

I744 - GARE RCA PER TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Provvedimento n. 25382

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 25 marzo 2015;

SENTITO il Relatore Dottoressa Gabriella Muscolo;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO l'articolo 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea;

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

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

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

VISTA la delibera del 14 novembre 2012, con la quale è stata avviata un'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/1990, nei confronti delle società Assicurazioni Generali S.p.A., INA Assitalia S.p.A., Fondiaria SAI S.p.A. e Unipol Assicurazioni S.p.A. per accertare l'esistenza di violazioni dell'articolo 101 del TFUE;

VISTA la propria delibera del 27 febbraio 2014, con la quale è stata ampliata oggettivamente l'istruttoria ed è stato prorogato al 30 novembre 2014 il termine di conclusione del procedimento;

VISTA la propria delibera del 1 agosto 2014, con la quale è stato prorogato al 31 gennaio 2015 il termine di conclusione del procedimento;

VISTA la comunicazione delle risultanze istruttorie (CRI), inviata alle parti in data 7 agosto 2014;

VISTA la comunicazione alla Commissione Europea, ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 4, del Regolamento (CE) n. 1/2003;

VISTA la propria delibera del 12 novembre 2014, con la quale è stato disposto che la Direzione Credito – Concorrenza fornisse alle parti del procedimento le informazioni e i chiarimenti necessari per replicare alle elaborazioni i cui risultati sono riportati nelle CRI ed è stato prorogato al 31 marzo 2015 il termine di conclusione del procedimento;

VISTE le informazioni inviate alle parti dalla Direzione Credito - Concorrenza in data 26 novembre 2014 in esecuzione della delibera del 12 novembre 2014;

SENTITI in audizione finale, in data 28 gennaio 2015, i rappresentanti di ASSTRA, GTT Torino, Generali Italia S.p.A. e UnipolSai Assicurazioni S.p.A.;

VISTO il parere dell'IVASS pervenuto in data 4 marzo 2015, ai sensi dell'art. 20, comma 4, della legge n. 287/90;

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

CONSIDERATO quanto segue:

1 Premessa

1. In data 14 novembre 2012 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha avviato un'istruttoria, ai sensi dell'art. 14 della legge n. 287/90, nei confronti delle società Assicurazioni Generali S.p.A., INA Assitalia S.p.A., Fondiaria SAI S.p.A. e Unipol Assicurazioni S.p.A. per presunte infrazioni dell'articolo 2 della legge n. 287/90 e/o dell'art. 101 del TFUE.

2. L'oggetto del procedimento è l'esistenza di un'unica e continuata intesa tra le parti avente ad oggetto il coordinamento per la non partecipazione alle procedure indette dalle aziende di trasporto pubblico locale (di seguito, anche TPL) per l'affidamento del servizio assicurativo responsabilità civile auto (di seguito anche RCA) al fine di fornire il servizio esclusivamente alle aziende già clienti, tramite procedure di affidamento meno rigide e senza confronto concorrenziale.

2 Le parti

3. Assicurazioni Generali S.p.A. (di seguito anche Generali) è la Capogruppo del gruppo Generali, primario gruppo assicurativo italiano, attivo in tutti i rami assicurativi anche a livello internazionale. Del gruppo fa parte anche Generali Italia S.p.A., già INA Assitalia S.p.A. (di seguito anche INA), compagnia assicurativa che opera in tutti i rami danni e vita. A far data dal 1° luglio 2013 la società è stata oggetto di conferimento della quasi totalità delle attività assicurative in Italia di Assicurazioni Generali S.p.A. (tra cui quelle oggetto del presente procedimento) e ha assunto l'attuale denominazione. Nel 2013 il gruppo Generali ha realizzato in Italia una raccolta premi totale diretta pari a oltre 20 miliardi di euro.

