C11931 - BUSITALIA-SITA NORD/UMBRIA MOBILITÀ ESERCIZIO
Provvedimento n. 24820

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 27 febbraio 2014;

SENTITO il Relatore Dottor Salvatore Rebecchini;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287 e, in particolare, l'articolo 5 della medesima;

VISTA la comunicazione presentata dalla società Ferrovie dello Stato S.p.A. per conto di Busitalia-Sita Nord S.r.l., pervenuta in data 16 dicembre 2013;

VISTE le informazioni aggiuntive pervenute da parte della società Umbria TPL e Mobilità in data 7 gennaio 2014;

VISTA la propria richiesta di informazioni inviata in data 13 gennaio 2014 alle società Busitalia-Sita Nord S.r.l., Ferrovie dello Stato S.p.A. e Umbria TPL e Mobilità S.p.A., con conseguente interruzione dei termini ai sensi dell'articolo 5, comma 3, del D.P.R. 30 aprile 1998 n. 217;

VISTE le informazioni aggiuntive pervenute da parte della società Ferrovie dello Stato S.p.A. in data 30 gennaio 2014, integrate in data 6 e 14 febbraio 2014, e quelle trasmesse dalla Regione Umbria in data 31 gennaio 2014;

VISTE le richieste di informazioni inviate, in data 7, 10 e 11 febbraio 2014 a trentaquattro società attive nel mercato dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri e le relative risposte;

VISTA la Deliberazione di Giunta regionale n. 178 del 24 febbraio 2013, trasmessa in data 26 febbraio 2014, recante "*Ulteriori considerazioni in merito alla preparazione dei bandi di gara a evidenza pubblica e dei capitolati speciali di appalto per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico di interesse regionale e locale*";

VISTI gli atti del procedimento;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Busitalia - Sita Nord S.r.l. (di seguito anche "Busitalia") è una società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane attiva, sin dalla sua costituzione avvenuta nel maggio 2011, nel trasporto di persone su gomma. La società è, in particolare, attiva nel settore del Trasporto pubblico locale (TPL) dove opera prevalentemente in Veneto e in Toscana, con un'offerta pari a circa ventotto milioni di km annui. Busitalia, inoltre, organizza per conto di Trenitalia S.p.A. l'erogazione dei servizi sostitutivi di corse ferroviarie sul territorio nazionale, esercisce alcune linee turistiche e offre servizi di noleggio con conducente di autobus e miniautobus (attività queste ultime che rientrano nei cd. servizi a mercato). Busitalia ha fatturato, a livello nazionale, nel 2012, circa 110 milioni di euro.
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (di seguito anche "FS"), che controlla interamente Busitalia e che a sua volta è interamente partecipata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, ha realizzato nel 2012 un fatturato a livello nazionale pari a circa *[7-8]*[1] miliardi di euro.

2. Umbria TPL e Mobilità (di seguito anche "Umbria Mobilità") è la società, a capitale interamente pubblico[2], nata dalla fusione delle aziende già attive nei servizi di TPL nella Regione Umbria.
La società, operativa dal dicembre 2010, è attualmente articolata in tre rami d'azienda: (***i***) il ramo d'azienda dedicato all'esercizio dei servizi di TPL in Umbria (c.d. ramo d'azienda Esercizio); (***ii***) il ramo d'azienda dedicato alla gestione del patrimonio immobiliare e (***iii***) il ramo d'azienda dedicato alla gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.
Umbria Mobilità, nel 2012, ha realizzato un fatturato complessivo di circa 133 milioni di euro registrando perdite per circa 8 milioni di euro.
Umbria Mobilità, attraverso il ramo d'azienda cd. "ramo Esercizio", gestisce in forma integrata l'insieme dei servizi di TPL della regione Umbria e, precisamente: (***i***) i servizi di TPL su ferro sulla linea Sansepolcro-Perugia S. Anna-Terni sulla base di una concessione, originariamente in capo a Ferrovie Centrali Umbre S.r.l., e prorogata fino al 1° gennaio 2014[3], nonché alcuni servizi interoperabili sulle linee dell'infrastruttura ferroviaria regionale; (***ii***) i servizi di TPL su gomma, attraverso la propria partecipazione di maggioranza nelle società consortili Ishtar S.c. a r.l., (gestore del TPL nel bacino n. 1 di Perugia), ATC & *Partners* S.c. a r.l. (gestore del TPL nel bacino n. 2 di Terni), TPL Mobilità S.c. a r.l.

