C11908 - ATLANTIA/GEMINA
Provvedimento n. 24340

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 9 maggio 2013;

SENTITO il Relatore Professor Piero Barucci;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTA la comunicazione effettuata dalla società Atlantia S.p.A., pervenuta in data 12 aprile 2013 e integrata con successiva comunicazione del 24 aprile 2013;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

Atlantia S.p.A. (di seguito, Atlantia) è una *holding* di partecipazioni, a capo di un gruppo di società attive nello sviluppo di iniziative di crescita nel settore delle infrastrutture per la mobilità, che include le attività di costruzione, gestione e manutenzione di reti autostradali in Italia e all'estero[1]. In particolare, per quanto riguarda l'Italia, Atlantia, attraverso la controllata Autostrade per l'Italia S.p.A. (di seguito, ASPI) e le controllate di quest'ultima, svolge attività di costruzione, gestione e manutenzione del 44% (in termini di km) della rete autostradale a pedaggio in Italia.
Atlantia è soggetta al controllo esclusivo di Edizione S.r.l. (di seguito, Edizione), *holding* della famiglia Benetton che detiene, tra le altre, una partecipazione indiretta del 59,28% nel Gruppo Autogrill, attivo nel settore della ristorazione e del *retail* aeroportuale, che fa capo alla società Autogrill S.p.A. (di seguito, Autogrill).
Nel 2011 il Gruppo Edizione ha realizzato, a livello mondiale, un fatturato pari a *[10-20]*[2] miliardi di euro, dei quali *[6-7]* miliardi realizzati a livello nazionale.

Gemina - Generale Mobiliare Interessenze Azionarie S.p.A. (di seguito, Gemina) è una *holding* di partecipazioni a capo di un gruppo di società attive nella gestione degli scali aeroportuali di Roma, ossia l'aeroporto Leonardo da Vinci (di seguito, Fiumicino) e l'aeroporto G.B. Pastine (di seguito, Ciampino). In particolare, Gemina controlla Aeroporti di Roma S.p.A. (di seguito, AdR), di cui detiene il 95,9% del capitale, e Fiumicino energia S.r.l., proprietaria della centrale di cogenerazione che alimenta l'aeroporto di Fiumicino.
Tra le attività svolte da AdR in qualità di gestore aeroportuale vi sono quelle di pianificazione, progettazione, sviluppo e manutenzione delle infrastrutture dei due scali, nonché i servizi di assistenza a terra, oltre alla gestione di attività commerciali.
Quanto all'assetto societario di Gemina, nessun azionista, individualmente o congiuntamente, esercita il controllo sulla società[3].
Nel 2011 Gemina ha realizzato, interamente in Italia, un fatturato pari a *[482-700]* milioni di euro.

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

L'operazione in esame consiste nella fusione per incorporazione di Gemina in Atlantia. Ad esito dell'operazione, pertanto, Edizione, tramite Sintonia, acquisirà il controllo esclusivo sull'entità risultante dalla fusione mediante incorporazione di Gemina.
Parte integrante dell'operazione è la previsione secondo cui AdR assegnerà le sub-concessioni per lo svolgimento delle attività commerciali (ivi incluse quelle di ristorazione) presso gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino mediante espletamento di gare ad evidenza pubblica, fatte salve alcune specifiche eccezioni in deroga a tale regola generale[4]. Le modalità di svolgimento delle procedure competitive, che recepiranno le indicazioni fornite dall'Autorità in materia di predisposizione di bandi di gara nell'ambito degli appalti pubblici, sono state da ultimo formalmente approvate dal Consiglio di Amministrazione (di seguito, CdA) di AdR in data 11 maggio 2012.
Nella comunicazione del 12 aprile 2013, successivamente integrata in data 24 aprile 2013, la parte notificante ha declinato il modello utilizzato da AdR per l'organizzazione delle procedure di gara attraverso i seguenti passaggi:
i) la predisposizione del bando sarà affidata ad un *panel* di soggetti appartenenti ai competenti uffici interni di ADR, i quali non saranno legati da vincoli di alcun genere ad Autogrill, né saranno ad essa in qualche modo riconducibili;