4. UnipolSai Assicurazioni S.p.A. (di seguito UnipolSai) è la nuova denominazione della società derivante dalla fusione per incorporazione in Fondiaria SAI S.p.A. (di seguito Fondiaria) di Unipol Assicurazioni S.p.A. (di seguito Unipol), Milano Assicurazioni S.p.A., nonché di Premafin Finanziaria S.p.A. – Holding di Partecipazioni S.p.A., holding finanziaria dell'allora Gruppo Fondiaria Sai¹. La fusione è pienamente operativa dal 6 gennaio 2014. Le stesse parti hanno comunicato che UnipolSai è subentrata *in toto* nei rapporti attivi e passivi di Unipol². Le condotte contestate a Fondiaria e Unipol devono, pertanto, considerarsi totalmente imputabili a UnipolSai. Nel seguito, tuttavia, laddove possibile, verrà precisata la paternità delle condotte di volta in volta contestate. Nel 2013 il gruppo UnipolSai ha realizzato, in Italia, una raccolta premi totale diretta pari a circa 16 miliardi di euro.

3 L'attività istruttoria svolta

5. L'Autorità ha avviato la presente istruttoria sulla base di numerose denunce presentate da aziende di Trasporto Pubblico Locale, che lamentavano l'esito costantemente deserto delle procedure di affidamento ad evidenza pubblica esperite per i servizi assicurativi RCA, con la conseguente necessità di prorogare o rinnovare il contratto con la compagnia già fornitrice del servizio.

6. In seguito all'analisi delle denunce, l'Autorità ha deliberato, nell'adunanza del 14 novembre 2012, l'avvio di un procedimento istruttorio nei confronti delle società sopra individuate. Contestualmente l'Autorità ha deliberato di procedere ad accertamenti ispettivi presso le sedi delle predette società parti del procedimento, accertamenti effettuati il 22 novembre 2012.

¹ L'operazione di concentrazione è stata autorizzata, con la prescrizione di misure, dall'Autorità con il provvedimento n. 23678 del 19 giugno 2012.

² Cfr. doc. 577.

7. In data 22 ottobre 2013 l'Autorità ha deliberato di procedere ad accertamenti ispettivi presso la sede dell'Associazione Nazionale Imprese di Assicurazione (di seguito ANIA), in virtù del fatto che la stessa ha fornito assistenza tecnica alle associate sulle vicende oggetto della presente istruttoria, anche attraverso la predisposizione di circolari sul tema. Le ispezioni sono avvenute il 30 ottobre 2013.

8. In data 27 febbraio 2014 l'Autorità ha deliberato di ampliare oggettivamente l'istruttoria ad ulteriori procedure di affidamento espletate da altre aziende di TPL non espressamente comprese nel procedimento di avvio.

9. Sono state ammesse a partecipare al procedimento istruttorio l'Associazione ASSTRA, associazione di categoria delle aziende di trasporto; Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (di seguito GTT Torino) e Compagnia Trasporti Pubblici S.p.A. (di seguito CTP Napoli).

10. Nello svolgimento dell'attività istruttoria sono state formulate richieste di informazioni alle società parti del procedimento e a varie aziende di TPL.

11. Nello svolgimento dell'attività istruttoria sono state inoltre sentite in audizione: in data 28 giugno 2013 Generali, in data 11 luglio 2013 UnipolSai, in data 16 gennaio 2012 e 10 dicembre 2013 ASSTRA, in data 30 gennaio 2012 e 6 marzo 2013 GTT Torino, in data 7 marzo 2013 CTP Napoli, in data 21 maggio 2014 Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A. (di seguito AMT Genova), in data 23 maggio 2014 Tiemme S.p.A. (di seguito Tiemme), in data 11 giugno 2014 Società per l'Ammodernamento e la Gestione delle Ferrovie e Tramvie Vicentine S.p.A. (di seguito FTV Vicenza), in data 16 giugno 2014 ATAM S.p.A. (di seguito ATAM Reggio Calabria), in data 17 giugno 2014 Umbria TPL e Mobilità S.p.A. (di seguito Umbria TPL) e in data 30 giugno 2014 APS Holding S.p.A. (di seguito APS Holding Padova).

12. Le società parti dell'istruttoria hanno in più occasioni esercitato il diritto di accedere agli atti del fascicolo.

13. In data 7 agosto 2014 è stata inviata alle parti del procedimento la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie.

14. Le parti, in data 7 novembre 2014, hanno trasmesso memorie e documenti in vista dell'Audizione finale davanti al Collegio, fissata per 12 novembre 2012.