---

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

[2] *[Il capitale sociale di Umbria Mobilità è detenuto per il 27,68% dalla Regione Umbra, per il 28,89% dalla Provincia di Perugia, per il 20,74% dal Comune di Perugia e per il 18,5% dall'ATC Terni S.p.A. per una partecipazione inferiore al 10% dal Comune di Spoleto.]*

[3] *[L'art. 13 del Decreto Legge n. 150/2013 (cd. Decreto mille proroghe 2014) ha posticipato il termine massimo delle proroghe delle gestione in corso dei servizi di TPL alla data del 31 dicembre 2014 ma a condizione che "l'ente di governo dell'ambito o bacino territoriale ottimale e omogeneo abbia già avviato le procedure di affidamento".]*

(gestore del TPL nel bacino n. 3 di Spoleto) che si sono aggiudicate le gare per i relativi affidamenti[4], e prorogati ai sensi dell'articolo 38, comma 4, della legge regionale n. 5/2012[5]; (***iii***) i servizi di cd. mobilità alternativa quali ascensori, scale mobili, la funicolare di Orvieto e il minimetro di Perugia (i cd. servizi ettometri) e (***iv***) i servizi di TPL sul lago Trasimeno gestiti da Umbria Mobilità in forza dell'originaria aggiudicazione da parte di APM S.p.A. (fusa nel 2010 in Umbria Mobilità) del relativo affidamento novennale, scaduto il 31 dicembre 2010 e da ultimo prorogato fino all'individuazione del nuovo aggiudicatario e, comunque, non oltre il 1° gennaio 2014.
Gli attuali servizi di TPL gestiti da Umbria Mobilità si snodano sul territorio della Regione Umbria per oltre 28 milioni di km e trasportano oltre 46 milioni di passeggeri. La società, inoltre, controlla la società SAVIT S.r.l. che svolge attività di manutenzione delle flotte di autobus e di veicoli industriali e che, del pari, è confluita nel c.d. ramo Esercizio[6].
3. Oggetto della presente operazione è l'acquisizione di Umbria Mobilità Esercizio S.r.l. (di seguito anche "Umbria Esercizio"), società interamente controllata da Umbria Mobilità e costituita il 16 maggio 2013 al fine di incorporare il cd. ramo Esercizio di Umbria Mobilità, dedicato all'esercizio integrato del TPL nella Regione Umbria. La gestione dell'infrastruttura relativa al minimetrò di Perugia, attualmente affidata in concessione alla società Minimetrò S.p.A., sarà affidata a Umbria Esercizio sulla base di un contratto di affitto di ramo d'azienda.
Allo stato Umbria Esercizio è priva di *asset* patrimoniali e non è operativa. Le Parti dell'operazione hanno stimato il fatturato di Umbria Esercizio in circa *[100-482]* milioni di euro.

