

Trasporto locale e liberalizzazioni - Acquisto Ataf Tpl su gomma: Agcm stabilisce "non c'è posizione dominante"

L'acquisizione avviene a esito di una gara a evidenza pubblica - bandita dalla stessa ATAF nel mese di gennaio 2012 - per l'acquisizione del 100% di ATAFG

Tenuto conto di tutta una serie di elementi, l'operazione non appare suscettibile di alterare le dinamiche concorrenziali esistenti

Non c'è posizione dominante nell'acquisizione da parte di Busitalia delle attività di ATAF TPL su gomma.

L'operazione in esame non determina, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 287/90, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante sul mercato interessato, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza

A stabilirlo è l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, che ha deliberato di non avviare un'istruttoria viste le informazioni prevenute.

L'operazione - spiega l'Authority - consiste nell'acquisizione del controllo esclusivo da parte di Busitalia delle attuali attività di ATAF afferenti il TPL su gomma. L'acquisizione avviene a esito di una gara a evidenza pubblica - bandita dalla stessa ATAF nel mese di gennaio 2012 - per l'acquisizione del 100% di ATAFG, società in cui sono destinate a confluire tutte le attività relative al TPL su gomma svolte da ATAF e dalle altre società con attività relative al TPL di cui la stessa detiene partecipazioni. A tale gara Busitalia ha partecipato in raggruppamento temporaneo d'imprese (di seguito, r.t.i.) con CAP e AGI, le quali deterranno partecipazioni di minoranza nel nuovo assetto di controllo di ATAFG.

Più in dettaglio, Busitalia sarà socio di maggioranza assoluta di ATAFG con una quota del 70% del capitale sociale, mentre CAP e AGI deterranno rispettivamente il 25% e 5%; inoltre, sulla base del nuovo statuto di ATAFG che le imprese partecipanti al r.t.i. si sono impegnate ad approvare a mezzo di un apposito patto parasociale, il consiglio di amministrazione di ATAFG sarà composto da tre amministratori, due dei quali di nomina Busitalia. La maggioranza dei diritti di voto che Busitalia avrà sia nell'assemblea societaria che nel consiglio di amministrazione, a fronte dell'assenza di previsioni statutarie che prevedano maggioranze qualificate o diritti di veto ai soci di minoranza, determinerà il controllo esclusivo di Busitalia su ATAFG.

L'operazione comunicata, in quanto comporta l'acquisizione del controllo esclusivo di un'impresa costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera b), della legge n. 287/90 - si legge ancora nella nota diramata dall'AGCM -.

Essa rientra nell'ambito di applicazione della legge n. 287/90, non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento CE n. 139/04, ed è soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva disposto dall'articolo 16, comma 1, della citata legge, in quanto il fatturato totale realizzato nell'ultimo esercizio a livello nazionale dall'insieme delle imprese interessate dall'operazione stessa è stato superiore a 468 milioni di euro.

Vediamo nel dettaglio alcuni elementi prodotti dall'Authority a supporto della decisione assunta.

Il mercato del prodotto ...

Il settore interessato dall'operazione è quello del TPL. Tale settore ha trovato la sua disciplina di riferimento nel Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modifiche, ai sensi del quale (art. 1, comma 2) per TPL s'intende "l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, lacuali, fluviali e aerei che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infraregionale".

La struttura industriale del settore corrisponde sostanzialmente a una network utility che fornisce servizi a domanda individuale per mezzo di infrastrutture predeterminate, la cui governance dipende da un complesso di rapporti aventi come principali referenti le amministrazioni locali, in particolare quelle regionali cui sono stati demandati ampi compiti di organizzazione e programmazione. Sotto il profilo del prodotto, inoltre, sussiste una sostituibilità tra sistemi di mobilità diversi (es. fra trasporto passeggeri su gomma, acqua o rete ferrata), la quale deve essere apprezzata in ciascun singolo caso, a partire dai mercati geografici di riferimento.

Sotto il profilo dell'organizzazione dei servizi, la disciplina del TPL risulta direttamente condizionata da quella dell'affidamento di servizi pubblici: a tale proposito, va tenuto conto in particolare di come la concentrazione in esame avvenga a valle di una gara a evidenza pubblica per l'individuazione di un acquirente delle attività di TPL su gomma svolte da ATAF nell'ambito dell'area metropolitana di Firenze, e, secondo quanto espressamente comunicato dalle parti, le suddette attività saranno necessariamente condizionate dall'esito di una prossima gara bandita dall'amministrazione regionale per l'affidamento del TPL in un ambito territoriale ottimale di nuova definizione e corrispondente al territorio dell'intera regione Toscana (di seguito, Gara Regionale).

Il mercato geografico ...

Secondo il consolidato orientamento dell'Autorità, nell'ambito del TPL i mercati rilevanti vengono identificati con i bacini di traffico in relazione ai quali viene effettuato dagli enti competenti l'affidamento dei servizi. Ai fini della presente operazione il mercato rilevante è costituito dai servizi di TPL nel bacino di traffico corrispondente all'area metropolitana fiorentina, ricomprendente il territorio del comune di Firenze e di una serie di comuni limitrofi.

Gli effetti dell'operazione ...

A seguito dell'operazione in esame, Busitalia acquisterà il controllo esclusivo delle attività di TPL su gomma attualmente svolte da ATAF, sulla base di affidamenti in regime di monopolio legale operati dai diversi enti locali ricompresi nell'area metropolitana fiorentina: l'effetto immediato della concentrazione sarà quindi quello della sostituzione di un operatore con un altro, rispetto al quale la presenza di FS nel medesimo ambito territoriale con attività su strada ferrata non appare comunque suscettibile di determinare effetti pregiudizievoli alla concorrenza. Il regime di monopolio legale riconosciuto a ATAF risulta infatti scaduto dalla fine dell'anno 2010 e allo stato sussistente sulla base di atti d'obbligo provvisori aventi efficacia temporale limitata, adottati dalla Provincia di Firenze in attesa dell'esito della Gara Regionale, dopo la quale le attività riconducibili ad ATAF saranno necessariamente riassorbite nella nuova gestione integrata del bacino regionale.

Tenuto conto di tali elementi, l'operazione non appare suscettibile di alterare le dinamiche concorrenziali esistenti.