15. Nel corso dell'audizione finale del 12 novembre 2014, UnipolSai, in via preliminare, ha ribadito le richieste di chiarimenti e informazioni in merito alle elaborazioni dei dati effettuate nelle CRI, richieste avanzate con comunicazioni del 2 e 20 ottobre 2014 e evase dagli Uffici con comunicazioni del 14 e 29 ottobre u.s.. L'Autorità, in seguito a tale richiesta ha sospeso l'audizione e, riunitasi in una seduta straordinaria, ha disposto che la Direzione istruttoria inviasse alle parti le informazioni e i chiarimenti necessari alle stesse per replicare le elaborazioni i cui risultati sono riportati nella CRI e comunicasse alle stesse una nuova data per lo svolgimento dell'audizione finale. Contestualmente l'Autorità ha prorogato il termine di chiusura del procedimento. La Direzione istruttoria ha dato esecuzione alla delibera dell'Autorità in data 26 novembre 2014. Le parti hanno fatto pervenire le proprie osservazioni in data 13 e 23 gennaio 2015.

16. In data 28 gennaio 2015 i rappresentanti delle parti sono stati sentiti in audizione dinanzi all'Autorità.

4 Il settore merceologico: l'assicurazione RCA per il TPL

17. Il settore merceologico coinvolto nell'intesa è quello del servizio assicurativo responsabilità civile autoveicoli terrestri con riferimento allo specifico ambito del Trasporto Pubblico Locale.

18. Le peculiarità della copertura assicurativa di cui trattasi differenziano detta copertura sia dalle altre coperture assicurative per la responsabilità civile, sia dalla classica RC auto. In particolare, l'assicurazione per la responsabilità civile garantisce il conducente nonché, se persona diversa, il proprietario del mezzo contro il rischio di dover risarcire a terzi i danni provocati dalla circolazione del veicolo. L'assicurazione comprende la responsabilità per i danni alla persona causati ai trasportati, qualunque sia il titolo in base al quale è effettuato il trasporto, ed è obbligatoria per legge.

19. Sulla base di quanto previsto dall'art. 122 del d.lgs. 7 settembre 2005, n. 209 (Codice Assicurazioni Private - CAP), infatti, «*I veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi, non possono essere posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate se non siano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile e dall'articolo 91, comma 2, del codice della strada*». A fronte di tale obbligatorietà della polizza RCA, l'art. 132 CAP prevede l'obbligo a contrarre in capo alle imprese assicuratrici (vedi *infra*).

20. All'interno del settore dell'RC auto riveste ulteriore specificità il mercato dell'RC auto per i mezzi adibiti al TPL. È noto infatti che il servizio di TPL è svolto dagli enti locali, di regola attraverso aziende partecipate o *in house*, utilizzando una flotta di autobus più o meno numerosa a seconda delle esigenze dell'utenza. Gli autobus, per poter circolare, devono necessariamente essere coperti da un'assicurazione per la responsabilità civile. In relazione al fatto che gli autobus adibiti al TPL in una determinata zona sono spesso numerosi (flotte), le aziende di TPL stipulano con le compagnie contratti "a libro matricola", che si caratterizzano per il fatto che le condizioni generali della polizza, e in particolare il premio, vengono predeterminate relativamente al singolo autobus ma la polizza è unica per l'intera flotta³. Ciò implica da un lato la necessità, per le parti del contratto assicurativo, di valutare, ai fini della determinazione del premio, la sinistrosità dell'intera flotta, e non del singolo mezzo in essa compreso. Dall'altro, tale formula contrattuale consente al beneficiario della polizza (l'azienda di TPL) di gestire un unico contratto e di variare, nel corso della polizza stessa, il numero di mezzi inseriti nella copertura assicurativa a fronte di successive regolazioni del premio. Come si vedrà, talvolta le aziende di TPL, non riuscendo a reperire sul mercato polizze a libro matricola, hanno assicurato i propri autobus attraverso polizze singole riferibili, quindi, allo specifico mezzo, non trasferibili e basate sull'attestato di rischio dello stesso e non sulla sinistrosità della flotta di cui fa parte.

