 24 aprile 2020, integrata in data 11, 20, e 28 maggio 2020, la Regione Toscana, nel sollecitare nuovamente un intervento dell’Autorità accompagnato da misure cautelari, volto ad evitare danni gravi e irreparabili alla concorrenza, ha evidenziato le difficoltà di raggiungere un accordo tra le Parti sul contenuto dei contratti di trasferimento dei beni, tanto più alla luce delle nuove e, a suo giudizio strumentali, questioni sollevate da ONE.

Nella comunicazione del 20 maggio u.s. la Regione ha denunciato, inoltre, un ulteriore comportamento ostruzionistico posto in essere dai gestori uscenti e da ONE e consistente nell’inadempimento agli obblighi di cui all’ “Accordo Ricavi” sottoscritto dalle Parti in esecuzione della L.R. n. 42/98 e degli atti di gara¹², con particolare riferimento alla mancata trasmissione di “*tutti i dati completi e utili degli abbonamenti degli utenti con validità superiore al mese, come previsto al paragrafo 3) del citato Accordo*”¹³.

48. La Regione Toscana ha sottolineato quindi come, a causa della mancata trasmissione dei dati mancanti, si sia trovata costretta a disporre lo slittamento del cronoprogramma per il subentro nei beni con un nuovo inizio stabilito alla data del 18 maggio 2020 anziché dal 16 aprile 2020, con un ulteriore slittamento dell’avvio del servizio attualmente posticipato al 1° luglio 2020.

Per l’Amministrazione il rispetto di tale ultima data è essenziale, essendo il servizio attualmente gestito con atti d’obbligo estremamente onerosi e senza la possibilità di un’efficace programmazione

¹⁰ ONE ha fornito il parere [omissis] - che riporta gli elementi che militerebbero a favore e contro ciascuna interpretazione - dichiarandosi disponibile a discutere la questione con la Regione e AT, con il supporto degli esperti [omissis] delle Parti, [omissis].

¹¹ In particolare, nella parte in cui prevede che “[omissis]”.

¹² L’atto in parola è stato trasmesso in via definitiva dalla Regione Toscana a ONE con PEC del 15 maggio 2020, prot. n. 174122.

¹³ Sul punto, ONE, con comunicazione all’Autorità del 26 maggio 2020, allega la propria risposta alla contestazione di inadempimento di AT del giorno precedente, con la quale nega ogni inadempienza, sostenendo che “*In sostanza, nell’attuale realtà toscana non esiste un codice univoco ... né a livello ONE scarl, né a livello di gestore territoriale; tale univocità è, in alcuni specifici casi, presente a livello di sistema di vendita di singolo gestore*”.

Nella sua comunicazione all’Autorità del 28 maggio 2020, la Regione precisa che, con riferimento agli elenchi degli abbonamenti, i dati mancanti si riferiscono alle “*informazioni consistenti nel “codice univoco” di identificazione del singolo abbonamento al singolo utente, indispensabile per poter assicurare la continuità della validità di tali titoli di viaggio*”, (cfr. *infra* sez. IV.2).

e ristrutturazione del servizio - obiettivo principale della gara regionale - tanto più necessario oggi che l'emergenza COVID impone di ripensare alle sue modalità di erogazione. Ciò è stato ulteriormente ribadito con lettera all'Autorità del 22 maggio u.s. volta ad evidenziare come *“la situazione indotta dall'epidemia in atto, impone di riorganizzare efficacemente il servizio a partire da settembre, con la ripresa scolastica. Tale organizzazione richiede un orizzonte temporale articolato nel tempo ed è evidentemente incompatibile con la gestione del servizio tramite atti di obbligo, come attualmente avviene”* e ha chiesto *“l'adozione di misure cautelari che, senza pregiudizio per le parti, permetta alla Regione di dare avvio al servizio con il nuovo aggiudicatario; ciò in considerazione dei problemi posti dai gestori uscenti, convocati a sottoscrivere i contratti di trasferimento dei beni essenziali ed indispensabili per lo svolgimento del servizio”*.

IV LO STATO ATTUALE DELLE OPERAZIONI DI TRASFERIMENTO DI BENI ESSENZIALI E PERSONALE: GLI OSTACOLI AL SUBENTRO DI AT

49. La documentazione agli atti evidenzia come i gestori uscenti, anche per il tramite di ONE, abbiano omesso di trasmettere una serie di informazioni necessarie ai fini del trasferimento dei beni essenziali e, più in generale, abbiano attuato condotte di ostacolo al subentro da parte di AT nel servizio di TPL nell'ambito regionale toscano e il suo corretto svolgimento.

IV.1 L'omessa trasmissione delle informazioni necessarie per il trasferimento dei beni essenziali

50. Gli atti di gara, in conformità alla L.R. n. 42/1998, prevedono il trasferimento di tutti gli *asset* (beni immobili, beni mobili, cespiti e magazzino, autobus) necessari per lo svolgimento del servizio dagli attuali gestori al subentrante mediante corresponsione, da parte di quest'ultimo, del valore complessivo, avente come punto di partenza quello stabilito nei documenti di gara, come aggiornato in base alle Linee Guida per la valorizzazione definite dalla Regione Toscana al momento della stipula contrattuale.