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

4. L'operazione di concentrazione in esame è finalizzata all'acquisizione da parte di Busitalia - Sita Nord S.r.l. del controllo di Umbria Mobilità Esercizio S.r.l. e si inserisce in una più ampia operazione di risanamento di Umbria Mobilità, effettuato ai sensi dell'articolo 67, comma 3, lettera *d*), della Legge Fallimentare, per scongiurarne il fallimento: la società al 31 dicembre 2012 ha registrato perdite per quasi 8 milioni di euro.
5. La prima fase prevede la costituzione di due società distinte:
i. Umbria Mobilità Esercizio S.r.l., costituita il 16 maggio 2013, in cui confluirà il cd. ramo d'azienda Esercizio che gestisce in modo integrato il TPL in Umbria e, quindi, tutti gli *asset* relativi alla gestione del TPL su gomma, ferro, navigazione lacustre e mobilità alternativa in Umbria in precedenza gestiti da Umbria Mobilità[7];
ii. Umbria Infrastruttura e Patrimonio S.p.A., società *holding* in cui confluiranno gli altri due rami d'azienda in cui si articola Umbria Mobilità.
6. La seconda fase prevede la cessione, all'esito di una procedura di gara, della partecipazione di maggioranza (70%) detenuta da Umbria Mobilità in Umbria Esercizio con obbligo per l'aggiudicatario di acquistare il residuo 30% in caso di esercizio dell'opzione di vendita da parte di Umbria Mobilità stessa.
7. Questa fase ha preso avvio il 24 giugno 2013 con la pubblicazione della lettera di invito a manifestare interesse per l'eventuale cessione da parte di Umbria Mobilità di una partecipazione di maggioranza in Umbria Esercizio: la cessione è qualificata come "eventuale" in ragione del fatto che il conferimento del cd. ramo Esercizio a Umbria Mobilità Esercizio S.r.l. è sospensivamente condizionato all'asseverazione del piano di ristrutturazione e all'esito positivo degli accertamenti da parte dell'Autorità.
8. La procedura selettiva è stata aggiudicata a Busitalia in data 14 novembre 2013.

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

9. L'operazione comunicata, in quanto comporta l'acquisizione del controllo della società Umbria Mobilità Esercizio S.r.l. in cui, all'esito della concentrazione, confluirà i cd. ramo Esercizio di Umbria TPL e Mobilità S.p.A. che, attualmente, gestisce in forma integrata l'insieme dei servizi di TPL nella Regione Umbria, costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera *b)* della legge n. 287/90.

---

[4] *[Precisamente: (a) i Contratti di servizio di TPL urbano, extraurbano e regionale nel bacino n. 1 sono stati conclusi il 29 dicembre 2005 e sono scaduti il 31 dicembre 2011; (b) i Contratti di servizio di TPL urbano, extraurbano e regionale nel bacino n. 2 sono stati conclusi il 19 dicembre 2006 e sono scaduti il 18 dicembre 2012; (c) i Contratti di servizio per il TPL urbano, extraurbano e regionale nel bacino n. 3 sono stati conclusi tra il 1° luglio 2005 e il 2 gennaio 2006 e sono scaduti tra il 7 gennaio 2011 e il 31 dicembre 2012.]*

[5] *[Legge regionale 3 aprile 2012, n. 5, recante "Ulteriori modificazioni e integrazioni alla legge regionale 18 novembre 1998, n. 37 (Norme in materia di trasporto pubblico locale in attuazione del decreto legislativo 9 novembre 1997, n.422) e alla legge regionale 17 agosto 1979, n. 44 (Normativa servizi pubblici di trasporto regionale)". Art. 38, comma 4 e 5: "4. I contratti di servizio stipulati prima della data di entrata in vigore della presente legge restano validi fino alla loro scadenza, fatto salvo quanto previsto dalla normativa statale vigente. 5. I contratti di servizio stipulati prima della data di entrata in vigore della presente legge e in scadenza prima dell'affidamento dei servizi ai sensi della L.R. 37/1998 [recante "Norme in materia di trasporto pubblico regionale e locale in attuazione del D.lgs. n. 422/1997"], così come modificata dalla presente legge, sono prorogati fino al subentro effettivo del nuovo affidatario".]*