21. Con riferimento alla valutazione economica dei contratti, le compagnie utilizzano in genere il rapporto Sinistri Premi (S/P) che consiste nel rapporto tra il totale dei sinistri pagati e riservati⁴ e il totale dei premi raccolti per un dato rischio⁵.

³ In particolare, in tale tipologia di polizze, l'assicurazione si basa su un libro matricola nel quale sono iscritti i veicoli da coprire inizialmente e successivamente, purché intestati all'azienda di TPL titolare della polizza. I nuovi mezzi acquistati nel corso di validità della polizza saranno assicurati alle medesime condizioni stabilite inizialmente. È altresì possibile una diminuzione del parco veicoli, di regola in caso di distruzioni o demolizioni degli autobus o di temporanea sospensione degli stessi dal servizio. Le regolazioni di premio attive e passive vengono effettuate periodicamente in relazione agli eventuali aumenti o diminuzioni del parco autobus.

⁴ Più nel dettaglio, sulla base dell'art. 24 Regolamento ISVAP n. 16 del 4 marzo 2008, concernente le disposizioni ed i metodi di valutazione per la determinazione delle riserve tecniche dei rami danni di cui all'articolo 37, comma 1 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 (CAP), «*la riserva sinistri comprende l'ammontare complessivo delle somme che, da una prudente valutazione effettuata in base ad elementi obiettivi, risultino necessarie per far fronte al pagamento dei sinistri, avvenuti nell'esercizio stesso o in quelli precedenti qualunque sia la data di denuncia, e non ancora pagati, nonché alle relative spese di liquidazione, indipendentemente dalla loro origine*». Tale valore varia da compagnia a compagnia ma deve essere stabilito sulla base dei criteri dettati dal Regolamento ISVAP 16/2008 sopra citato.

⁵ Un altro indicatore utilizzato è il CoR, che, invece, raffronta tutti i costi sostenuti dalla compagnia (oltre ai sinistri, liquidati e riservati, sono compresi gli oneri gestionali, amministrativi, provvigionali, etc.) con i premi pagati. Pertanto, il

4.1 La domanda: le aziende di TPL e i bandi di gara

22. La domanda nel settore in esame è espressa dalle aziende di TPL che, nella gran parte del territorio italiano, forniscono il servizio di trasporto pubblico sulla base di affidamenti effettuati dagli Enti locali titolari del servizio⁶. La loro configurazione distinta dalle altre Pubbliche amministrazioni che usufruiscono di coperture di rischi di responsabilità civile auto deriva dal fatto che la tipologia di copertura richiesta è fortemente legata all'attività svolta e caratterizzata da specifici fattori di rischio quali quelli collegati all'esercizio del servizio di trasporto pubblico urbano ed extraurbano.

23. Come già rappresentato, l'assicurazione RCA con riferimento al TPL è obbligatoria e ciò implica che le aziende di TPL, al fine di fornire il servizio, sono obbligate a stipulare un contratto assicurativo che consenta la circolazione degli autobus. In ragione di tale vincolo le stazioni appaltanti rivestono una posizione contrattuale particolare in quanto obbligate a stipulare un contratto di assicurazione per poter garantire l'esecuzione del pubblico servizio. L'interruzione del servizio, oltre a determinare gravi disagi alla collettività, presenta anche dei profili di criticità dal punto di vista delle responsabilità penali che potrebbero insorgere in capo ai gestori dell'azienda di TPL coinvolta⁷. In quest'ottica un ulteriore profilo di specialità del settore è costituito dall'operatività dell'obbligo a contrarre a carico delle imprese assicurative ex art. 132 CAP nell'ambito delle procedure ad evidenza pubblica.