IV.1.1 Informazioni necessarie per la cancellazione delle ipoteche

51. Gli attuali gestori consorziati in ONE, ad oggi, non hanno comunicato ad AT le seguenti informazioni, né hanno trasmesso i seguenti documenti, indispensabili alla stipula degli atti di trasferimento, relativi alle banche creditrici ipotecarie, consistenti in:

- indicazione del referente per la pratica o quantomeno della filiale di riferimento dell'Istituto di credito titolare della garanzia ipotecaria iscritta sugli immobili oggetto di trasferimento per la relativa istruttoria;
- precisazione del credito ipotecario residuo da estinguere in modo da consentire sia di verificare la capienza del prezzo di acquisto, sia di predisporre per il corrispondente ammontare il titolo di pagamento in favore della banca creditrice;
- copia dell'atto o delibera della banca per il successivo incasso del prezzo ad estinzione del proprio credito e per il successivo contestuale assenso alla cancellazione del gravame ipotecario;
- in caso di mutuo ipotecario estinto ma non ancora cancellato dai pubblici registri immobiliari, perfezionamento delle relative formalità in tempo utile per il trasferimento¹⁴.

¹⁴ La Regione allega, al riguardo, il cronoprogramma per il trasferimento dei beni immobili con precisazione delle ipoteche che risultano gravanti sui beni secondo quanto emerso da ispezioni ipotecarie (cfr. Comunicazione Regione Toscana 11 maggio 2020, all. 37).

52. Secondo la Regione, il mancato adempimento, da parte degli attuali gestori, di tali oneri posti a carico del venditore, costituisce elemento ostativo alla stipula tempestiva degli atti e, conseguentemente, all'ingresso del nuovo operatore, posto che i beni immobili devono essere ceduti liberi da ogni gravame o formalità pregiudizievole.

IV.1.2 La mancata garanzia sul valore contestato dei beni immobili essenziali ex art. 15 della L.R. n. 42/98

53. Con nota del 27 febbraio 2020, viste le contestazioni pervenute dai gestori uscenti e in relazione alle stesse, la Regione Toscana ha ritenuto di procedere in applicazione dell'art. 15 della L.R. n. 42/98, degli atti di gara e della Delibera ART n. 49/2015, All. A, misura 5, punto 3, determinando il valore provvisorio degli immobili oggetto di contestazione nel valore di perizia di gara e prevedendo contestualmente l'obbligo dei gestori uscenti di prestare idonee garanzie¹⁵.

54. Il richiamato art. 15 della L.R. n. 42/98, in ordine all'obbligo del gestore uscente di trasferire al nuovo gestore, al termine del contratto, i beni essenziali al servizio, prevede che, *"Nel caso in cui non si pervenga ad un accordo fra le parti sul corrispettivo, nelle more della definizione giudiziale della controversia sul loro valore, i beni sono messi immediatamente a disposizione del nuovo gestore dietro pagamento di un corrispettivo provvisorio determinato dall'ente competente, nonché dietro prestazione di idonee garanzie per il pagamento di un eventuale conguaglio"*.

Pertanto, a fronte della determinazione da parte dell'Amministrazione del valore provvisorio di trasferimento in misura corrispondente al valore periziato in sede di gara dagli stessi gestori uscenti, questi ultimi avrebbero dovuto predisporre tali idonee garanzie in favore del nuovo gestore, in tempo utile rispetto all'esecuzione del cronoprogramma.

55. Con riferimento ai beni immobili oggetto di contestazione di valore¹⁶, la Regione evidenzia invece che non è stata fornita evidenza documentale dai gestori uscenti interessati circa l'an, il *quantum* e il *quomodo* di tali obbligatorie idonee garanzie.

56. Tale comportamento si sostanzia in un ulteriore ostacolo alla stipula degli atti di trasferimento di tali beni immobili in vista dell'avvio del servizio previsto per il 1° luglio 2020.

IV.1.3 L'omessa trasmissione di dati e documenti sui beni immobili e l'omesso perfezionamento delle pratiche necessarie ai fini della stipula degli atti di trasferimento dei beni immobili essenziali

57. La Regione evidenzia che i vari soggetti proprietari dei beni (gestori uscenti e/o Enti/soggetti) non hanno provveduto alla completa trasmissione della documentazione, regolare e aggiornata, relativa ai beni immobili essenziali, come prevista dalla normativa di gara e dal Contratto Ponte (art. 15 del Contratto Ponte e relativo all. M) e comunque necessaria ai fini della stipula degli atti di trasferimento o obbligatoria per legge (APE, certificato di destinazione urbanistica, certificazioni ambientali prescritti dalla normativa vigente).

58. Allo stesso modo, viene rilevata la mancata completa evasione da parte dei soggetti proprietari delle necessarie pratiche di sanatoria edilizia, urbanistica e catastale, indispensabili ai fini della stipula degli atti notarili di compravendita.

¹⁵ Cfr. Comunicazione Regione Toscana 11 maggio 2020, all. 38.

¹⁶ Cfr. Comunicazione Regione Toscana 11 maggio 2020, all. 39.

59. Ciò implica che, allo stato, alcuni beni immobili non risultano trasferibili a titolo di proprietà¹⁷, in quanto la parte venditrice non ha intrapreso o non ha completato le azioni preparatorie poste a proprio carico (ad esempio, aggiornamento catastale, sanatoria edilizia, messa in pristino di eventuali irregolarità edilizie)¹⁸.