[6] *[Non confluirà nel ramo d'azienda Esercizio la partecipazione azionaria di Umbria Mobilità in Roma TPL S.c. a r.l. (pari al 33,33%), società consortile che gestisce alcune linee periferiche e ventisette linee notturne a Roma (fonte: sito internet dell'Agenzia mobilità di Roma, www.agenziamobilità.roma.it).]*

[7] *[A seguito del conferimento del ramo d'azienda in questione, Umbria Esercizio eserciterà pertanto: (1) il servizio di TPL di gomma nei tre bacini di Perugia, Terni e Spoleto; (2) il servizio di TPL su ferro sulla linea S.Sepolcro-Perugia-S.Anna-Terni e alcuni servizi interoperabili sulle linee dell'infrastruttura regionale e (3) i percorsi pedonali meccanizzati di mobilità alternativa (ascensori scale mobili), la Funicolare di Orvieto e, sulla base di un contratto di affitto di ramo d'azienda, il minimetro di Perugia.]*

Essa rientra nell'ambito di applicazione della legge n. 287/90, non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento CE n. 139/04, ed è soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva disposto dall'articolo 16, comma 1, della medesima legge, in quanto il fatturato totale realizzato nell'ultimo esercizio a livello nazionale dall'insieme delle imprese interessate è stato superiore a 482 milioni di euro e il fatturato realizzato nell'ultimo esercizio a livello nazionale dall'impresa acquisita è stato superiore a 48 milioni di euro.

IV. IL QUADRO REGOLAMENTARE REGIONALE PER L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

10. Il settore del TPL ha trovato, come noto, la sua disciplina di riferimento nel Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modifiche, ai sensi del quale (articolo 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.
11. In particolare, la regolamentazione dei servizi di trasporto pubblico locale in Umbria è disciplinata dalla Legge regionale n. 37/1998 che prevede una programmazione su base regionale dei servizi e riserva alla Regione il compito di affidare gli stessi, coerentemente con la disciplina nazionale e comunitaria[8]. 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 svolte da Umbria Mobilità nell'ambito della Regione Umbria e le suddette attività saranno necessariamente condizionate dall'esito di una prossima gara bandita dall'amministrazione regionale per l'affidamento del TPL.
12. Con Deliberazione di Giunta Regionale (D.G.R.) n. 1426 del 9 dicembre 2013, recante "*Preparazione del bando di gara a evidenza pubblica e del capitolato d'appalto per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico di interesse regionale e locale*", la Regione ha dato avvio alla procedura per l'affidamento con gara dei servizi di TPL in scadenza al 31 dicembre 2013.
13. Per quanto riguarda le altre linee regionali su ferro attualmente gestite da Trenitalia e la cui scadenza è prevista al 31 dicembre 2014, la Regione con D.G.R. n. 1430/2013 ha deciso di avviare la negoziazione con Trenitalia per la proroga dell'affidamento per altri sei anni "*a condizione che sia rivisitato l'attuale Contratto di Servizio, prevedendo economie di almeno il 5% delle risorse ad esso destinate, pari a circa 1.800.000,00 euro, da riservare ai servizi di trasporto pubblico locale su gomma che saranno affidati, a breve, con procedura ad evidenza pubblica*".
14. Da ultimo, in data 24 febbraio 2014, la Regione Umbria ha assunto la Deliberazione n. 178 del 24 febbraio 2014, recante "*Ulteriori considerazioni in merito alla preparazione dei bandi di gara a evidenza pubblica e dei capitolati speciali di appalto per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di interesse regionale*". Detta delibera, al fine di garantire una maggiore partecipazione alla futura gara per l'affidamento dei servizi automobilistici di TPL di competenza regionale, prevede la definizione di almeno due lotti per i servizi automobilistici ed esclude la possibilità che la procedura possa avere ad oggetto anche i servizi ferroviari della ex Ferrovia Centrale Umbra.