---

1 *[Tra le altre, Atlantia detiene una partecipazione del 9% circa nel capitale azionario di Alitalia - Compagnia Aerea Italiana S.p.A..]*

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

3 *[Cfr. provv. n. 17061, caso C8616 - LEONARDO/AEROPORTI DI ROMA, in Boll. n. 27/2007.]*

4 *[Si tratta di ipotesi "connotate da elementi di eccezionalità previamente e specificatamente individuati", quali: (i) l'assoluta non sostituibilità, dal lato della domanda, del prodotto o del servizio; (ii) attività/affidamenti provvisori o temporanei; (iii) attività/affidamenti non caratterizzati dalla necessità di un previo confronto competitivo (ad es., in mancanza di offerta).]*

ii) l'avviso di gara godrà di adeguata pubblicità (pubblicazione su un quotidiano di rilevanza nazionale oltre che sul sito *web* di AdR);
iii) i bandi di gara saranno proporzionati alle specifiche necessità dell'affidamento, con la previsione di requisiti (tecnici ed economici) di partecipazione determinati in funzione di una serie di fattori oggettivi (tra i quali l'ammontare degli spazi, la tipologia di prodotto/servizio oggetto della sub-concessione ed il fatturato generato da tale attività). In particolare, i requisiti di partecipazione saranno tali da favorire "*la più ampia partecipazione possibile di aspiranti sub-concessionari*", consentendo a tal fine la partecipazione anche a soggetti che non hanno maturato il requisito del fatturato minimo nello specifico settore della ristorazione aeroportuale, bensì nel più ampio settore della ristorazione commerciale, sia in Italia che all'estero. Inoltre, la parte dichiara che il fatturato minimo richiesto ai fini della partecipazione sarà sempre proporzionato al valore della sub-concessione[5]. Infine, nell'ottica di favorire la più ampia partecipazione possibile, la parte afferma che AdR potrà prevedere modalità di partecipazione di più soggetti in raggruppamento (ad esempio, sotto forma di R.T.I.), sempre che tale forma di partecipazione sia compatibile con le caratteristiche strutturali e le modalità organizzative del servizio da affidare in sub-concessione;
iv) la valutazione delle offerte verrà effettuata sulla base di due parametri (economico e tecnico), attribuendo tuttavia maggior peso alla componente economica[6], rappresentata dalle *royalties* offerte dal partecipante e dal corrispettivo minimo annuo offerto dallo stesso;
v) la commissione valutatrice sarà composta da dipendenti di AdR in possesso di idonee competenze[7], i quali procederanno all'apertura delle buste, sia quella contenente l'offerta tecnica che quella contenente l'offerta economica, in seduta pubblica; durante l'intera procedura di gara, i partecipanti potranno presentare ad AdR istanze di accesso agli atti o formulare richieste di chiarimenti;
vi) la durata delle sub-concessioni (ad oggi prevalentemente compresa tra i 5 e i 7 anni) sarà limitata a quanto necessario per consentire il recupero degli investimenti realizzati.
La parte notificante, infine, garantisce che i predetti indirizzi trovino concreta attuazione nelle procedure che verranno in futuro avviate da AdR, la quale provvederà ad elaborare una apposita procedura interna (nella forma di "istruzioni" o di un codice di condotta) che rifletta i principi sopra descritti.

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

L'operazione comunicata, in quanto comporta l'acquisizione del controllo di un'impresa, costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera *b*), della legge n. 287/90.
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 in quanto il fatturato totale realizzato, nell'ultimo esercizio a livello nazionale, dall'impresa di cui è prevista l'acquisizione è stato superiore a 48 milioni di euro.