60. In merito la Regione rileva come l'avvio del servizio, previsto per il 1° luglio 2020, imponga la necessità di assicurare l'immediata disponibilità dei beni immobili. Secondo la Regione, l'inerzia degli attuali gestori e proprietari dei beni nel fornire i documenti o compiere quanto necessario per la stipula dei rogiti non può giustificare un differimento *sine die* della stipula degli atti.

IV.1.4 L'omessa trasmissione dei dati e documenti sui sistemi AVM cofinanziati da Regione Toscana e vincolati al servizio

61. I gestori uscenti interessati, anche tramite ONE, non hanno allo stato trasmesso i dati completi ed aggiornati necessari per procedere alla corretta valorizzazione dei sistemi di *automatic vehicle monitoring* (AVM), strumento fondamentale che consente di monitorare l'andamento del servizio mediante geolocalizzazione in tempo reale dei bus e conseguente informazione all'utenza.

Si tratta, peraltro, secondo quanto riferito dalla Regione, di beni tecnologici realizzati con finanziamento regionale e, pertanto, gravati da vincolo di destinazione al TPL regionale ai sensi dell'art. 20-bis, comma 2, della L.R. n. 42/1998; rispetto ad essi, quindi, non sussisterebbero ragioni di pretesa tutela del *know-how* aziendale e tutte le informazioni, sia tecniche che economiche, devono essere messe a disposizione ai fini della continuità del servizio.

62. Sulla base del criterio per la determinazione del prezzo di trasferimento dei beni mobili fissato dalle Linee Guida per la valorizzazione dei beni essenziali di cui al decreto n. 3462 del 2 settembre 2013, allegato agli atti di gara¹⁹, al fine di addivenire alla corretta quantificazione del valore di trasferimento di tali sistemi tecnologici, risulta indispensabile che gli attuali gestori rendano note le seguenti informazioni quali risultanti dal libro cespiti, aggiornate e distinte per singole componenti dei sistemi:

- tipologia e quantità dei singoli beni che compongono il sistema;
- costo storico;
- anno di acquisto;
- quota di ammortamento, inclusa la quota maturata per il 2019;
- criteri di ammortamento, nel limite massimo degli 8 anni;
- importo dei contributi pubblici;
- quota di contributi pubblici non ammortizzati;

¹⁷ Si rinvia all'elenco allegato distinto per gestori e proprietari con riferimento agli immobili ad oggi non rogabili (cfr. Comunicazione Regione Toscana 11 maggio 2020, all. 37).

¹⁸ Al fine di superare le contestazioni, AT ha proposto a ONE e alle sue consorziate, in qualità di gestori uscenti, che la disponibilità dei beni fosse trasferita al nuovo gestore per l'avvio del servizio a titolo di locazione provvisoria nelle more del perfezionamento delle necessarie regolarizzazioni, ma l'ipotesi è stata respinta dagli attuali gestori. Cfr. Comunicazione Regione Toscana 11 maggio 2020, all. 23, nota ONE al verbale del 3 febbraio 2020 ove si legge che "[omissis]".

¹⁹ Cfr. Comunicazione Regione Toscana 11 maggio 2020, all. 40: "*III. ALTRI BENI - I beni, quali mobili, attrezzature officina, hardware, software, paline, pensiline e tecnologie a terra e di bordo non rientranti nella valorizzazione del mezzo, etc, saranno valutati al costo effettivo di acquisto dedotti gli ammortamenti imputati o imputabili. Gli eventuali contributi erogati, non ancora ammortizzati, verranno dedotti dal valore come sopra determinato. La quota residua di finanziamento pubblico, non ancora ammortizzata, costituisce finanziamento pubblico per il soggetto subentrante. Gli ammortamenti saranno riconosciuti fino ad un massimo di 8 anni; sarà comunque tenuto conto di un valore residuo del bene desumibile dalle scritture contabili*".

- valore residuo²⁰.

63. La Regione evidenzia come la mancata o incompleta trasmissione di tali dati impedisca la stipula degli atti di trasferimento, non essendo possibile determinare e verificare il prezzo di acquisto dei singoli beni che compongono il sistema AVM.

IV.2 Le informazioni concernenti gli elenchi abbonati

64. La Regione evidenzia, infine, il mancato adempimento da parte dei gestori uscenti e di ONE degli obblighi di cui all' "Accordo Ricavi" sottoscritto dalle Parti in ossequio a quanto previsto dalla L.R. n. 42/98 e dagli atti di gara, con particolare riferimento alla mancata trasmissione di "*tutti i dati completi e utili degli abbonamenti degli utenti con validità superiore al mese, come previsto al paragrafo 3) del citato Accordo*".

In particolare, ONE e le sue consorziate, in qualità di gestori uscenti, hanno ommesso di fornire il "codice univoco" che associa ad ogni singolo abbonamento un singolo utente, senza il quale non è possibile assicurare la continuità del servizio. Secondo la Regione, tale codice è un'informazione necessaria per la gestione in continuità di tali titoli e per la loro corretta associazione al singolo viaggiatore, anche ai fini di controllo degli utenti e di copertura assicurativa per danni in favore del trasportato.

In considerazione dell'obiezione sollevata da ONE in merito alla circostanza che non esisterebbe un "unico codice univoco", né a livello di ONE né a livello di gestore territoriale, ma solo a livello di sistema di vendita di singolo gestore, i dati richiesti non possono che riferirsi al "codice univoco" a qualunque livello di sistema sia esso presente e anche differenziato per singolo gestore.