V. VALUTAZIONE DELLA CONCENTRAZIONE

15. Il settore interessato dall'operazione è quello dei servizi di trasporto pubblico locale. In tale ambito, gli effetti dell'operazione devono esaminarsi, con riguardo alla definizione del mercato del prodotto, coerentemente con l'approccio sviluppato dalla Commissione Europea in casi analoghi[9] nonché con il consolidato orientamento

---

[8] *[Norme in materia di trasporto pubblico regionale e locale in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e smi. Oggetto di programmazione deve essere "l'intero territorio regionale, che coincide con il bacino unico regionale, nel quale si svolgono i servizi di trasporto che collegano i centri abitati della Regione" (Art. 8, co. 3, LR 37/98). Strumenti per il governo del sistema di trasporto pubblico locale sono l'adozione del Piano di trasporti e di quello di Bacino. In tema di modalità di affidamento dei servizi, la normativa sancisce il ricorso a procedure ad evidenza pubblica, tuttavia per i servizi ferroviari è consentito l'affidamento diretto. In particolare, "I servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono affidati mediante procedure di evidenza pubblica ai sensi della normativa vigente e tenendo conto della qualità del servizio offerto determinata secondo criteri individuati nello schema di bando di gara e nel capitolato d'appalto" (art. 22, co. 1, LR 37/1998). La normativa inoltre, delinea un divieto di sovrapposizione tra servizi ferroviari e su gomma. Infatti, essa recita "I servizi su gomma interferenti con quelli ferroviari non sono consentiti. Sono considerati interferenti quelli che hanno orari simili di partenza e di arrivo e seguono prevalentemente lo stesso percorso. Qualora l'utenza media servita in via ordinaria dal servizio ferroviario, monitorata per un periodo significativo, risulti inferiore ai trenta passeggeri, può essere consentito il servizio con autobus in sostituzione al treno". (Art. 5, co. 3, LR 37/98). "La Regione […] in particolare […] g bis) affida i servizi compresi quelli provinciali e comunali in accordo rispettivamente con la provincia ed il comune interessato e stipula i relativi contratti. I contratti sono rispettivamente sottoscritti dalla Regione e dagli enti locali, quando il bando prevede servizi posti in gara, in capo a questi soggetti" (Art. 17, LR 37/1998).]*

[9] *[Si veda in particolare il caso COMP/M.5855 - DB/ARRIVA, decisione dell'11 agosto 2010, nonché i casi : COMP/M.5557 - SNCF-P/CDPQ/KREOLIS/EFFIA; COMP/M.5741 - CDV/VEOLIA - ENVIRONMENT/TRANSDEV/VEOLIA TRANSPORT; COMP/M.6596 - SNCF-P/GROUPE KEOLIS.]*

dell'Autorità[10], tanto con attenzione ai mercati rappresentati da linee di traffico in cui si verifica una possibile sovrapposizione orizzontale (gomma/gomma, ferro/ferro e gomma/ferro), quanto con riferimento ai mercati coincidenti con i bacini di traffico in relazione ai quali viene effettuato dagli enti competenti l'affidamento dei servizi.

16. Con riguardo al primo profilo, si deve tener conto infatti che il gruppo FS è presente nella stessa Regione Umbria attraverso Trenitalia che esercisce servizi ferroviari regionali (sulla rete Ferroviaria Italiana) e che Busitalia è presente con autolinee nel limitrofo bacino toscano. Con riguardo invece agli effetti dell'operazione con riferimento ai bacini di traffico per l'affidamento dei servizi, poiché l'impatto di un'operazione di concentrazione nel settore del TPL e gli eventuali profili problematici della stessa vanno valutati prognosticamente anche alla luce dello specifico scenario competitivo nel quale andrebbe ad inserirsi la società acquirente a valle della realizzazione dell'operazione, ai fini della presente operazione il mercato rilevante è costituito dai servizi di TPL che formeranno oggetto della gara che sarà bandita dalla Regione Umbria.