IV. VALUTAZIONE DELLA CONCENTRAZIONE

La presente operazione interessa il settore della gestione aeroportuale. AdR, infatti, svolge attività di gestione degli aeroporti di Roma (Fiumicino e Ciampino)[8]. Secondo la prassi decisionale dell'Autorità e della Commissione europea[9], nell'ambito della gestione aeroportuale sono individuabili tre ampie tipologie di servizi:
(a) i servizi relativi alle infrastrutture centralizzate, definite dall'articolo 9 del Decreto Legislativo n. 18/99 e gestite in via esclusiva dall'ente gestore dell'aeroporto, in quanto la loro complessità, il loro costo o impatto ambientale non ne consentono la suddivisione o duplicazione. La gestione delle infrastrutture aeroportuali comprende una serie di attività riguardanti lo sviluppo, la manutenzione, l'esercizio e la messa a disposizione delle piste, delle piazzole di sosta, delle

---

5 *[A detta della parte notificante tali previsioni sarebbero del tutto coerenti con le indicazioni dell'Autorità di cui alla segnalazione AS187, laddove si auspicava di "non subordinare la partecipazione alle gare al raggiungimento di un livello di fatturato sproporzionato rispetto all'ammontare della prestazione oggetto della gara oppure al raggiungimento di un fatturato calcolato sul solo mercato geografico di riferimento", nonché di "evitare di richiedere il raggiungimento di una determinata soglia di fatturato per un numero di anni sproporzionato rispetto all'oggetto del contratto".]*

6 *[Per la quale vengono solitamente attribuiti da AdR 70/80 punti (sui 100 totali), a fronte dei 20/30 punti attribuiti alla componente tecnica dell'offerta complessiva. Tale soluzione, ha osservato la parte notificante, è coerente con le indicazioni dell'Autorità sul punto, laddove ha ritenuto che il prezzo (tra i criteri di valutazione dell'offerta) sia un parametro "oggettivo e trasparente, [che] favorisce un più pieno e corretto svolgimento del processo competitivo" (cfr. segnalazione AS251 cit.).]*

7 *[Sul punto, la parte ha specificato che anche i componenti la Commissione di valutazione saranno scelti tra dipendenti di AdR non legati da vincoli di alcun genere ad Autogrill, né in alcun modo riconducibili a tale società.]*

8 *[Lo scalo di Fiumicino, articolato in quattro terminal passeggeri, è dedicato alla clientela business e leisure su rotte nazionali, internazionali e intercontinentali; lo scalo di Ciampino è, invece, principalmente utilizzato dalle compagnie aeree c.d. low cost, dagli express-courier e dalle attività di Aviazione Generale. Nel 2011 il sistema aeroportuale gestito da AdR ha registrato 42 milioni di passeggeri, grazie all'offerta di 110 compagnie aeree che operano nei due scali e garantiscono il raggiungimento da Roma di oltre 220 destinazioni nel mondo.]*

9 *[Cfr. da ultimo Provv. n. 24214 - C11873 - F2I Fondi Italiani per le Infrastrutture SGR/Società Azionaria Gestione Aeroporto di Torino del 6 febbraio 2013, in Boll. 7/13; Caso COMP/M. 6723 - Ferrovial/Quatar Holding/CDPQ/Baker Street/BAA del 13 dicembre 2012.]*

aviorimesse e degli altri manufatti o aree rientranti nel sedime aeroportuale, oltre che il coordinamento e il controllo delle attività che ivi si svolgono.
Tali servizi, che sono strettamente necessari per lo svolgimento delle attività di decollo, atterraggio e volo, costituiscono un complesso di servizi, richiesti nella loro globalità dai vettori aerei. L'utilizzo dell'infrastruttura aeroportuale è remunerato mediante corrispettivi che, ove ricorrano condizioni d'insostituibilità dell'infrastruttura gestita in condizioni di monopolio, sono sottoposti a regolazione da parte dell'ENAC.
(b) i servizi di assistenza a terra (c.d. *handling*), costituiti dal complesso di operazioni di assistenza necessarie e accessorie alla partenza, all'atterraggio e alla sosta dell'aeromobile e del suo carico. Per gli aeroporti con un traffico pari o superiore a 2 milioni di passeggeri o a 50 mila tonnellate di merci ai prestatori di servizi è riconosciuto il libero accesso al mercato, sulla base dei requisiti previsti dalla normativa;