65. Gli attuali gestori non hanno, altresì, fornito l'indicazione della tipologia specifica di abbonamento, che richiede di esplicitare non solo la durata temporale, ma anche l'ambito territoriale di validità individuato per bacino o per linee di servizio.

66. Senza la trasmissione dei suddetti dati essenziali, nella esclusiva disponibilità degli attuali gestori, la Regione evidenzia che AT non sarà in grado, di garantire la validità di tali titoli, con pregiudizio per il servizio pubblico e per gli stessi utenti.

V. VALUTAZIONI

V.1 I mercati rilevanti e le posizioni dominanti

67. Il mercato del prodotto interessato dal presente procedimento è quello dei servizi di trasporto pubblico locale (TPL) su gomma, di tipo urbano ed extra-urbano.

68. Al livello geografico, il servizio di TPL nell'Ambito Regionale Toscano è, allo stato, composto da diversi bacini d'utenza serviti ciascuno, in regime di monopolio, dai gestori uscenti, attualmente consorziati in ONE. Ogni gestore, pertanto, essendo l'unico attivo nel proprio bacino d'utenza, detiene nello stesso una posizione dominante.

69. In forza del Contratto Ponte e dell'atto costitutivo di ONE gli affidatari continuano ad essere i medesimi gestori uscenti che, come tali, sono anche titolari, e dispongono in esclusiva, dei beni essenziali mobili e immobili e del personale necessari allo svolgimento del servizio. Sugli stessi ricade l'obbligo di cui all'art. 15 della L.R. n. 42/98 di messa a disposizione all'aggiudicatario

²⁰ La Regione allega l'elenco riepilogativo delle mancanze distinto per gestore (cfr. Comunicazione Regione Toscana 11 maggio 2020, all. 41).

definitivo della gara, nonché della trasmissione ad AT, in qualità di subentrante, “della documentazione aggiornata e integrale, riguardante i beni, sia mobili che immobili, la gestione caratteristica nonché il personale oggetto di trasferimento, documentazione che è nella disponibilità esclusiva dei medesimi”^{21 22}. ONE disciplina e coordina lo svolgimento delle attività di impresa delle sue consorziate in relazione al Contratto Ponte (art. 7 dell’atto costitutivo di ONE) per l’esercizio in concessione dei servizi di TPL nell’Ambito Regionale Toscano, come definiti nel “Programma di esercizio” (art. 2 del Contratto Ponte).

V.2 I comportamenti volti ad ostacolare il subentro di AT nell’offerta dei servizi di TPL nell’Ambito Regionale Toscano

70. I fatti denunciati da AT e dalla Regione Toscana concernono presunti comportamenti anticompetitivi posti in essere dai gestori uscenti del servizio (operatori in posizione dominante) anche per il tramite di ONE, volti a ostacolare, se non impedire, il subentro di AT nella gestione dei servizi di TPL nell’Ambito Regionale Toscano.

71. La documentazione agli atti appare evidenziare come i gestori uscenti e ONE avrebbero adottato una precisa strategia ostruzionistica, omissiva e dilatoria in potenziale violazione dell’art. 102 del TFUE, in quanto volta a ostacolare il subentro di AT nella gestione del servizio e a far slittare l’offerta del servizio di TPL da parte di quest’ultimo oltre il 1° gennaio 2020 (termine attualmente già slittato al 1° luglio 2020). In particolare, i gestori uscenti, anche per il tramite di ONE, non avrebbero adempiuto agli obblighi previsti, omettendo di trasmettere ad AT dati, informazioni e documenti relativi ai beni essenziali e agli elenchi abbonati, e ritenuti indispensabili alla positiva conclusione delle attività propedeutiche alla sottoscrizione del contratto di servizio e al subentro di AT nell’offerta di servizi di TPL regionale.

72. La documentazione in atti sembra evidenziare che i gestori uscenti e ONE non abbiano adempiuto agli obblighi previsti dalla *lex specialis*, omettendo, nello specifico, di trasmettere ad AT: *i*) informazioni necessarie per la cancellazione delle ipoteche gravanti sui beni immobili da trasferire; *ii*) idonee e obbligatorie garanzie in favore di AT con riferimento ai beni immobili oggetto di contestazione di valore; *iii*) dati e documenti sui beni immobili (APE, certificato di destinazione urbanistica, certificazioni ambientali, ecc.) e pratiche di sanatoria edilizia, urbanistica e catastale necessarie alla stipula degli atti di trasferimento dei beni immobili essenziali; *iv*) dati completi e aggiornati necessari per procedere alla corretta valorizzazione dei sistemi AVM (strumento essenziale per monitorare in tempo reale l’andamento dei bus mediante geolocalizzazione); *v*) informazioni relative agli abbonamenti, sia con riguardo al “codice univoco” necessario ad associare ad ogni abbonamento un singolo utente sia con riguardo all’ambito territoriale di validità dei titoli per bacino o linee di servizio.

73. In particolare, la mancata trasmissione dei documenti di cui ai punti *i*)-*iv*) ha determinato, e continua tuttora a determinare, un ostacolo alla positiva conclusione delle attività propedeutiche al trasferimento dei beni essenziali, immobili e mobili nei termini previsti dai cronoprogrammi

²¹ Cfr. Comunicazione della Regione Toscana del 24 marzo 2016 ai gestori dei servizi di TPL in Toscana e ai soggetti proprietari dei beni essenziali e funzionali, relativa alle attività propedeutiche al trasferimento dei beni essenziali (allegato M al Contratto Ponte).