24. I servizi assicurativi rientrano nell'ambito dei servizi per l'acquisizione dei quali la Pubblica Amministrazione (PA) è obbligata a rispettare le norme previste nel d.lgs. 12 aprile 2006, n. 163 (Codice degli Appalti)⁸ che, come è noto, impongono l'utilizzo di procedure ad evidenza pubblica per l'acquisizione di beni e servizi al di sopra di determinate soglie. In particolare, il Codice degli Appalti consente alla PA di procedere con l'affidamento diretto (procedura negoziata con o senza pubblicazione del bando) solo in presenza di determinate circostanze. Tra queste, oltre ai casi di non superamento delle soglie previste dagli artt. 28 e ss. Codice degli Appalti, rientrano le ipotesi in cui, all'esito di una procedura, tutte le offerte presentate siano irregolari ovvero inammissibili (art. 56 Codice degli Appalti), ovvero non sia stata presentata nessuna offerta (art. 57 Codice degli Appalti).

25. Le procedure oggetto della presente istruttoria, pertanto, debbono essere inserite nel contesto generale dell'evidenza pubblica, partendo dal presupposto che ogni azienda TPL esprime la propria domanda tramite gare con bandi che sono volti a soddisfare esigenze diverse che si riflettono nella struttura del bando stesso e nel collegato capitolato. Deve considerarsi, inoltre, che le aziende di TPL servono, di regola, un bacino di utenza limitato territorialmente alla zona di competenza.

26. Il premio che viene posto a base d'asta è determinato dalla stazione appaltante sulla base delle proprie specificità, con particolare riferimento al numero e al valore dei sinistri occorsi, ai premi precedentemente pagati, allo stato finanziario dell'ente e ai vincoli di bilancio. Di regola le offerte possono essere solo al ribasso ma, in molti dei bandi esaminati, le stazioni appaltanti hanno eliminato il limite superiore della base d'asta al fine di incentivare la partecipazione alla gara.

valore del CoR risulterà sempre superiore al valore del S/P in quanto comprensivo anche dei costi sostenuti dalla compagnia diversi dai sinistri.

⁶ Di seguito, pertanto, si farà sempre genericamente riferimento alle aziende di TPL.

⁷ Si ricorda, infatti, che l'art. 331 del codice penale prevede che: «*Chi, esercitando imprese di servizi pubblici o di pubblica necessità, interrompe il servizio, ovvero sospende il lavoro nei suoi stabilimenti, uffici o aziende, in modo da turbare la regolarità del servizio, è punito con la reclusione da sei mesi a un anno e con la multa non inferiore a euro 516*».

⁸ I servizi assicurativi sono, tra l'altro, espressamente elencati nell'allegato II A del Codice degli Appalti che, in base all'art. 20 del Codice degli Appalti stesso, «*sono soggetti alle disposizioni del presente Codice*».

27. La copertura assicurativa *de qua* si presenta, quindi, sempre diversamente a seconda delle esigenze delle singole aziende, le quali si concretizzano nelle previsioni in merito alla franchigia, al massimale, al periodo di copertura e ad eventuali meccanismi di partecipazione agli utili/perdite⁹.

28. Alla luce di quanto sopra deve concludersi che la copertura dei rischi RCA TPL non è sostituibile con altre coperture, in ragione sia della tipologia di rischi coperti sia delle caratteristiche della copertura stessa esplicitate nella polizza e della specificità della domanda espressa dalle aziende.

4.2 L'offerta

29. I rischi sulla responsabilità RCA rientrano nel Ramo 10, Responsabilità civile autoveicoli terrestri, di cui all'art. 2, comma 3, d.lgs. 7 settembre 2005 n. 209 (CAP). L'assicurazione su questa tipologia di rischi può, quindi, essere esercitata dalle imprese autorizzate nel ramo 10. L'attività istruttoria ha evidenziato che non tutte le imprese attive nel ramo 10 assicurano anche i rischi derivanti dalla circolazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico locale oggetto del presente procedimento. Come si è visto, infatti, i predetti rischi sono caratterizzati da forti specificità quali la natura stessa del rischio, la natura della domanda e l'entità dei premi richiesti. Dalle dichiarazioni in audizione dell'associazione di categoria delle aziende del trasporto pubblico locale, è emerso che *«storicamente, Unipol e INA Assitalia fornivano circa l'80% del mercato. Oggi risulta molto presente Fonsai, in misura minore poche altre compagnie, mentre si registra un'assenza quasi totale di compagnie straniere»*¹⁰. Sulla base delle informazioni acquisite nel corso del procedimento, è emerso che, nel periodo tra il 2005 e il 2012, le compagnie parti del procedimento hanno servito un numero di aziende di TPL variabile tra il 30 e il 40% del totale¹¹.