17. Con riguardo agli effetti dell'operazione sotto il profilo della sovrapposizione orizzontale delle attività delle parti, deve peraltro precisarsi che, a fronte della circostanza per cui le tariffe e le modalità di esercizio dei servizi di TPL sono regolate dalle amministrazioni regionali ai sensi dell'articolo 16 del Decreto Legislativo n. 422/97, l'analisi degli effetti dell'operazione sotto tale profilo rileva unicamente nella misura in cui non si può escludere, almeno in linea di principio, l'esistenza di un margine residuo di concorrenza basata sulla qualità del servizio tra due operatori di TPL attivi su linee caratterizzate da un certo grado di sostituibilità.

18. Tanto premesso, dalle informazioni fornite dalle Parti, risulta tuttavia che nel caso di specie le sovrapposizioni orizzontali sono poco significative. Per quelle su gomma si segnalerebbero solo due linee: la linea di trasporto extraurbano su gomma esercita da Umbria Mobilità (F201) che origina da una località dell'Umbria (Città di Castello) e termina a San Sepolcro, prima località della Toscana confinante con il bacino extraurbano di Città di Castello, e la linea SI381 esercita da Busitalia per conto della Provincia di Arezzo.

19. Nel comparto ferro/ferro, l'unica sovrapposizione potrebbe registrarsi in relazione alla sola tratta Perugia-Terni, dove Ferrovia Centrale Umbra e Trenitalia offrono servizi astrattamente comparabili con riguardo ai punti di arrivo e destinazione: a tale riguardo, va tuttavia considerato che, nel caso specifico, le due linee ferroviarie si distribuiscono fra tali due punti sul territorio umbro in modo del tutto distinto, con fermate diverse, che soddisfano presumibilmente una diversa domanda di mobilità.

20. Analoghe considerazioni valgono con riguardo alle sovrapposizioni ferro/gomma, dove le Parti identificano circa venti tratte in cui sono disponibili sia collegamenti ferroviari interregionali di Trenitalia sia autolinee di Umbria Mobilità, le quali tuttavia non appaiono assumere le richieste caratteristiche di sostituibilità per la domanda, in ragione fra le altre cose della estrema diversità dei tempi di percorrenza, laddove la modalità ferroviaria risulta più veloce di svariati multipli[11].

21. Con riguardo all'eventuale impatto dell'operazione in esame sull'intensità del confronto concorrenziale che si verificherà in occasione delle future gare per l'affidamento dei servizi di TPL nella Regione Umbria, non si ravvisano elementi di criticità, fermo restando che l'Autorità monitorerà l'andamento delle stesse, vigilando sulla piena contendibilità del mercato con i diversi strumenti a sua disposizione, anche a fronte del fatto che la stessa Regione si è riservata la facoltà di richiedere un parere, ex articolo 22, legge 287/90, in merito ai futuri bandi di gara.

RITENUTO, pertanto, che 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 sui mercati interessati, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza;

DELIBERA

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

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

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

IL SEGRETARIO GENERALE IL PRESIDENTE

---

10 *[Cfr., tra i vari, provv. n. 24016 del 23 ottobre 2012 C11749 - BUSITALIA-SITA NORD-CAP AUTOLINEE COOPERATIVA AUTOTRASPORTI PRATESE-AUTO GUIDOVIE ITALIANE/ATAF GESTIONI e provv. 21366 del 14 luglio 2010, C10663 - RATP/TRANSDEV ITALIA.]*

11 *[Rileva altresì nel caso di specie in tal senso un elemento di derivazione regolamentare, che sostanzialmente vieta le sovrapposizioni tra linee esercite in gomma e quelle su ferro. Infatti, la Legge regionale Umbria n. 37/1997, stabilisce che "I servizi su gomma interferenti con quelli ferroviari non sono consentiti. Sono considerati interferenti quelli che hanno orari simili di partenza e di arrivo e seguono prevalentemente lo stesso percorso." (art.5, c.3).]*

Roberto Chieppa *Giovanni Pitruzzella*