²² Nelle premesse del Contratto Ponte si legge: “la stipula del presente contratto ... permetterà di dare tempestiva attuazione alle attività propedeutiche necessarie per il contratto di gara”.

succedutisi nel corso del tempo e, conseguentemente, alla sottoscrizione del contratto di servizio con AT per il subentro nell'offerta di servizi di TPL regionale; il mancato invio delle informazioni di cui al punto v) determina l'impossibilità di garantire, contestualmente al subentro di AT nell'offerta del servizio, la validità degli abbonamenti in corso con pregiudizio per il servizio pubblico e gli utenti finali.

74. Rileva, al riguardo, come i beni essenziali e le informazioni necessarie per lo svolgimento dei servizi TPL oggetto di passaggio all'aggiudicataria AT siano di proprietà e nella esclusiva disponibilità dei gestori uscenti, attualmente consorziati in ONE (in via diretta e indiretta)²³.

75. La mancata attuazione da parte dei gestori uscenti, anche attraverso ONE, di tutti gli atti necessari e propedeutici al trasferimento dei beni essenziali – e il conseguente mancato trasferimento di detti beni –, così come anche la mancata trasmissione, delle informazioni indispensabili a una corretta gestione del servizio, hanno impedito alla concorrenza “*per il mercato*” di esercitare i propri effetti, nella misura in cui hanno ostacolato il subentro di AT ai gestori uscenti attualmente consorziati in ONE nell'offerta dei servizi di TPL nell'Ambito Regionale Toscano. Ciò ha implicato che la Regione si sia trovata nella condizione di dover prorogare, attraverso atti autoritativi, l'offerta dei servizi di TPL da parte dei gestori uscenti attualmente consorziati in ONE, con pregiudizio per la concorrenza e i consumatori finali in termini di oneri e qualità del servizio.

76. Vale, da ultimo, osservare che questi comportamenti omissivi e dilatori, successivi all'assegnazione definitiva del servizio ad AT, si sono realizzati in un contesto in cui i gestori uscenti, anche tramite ONE, hanno sollevato ulteriori questioni ostative alla stipula degli atti di trasferimento dei beni essenziali e del personale in favore del subentrante²⁴.

V.3 Conclusioni

77. In conclusione, dalla documentazione agli atti appare emergere che ATAF&Linea S.c. a r.l., Ataf Gestioni S.r.l., Li-nea S.p.A., Tiemme S.p.A., Siena Mobilità S.c. a r.l., ByBus S.c. a r.l., BusItalia – Sita Nord S.r.l., CTT Nord S.r.l., Vaibus S.c. a r.l., Trasporti Toscani S.r.l., Consorzio Pisano Trasporti S.r.l., 3' Millennium Travel S.r.l., Etruria Mobilità S.c. a r.l., Baschetti Autoservizi S.r.l., A.L.A. Bus S.r.l., Autolinee Fabbri S.r.l., BluBus S.c. a r.l., Copit S.p.A., Consorzio Autolinee Pratesi S.c.a.r.l., Cooperativa Autotrasporti Pratese – Società Cooperativa, Autolinee Mugello Valdisieve S.c. a r.l., Autolinee Chianti Valdarno S.c. a r.l., Ala Golden Tour S.r.l., Fratelli Alterini Autoservizi Reggello di Piero Alterini e C. S.n.c., PiùBus S.c a r.l. e ONE S.c. a r.l., abbiano posto in essere una strategia ostruzionistica e dilatoria consistente nel mancato trasferimento di informazioni indispensabili e dati necessari, nonché nella mancata attuazione degli atti propedeutici al trasferimento dei beni essenziali ai fini del subentro di AT nell'offerta dei servizi di TPL nell'Ambito Regionale Toscano, in potenziale violazione dell'art. 102 del TFUE.

78. I comportamenti descritti hanno già consentito ai gestori uscenti, consorziati in ONE, di continuare a gestire il servizio ben oltre il previsto termine del 1° gennaio 2020 per l'avvio del

²³ Fanno eccezione solo alcuni beni in uso agli attuali operatori soci di ONE, che risultano di proprietà di società patrimoniali comunque collegate agli stessi gestori del servizio mediante partecipazione e/o controllo societario. Trattasi di:

- n. 1 immobile di proprietà di CPT s.c.ar.l. ed in uso a CTT Nord, socia al 100% di CPT;
- n. 2 immobili e n. 87 bus di proprietà di ATN s.r.l. ed in uso a CTT Nord, socia al 100% di ATN s.r.l.;
- di n. 2 immobili di proprietà di TRA.IN s.p.a. ed in uso a Tiemme, di cui TRA.IN è socia;
- di n. 5 immobili di proprietà di RAMA s.p.a. ed in uso a Tiemme, di cui RAMA è socia.