30. Le compagnie si avvalgono, generalmente, delle proprie agenzie presenti sul territorio per gestire la partecipazione alle procedure di affidamento esperite dalle aziende di TPL. Le agenzie risultano, tuttavia, un mero tramite operativo per la partecipazione in gara e la successiva gestione del rapporto, in quanto la decisione di prendere parte o meno alle gare bandite dalle aziende di TPL è riservata alla Direzione Generale. In più casi, le agenzie che hanno autonomamente partecipato a procedure di affidamento di aziende di TPL sono state oggetto di richiamo formale e, talvolta, di revoca del mandato di agenzia¹².

⁹ Cfr. il caso di GTT Torino, doc. 334.

¹⁰ Doc. 540.

¹¹ Il dato è stato calcolato dividendo il numero totale delle aziende servite dalle parti (come comunicato nei doc. 372, 374, 384, 412, 557) per il numero totale di aziende di TPL associate ad ASSTRA che esercitano attività di trasporto. Sul punto si precisa che il numero delle aziende di TPL associate ad ASSTRA nel 2010 era di 196; in virtù del processo di consolidamento in corso, tale numero è oggi di 167 (fonte: sito Internet ASSTRA). Le aziende che, nell'ambito delle associate, esercitano attività di trasporto sono circa il 77% (cfr. all'1 al doc. 540).

¹² Cfr. docc. 164, 168 e 178. Gli agenti hanno un interesse proprio alla partecipazione e all'aggiudicazione delle gare, in quanto l'acquisizione del contratto determina la maturazione della provvigione agenziale, in misura percentuale rispetto al premio corrisposto. Pertanto, la decisione di non partecipare alle gare, adottata direttamente dalla compagnia assicurativa, spesso viene comunicata agli agenti giustificandola con motivazioni tecniche e/o procedurali quali carenze informative, tempi non sufficienti alla valutazione o generiche manifestazioni di disinteresse legate alle politiche assuntive delle compagnie. Cfr., tra tante, uno scambio di mail interno a Unipol sulla risposta da fornire all'agenzia che ha richiesto una quotazione per partecipare a una procedura negoziata di Riviera Trasporti: *«...continuerei a sostenere l'impossibilità di formulare un'offerta tecnicamente sostenibile nei tempi richiesti»; «ritengo sia opportuno proseguire la trattativa mantenendo la tesi già espressa "della mancanza dei tempi tecnici". E a tale proposito vi sottopongo un testo di lettera da inviare in agenzia...»*, doc. 131 (enfasi aggiunta). Si vedano anche numerose mail di Generali del seguente tenore *«Con riferimento alla gara in oggetto, precisiamo innanzitutto, che per il rischio suddetto, l'assunzione e la tariffazione sono riservate ai competenti uffici direzionali, così come stabilito dalla Tariffa R.C. Auto esposta presso tutti i nostri punti vendita. In particolare, per tale rischio, comunichiamo con la presente il nostro disinteresse alla partecipazione alla Gara o ad acquisire quote in coassicurazione del rischio per il Lotto Auto con polizza a libro matricola, nella fattispecie*

5 I comportamenti delle imprese

5.1 Le procedure di affidamento analizzate nell'istruttoria

31. L'istruttoria ha preso in esame le procedure di affidamento riportate nella successiva Tabella 1, relative a 15 aziende di TPL. In particolare, si tratta di un totale di 85 procedure di affidamento bandite, di cui 56 andate deserte e 29 aggiudicate alla compagnia storica in quanto unica offerente. È opportuno notare che in 27 delle 85 procedure era stata rimossa la base d'asta al fine di incentivare la partecipazione del maggior numero di operatori sul mercato assicurativo.

32. Si precisa che, come si vedrà, le procedure contestate nel presente procedimento sono quelle evidenziate in grassetto nella tabella (e riportate in valutazione nella successiva tabella 17), per un totale di 58 procedure, di cui 18 senza base d'asta.