²⁴ Si fa riferimento, in particolare: [omissis].

servizio da parte di AT in qualità di gestore subentrante, che è stato perciò prorogato prima al 1° giugno 2020 e, poi, al 1° luglio 2020 (termine, questo, che con ogni probabilità sarà ancora prorogato ove perdurasse l'attuale situazione di stallo). Tutto ciò appare in grado di impedire l'esplicitarsi degli effetti concorrenziali derivanti dalla scelta, con modalità competitive, del nuovo gestore dei servizi di TPL nell'Ambito Regionale Toscano, prolungando ancora l'offerta da parte dei gestori uscenti, consorziati in ONE, con pregiudizio per la concorrenza e i consumatori finali in termini di oneri e qualità del servizio. Si evidenzia, in particolare, come la continuità del servizio sia garantita da atti d'obbligo che, in base a quanto indicato dalla Regione Toscana, risultano più costosi rispetto ai risultati di gara e non permettono, data la loro natura temporanea, una riprogrammazione efficace della rete, particolarmente necessaria alla luce dell'emergenza COVID-19, anche in vista della ripresa dell'attività scolastica nel prossimo mese di settembre.

VI. IL PREGIUDIZIO AL COMMERCIO INTRACOMUNITARIO

79. Il concetto di pregiudizio al commercio intracomunitario deve essere interpretato tenendo conto dell'influenza diretta o indiretta, reale o potenziale, sui flussi commerciali tra gli Stati membri.

80. La condotta esaminata appare idonea a ritardare il subentro del nuovo gestore AT, aggiudicatario in via definitiva della gara di rilevanza europea bandita dalla Regione Toscana per l'offerta di servizi di TPL nell'Ambito Regionale Toscano. I comportamenti contestati a ONE e alle sue consorziate appaiono idonei, pertanto, a produrre effetti nei confronti di operatori sia italiani sia stranieri attivi nei mercati del trasporto pubblico locale.

81. Di conseguenza, la fattispecie oggetto del presente procedimento consistente in una strategia ostruzionistica e dilatoria al trasferimento di informazioni e dati necessari nonché nella mancata attuazione di atti propedeutici al trasferimento dei beni essenziali ai fini del subentro di AT nell'offerta dei servizi di TPL nell'Ambito Regionale Toscano, risultando idonea ad arrecare pregiudizio al commercio tra Stati membri, deve essere valutata ai sensi dell'articolo 102 del TFUE.

VII. MISURE CAUTELARI

82. Si ritiene che, nel caso di specie, ricorrano i presupposti per l'adozione di misure cautelari ai sensi dell'articolo 14-bis della legge n. 287/90, il quale prevede che: *“Nei casi di urgenza dovuta al rischio di un danno grave e irreparabile per la concorrenza, l'Autorità può, d'ufficio, ove constati ad un sommario esame la sussistenza di un'infrazione, deliberare l'adozione di misure cautelari”*.

83. In particolare, quanto alla sussistenza del *fumus boni iuris*, si osserva che le considerazioni svolte nei paragrafi precedenti evidenziano l'elevata probabilità della sussistenza delle condotte abusive poste in essere dai gestori uscenti, anche per il tramite di ONE, e declinate in un'articolata strategia ostruzionistica e dilatoria consistente nel mancato trasferimento di informazioni e dati necessari nonché nella mancata attuazione degli atti propedeutici al trasferimento dei beni essenziali ai fini del subentro AT nell'offerta dei servizi di TPL nell'Ambito Regionale Toscano.

84. Sulla sussistenza del *periculum in mora*, si rileva che le condotte poste in essere dai gestori uscenti, anche per il tramite di ONE, determinano il rischio reale di un danno grave e irreparabile alla concorrenza per il mercato, considerato che hanno già ostacolato e continuano ad ostacolare il subentro di AT nell'offerta dei servizi di TPL nell'Ambito Regionale Toscano, con l'effetto di

impedire l'esplicarsi degli effetti concorrenziali derivanti dalla scelta con modalità competitive del nuovo gestore e di danneggiare conseguentemente l'Amministrazione e i consumatori finali.

Rientrano nelle valutazioni in merito all'esistenza di un *periculum* anche le considerazioni circa il fatto che il ritardo nel subentro di AT non permette, data la natura temporanea degli attuali atti di obbligo di servizio pubblico, una riprogrammazione efficace della rete, particolarmente necessaria alla luce dell'emergenza COVID-19. A ciò si aggiunga, l'imprescindibile necessità della Regione di riorganizzare efficacemente il servizio prima dell'inizio del mese di settembre, caratterizzato dalla ripresa delle attività scolastiche.

85. Laddove l'Autorità non adottasse idonee misure cautelari, l'obiettivo ultimo dei gestori uscenti consorziati in ONE, ossia quello di mantenere l'attuale *status quo*, non consentendo l'esplicarsi degli effetti benefici del confronto competitivo realizzatisi nell'ambito della procedura di gara, determinerebbe effetti irreversibili in termini di maggiori costi per l'Amministrazione e di disservizi e maggiori costi per l'utenza finale.

VIII. IL CONTENUTO DELLA MISURA CAUTELARE

86. Alla luce di quanto illustrato nei paragrafi precedenti, risulta necessario adottare, nelle more del procedimento, una misura finalizzata a sospendere le condotte abusive oggetto del procedimento.

87. Siffatta misura sarebbe esclusivamente finalizzata a far sì che, nelle more della conclusione del procedimento, ATAF&Linea S.c. a r.l., Ataf Gestioni S.r.l., Li-nea S.p.A., Tiemme S.p.A., Siena Mobilità S.c. a r.l., ByBus S.c. a r.l., BusItalia – Sita Nord S.r.l., CTT Nord S.r.l., Vaibus S.c. a r.l., Trasporti Toscani S.r.l., Consorzio Pisano Trasporti S.r.l., 3' Millennium Travel S.r.l., Etruria Mobilità S.c. a r.l., Baschetti Autoservizi S.r.l., A.L.A. Bus S.r.l., Autolinee Fabbri S.r.l., BluBus S.c. a r.l., Copit S.p.A., Consorzio Autolinee Pratesi S.c.a.r.l., Cooperativa Autotrasporti Pratese – Società Cooperativa, Autolinee Mugello Valdisevie S.c. a r.l., Autolinee Chianti Valdarno S.c. a r.l., Ala Golden Tour S.r.l., Fratelli Alterini Autoservizi Reggello di Piero Alterini e C. S.n.c., PiùBus S.c. a r.l. e ONE S.c. a r.l., procedano alla trasmissione di tutte le informazioni e i dati descritti alle Sezioni IV.1.1, IV.1.3 limitatamente alla trasmissione di dati e documenti sui beni immobili, IV.1.4 e IV.2 del presente provvedimento, ciascuna per la parte di propria competenza, entro e non oltre 10 giorni dalla notifica dello stesso, al fine di consentire il subentro di AT nell'offerta di servizi di TPL nell'Ambito regionale Toscano entro il termine del 1° luglio 2020.

88. La misura cautelare, nel caso di specie, ha natura strumentale rispetto alla eventuale diffida che potrà essere intimata a conclusione del procedimento, in quanto volta a preservare l'efficacia stessa dell'intervento dell'Autorità rispetto a una infrazione in grado di produrre effetti irreversibili sul mercato.

89. L'eccezionalità dell'intervento cautelare nel caso di specie discende dalla circostanza che le condotte contestate sono in corso. Residua, pertanto, una finestra temporale nell'ambito della quale trova spazio un intervento di tipo cautelare finalizzato a sospendere le menzionate condotte e ad impedire la produzione e il conseguente consolidamento degli effetti dell'infrazione.

90. Ciò detto, si rileva come nella fattispecie in esame sussistano ragioni di estrema gravità e urgenza tali da rendere necessaria l'adozione di misure cautelari provvisorie. L'eccezionalità della situazione, caratterizzata dalla necessità di garantire l'immediato subentro di AT in una situazione particolarmente complessa - contraddistinta dalla necessità di riorganizzare il servizio, anche a causa

della pandemia in atto e tanto più con l'approssimarsi della ripresa delle attività scolastiche nel mese di settembre - non consente la preventiva instaurazione del contraddittorio e impone l'adozione di misure provvisorie *inaudita altera parte* che potranno essere confermate, modificate o revocate in esito alla conclusione del sub-procedimento cautelare.

RITENUTO, pertanto, che i comportamenti posti in essere da ATAF&Linea S.c. a r.l., Ataf Gestioni S.r.l., Li-nea S.p.A., Tiemme S.p.A., Siena Mobilità S.c. a r.l., ByBus S.c. a r.l., BusItalia – Sita Nord S.r.l., CTT Nord S.r.l., Vaibus S.c. a r.l., Trasporti Toscani S.r.l., Consorzio Pisano Trasporti S.r.l., 3' Millennium Travel S.r.l., Etruria Mobilità S.c. a r.l., Baschetti Autoservizi S.r.l., A.L.A. Bus S.r.l., Autolinee Fabbri S.r.l., BluBus S.c. a r.l., Copit S.p.A., Consorzio Autolinee Pratesi S.c.a.r.l., Cooperativa Autotrasporti Pratese – Società Cooperativa, Autolinee Mugello Valdisieve S.c. a r.l., Autolinee Chianti Valdarno S.c. a r.l., Ala Golden Tour S.r.l., Fratelli Alterini Autoservizi Reggello di Piero Alterini e C. S.n.c., PiùBus S.c a r.l. e ONE S.c. a r.l. nei mercati rilevanti come sopra individuati, consistenti nell'aver posto in essere una precisa strategia omissiva, dilatoria e ostruzionistica volta ad ostacolare il subentro di AT nella gestione del servizio, al fine di far slittare il subentro del nuovo gestore nell'offerta del servizio di TPL oltre il 1° gennaio 2020 - termine attualmente già prorogato al 1° luglio 2020 -, costringendo verosimilmente la Regione Toscana a un'ulteriore proroga dell'affidamento dei servizi di TPL nella Regione, per le ragioni sopra esposte, appaiono configurare una violazione dell'articolo 102 del TFUE;

RITENUTO, inoltre, che dall'esame degli atti del procedimento emergono, ad una prima deliberazione, elementi tali da avvalorare la necessità di provvedere con estrema urgenza, in quanto la mancata trasmissione di informazioni e dati necessari a garantire il subentro di AT nell'offerta di servizi di TPL nell'Ambito Regionale Toscano, comprometterebbe in modo irreversibile l'inizio del servizio entro il termine attualmente fissato al 1° luglio 2020, e comunque non consentirebbe una riorganizzazione urgente del servizio in tempi che, anche considerata l'emergenza sanitaria in corso, siano compatibili con la riapertura delle scuole nel mese di settembre, con la conseguenza che il pregiudizio arrecato alla concorrenza non sarebbe suscettibile di essere ristorato ad esito del procedimento istruttorio con l'adozione del provvedimento finale da parte dell'Autorità;

RITENUTO, pertanto, che sussistono i presupposti per l'adozione di misure cautelari provvisorie ai sensi dell'articolo 14-*bis* della legge n. 287/90 nei confronti di ATAF&Linea S.c. a r.l., Ataf Gestioni S.r.l., Li-nea S.p.A., Tiemme S.p.A., Siena Mobilità S.c. a r.l., ByBus S.c. a r.l., BusItalia – Sita Nord S.r.l., CTT Nord S.r.l., Vaibus S.c. a r.l., Trasporti Toscani S.r.l., Consorzio Pisano Trasporti S.r.l., 3' Millennium Travel S.r.l., Etruria Mobilità S.c. a r.l., Baschetti Autoservizi S.r.l., A.L.A. Bus S.r.l., Autolinee Fabbri S.r.l., BluBus S.c. a r.l., Copit S.p.A., Consorzio Autolinee Pratesi S.c.a.r.l., Cooperativa Autotrasporti Pratese – Società Cooperativa, Autolinee Mugello Valdisieve S.c. a r.l., Autolinee Chianti Valdarno S.c. a r.l., Ala Golden Tour S.r.l., Fratelli Alterini Autoservizi Reggello di Piero Alterini e C. S.n.c., PiùBus S.c a r.l. e ONE S.c. a r.l.;

DELIBERA

a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti di ATAF&Linea S.c. a r.l., Ataf Gestioni S.r.l., Li-nea S.p.A., Tiemme S.p.A., Siena Mobilità S.c. a r.l.,

ByBus S.c. a r.l., BusItalia – Sita Nord S.r.l., CTT Nord S.r.l., Vaibus S.c. a r.l., Trasporti Toscani S.r.l., Consorzio Pisano Trasporti S.r.l., 3' Millennium Travel S.r.l., Etruria Mobilità S.c. a r.l., Baschetti Autoservizi S.r.l., A.L.A. Bus S.r.l., Autolinee Fabbri S.r.l., BluBus S.c. a r.l., Copit S.p.A., Consorzio Autolinee Pratesi S.c.a.r.l., Cooperativa Autotrasporti Pratese – Società Cooperativa, Autolinee Mugello Valdisieve S.c. a r.l., Autolinee Chianti Valdarno S.c. a r.l., Ala Golden Tour S.r.l., Fratelli Alterini Autoservizi Reggello di Piero Alterini e C. S.n.c., PiùBus S.c a r.l. e ONE S.c. a r.l. per accertare la sussistenza 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, nonché dai soggetti che hanno presentato le segnalazioni di cui in premessa, del diritto di essere sentiti, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione Agroalimentare, Farmaceutico e Trasporti della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità, almeno cinque giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;

c) l'avvio del procedimento cautelare ai sensi dell'articolo 14-*bis* della legge n. 287/90;

d) che ATAF&Linea S.c. a r.l., Ataf Gestioni S.r.l., Li-nea S.p.A., Tiemme S.p.A., Siena Mobilità S.c. a r.l., ByBus S.c. a r.l., BusItalia – Sita Nord S.r.l., CTT Nord S.r.l., Vaibus S.c. a r.l., Trasporti Toscani S.r.l., Consorzio Pisano Trasporti S.r.l., 3' Millennium Travel S.r.l., Etruria Mobilità S.c. a r.l., Baschetti Autoservizi S.r.l., A.L.A. Bus S.r.l., Autolinee Fabbri S.r.l., BluBus S.c. a r.l., Copit S.p.A., Consorzio Autolinee Pratesi S.c.a.r.l., Cooperativa Autotrasporti Pratese – Società Cooperativa, Autolinee Mugello Valdisieve S.c. a r.l., Autolinee Chianti Valdarno S.c. a r.l., Ala Golden Tour S.r.l., Fratelli Alterini Autoservizi Reggello di Piero Alterini e C. S.n.c., PiùBus S.c a r.l. e ONE S.c. a r.l. procedano alla trasmissione di tutte le informazioni e i dati come descritti alle Sezioni *IV.1.1*, *IV.1.3* limitatamente alla trasmissione di dati e documenti sui beni immobili, *IV.1.4* e *IV.2* del presente provvedimento, ciascuna per la parte di propria competenza, entro e non oltre 10 giorni dalla notifica dello stesso, al fine di consentire il subentro di AT nell'offerta di servizi di TPL nell'Ambito regionale Toscano entro il termine del 1° luglio 2020;

e) che le parti interessate inviino un'informativa circa le iniziative adottate in esecuzione della misura cautelare *sub* d) entro 10 giorni dalla notifica del presente provvedimento;

f) la fissazione, nell'ambito del procedimento cautelare, del termine di giorni 10 decorrenti dalla data di notificazione del presente provvedimento per la presentazione, da parte dei legali rappresentanti delle Parti, o di persone da esse delegate, di memorie scritte e documenti e per la richiesta di essere sentite dinanzi al Collegio;

g) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione Agroalimentare, Farmaceutico e Trasporti di questa Autorità dai legali rappresentanti delle Parti, nonché da persone da essi delegate;

h) che il responsabile del procedimento è il Dott. Giacomo Nervegna;

i) che il procedimento deve concludersi entro il 31 luglio 2021.

Il presente provvedimento sarà notificato ai soggetti interessati e pubblicato nel 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 il termine di sessanta giorni dalla data di notifica del provvedimento stesso 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

Filippo Arena

IL PRESIDENTE

Roberto Rustichelli