(c) i servizi commerciali, che comprendono: la gestione dei negozi per la vendita di prodotti al pubblico[10] (il c.d. *travel retail*) e il servizio di ristorazione aeroportuale, entrambi esercitati da soggetti terzi beneficiari di sub-concessione; la gestione di parcheggi, nonché la vendita di spazi pubblicitari.
Dal punto di vista geografico, l'Autorità ha considerato nel passato che, per quanto riguarda i servizi *sub* (a) e (b), vale a dire i servizi relativi alle infrastrutture centralizzate ed i servizi di *handling*, la dimensione geografica dei mercati in questione coincida con quella dei singoli aeroporti su cui opera il gestore[11]. Tuttavia, negli ultimi anni i principali operatori di *handling* adottano strategie commerciali globali, non limitate al singolo aeroporto, che fanno leva sulla loro presenza in diversi scali aeroportuali in tutto il mondo e la loro capacità di servire i clienti su base globale per beneficiare di economie di scala e di scopo. Non si può quindi escludere che il mercato del cd. *handling* abbia acquisito una dimensione geografica più ampia del singolo aeroporto. Ai fini della presente operazione, non è necessario procedere ad una più puntuale definizione del mercato geografico dell'handling, in quanto AdR, a seguito della cessione del ramo AdR Handling nel 2006, non svolge più questa attività[12].
L'operazione notificata non darà luogo ad alcuna sovrapposizione orizzontale tra le attività di AdR e quelle svolte dal Gruppo Edizione. In considerazione dell'operatività di società del gruppo acquirente nei mercati interessati del *travel retail* e della ristorazione aeroportuale - verticalmente collegati con il mercato della gestione delle infrastrutture aeroportuali - l'analisi si concentrerà su questi ultimi mercati.

IV.I Mercato dei servizi di travel retail

Dal punto di vista merceologico, secondo l'orientamento dell'Autorità il mercato comprende la vendita al dettaglio di articoli di vario tipo destinati ai viaggiatori sia negli aeroporti sia a bordo degli aeromobili (dove la vendita è svolta da personale delle compagnie aeree), indipendentemente dal regime fiscale (*duty free* o *duty paid*)[13].
La Commissione europea non ha escluso che il mercato possa comprendere tutti i punti vendita (non solo gli aeroporti, ma anche gli aeromobili ed altre strutture legate ai trasporti, ad esempio stazioni ferroviarie) o che possa essere suddiviso in base al regime fiscale dei beni messi in vendita, e/o sulla base della localizzazione - *airside* o *landside* - del punto vendita[14], e/o sulla base della categoria merceologica (tabacco, alcolici, profumeria, elettronica, ecc.)[15].
Il mercato del *travel retail* può essere considerato di dimensione geografica almeno europea[16], in considerazione del fatto che l'acquisto è possibile presso lo scalo di partenza, quello di destinazione, durante un eventuale scalo intermedio o, infine, in viaggio. Per i viaggiatori intracomunitari l'acquisto è possibile in diversi Paesi dell'Unione alle medesime condizioni fiscali. Tuttavia, l'Autorità e la Commissione europea non hanno escluso che il mercato geografico rilevante possa coincidere con l'area del singolo aeroporto. In ogni caso si tratta di un mercato che registra la presenza di operatori attivi a livello globale (Adita, Dufry, Nuance Group, Gbr. Heinemann etc.), di dimensioni simili, o anche superiori, a quelle di Autogrill/WDFG.
Il Gruppo Edizione è attivo nel *travel retail* aeroportuale tramite Autogrill e WDFG. Quest'ultima non è presente negli scali gestiti da AdR, mentre Autogrill è attiva solamente attraverso due negozi, entrambi a Fiumicino. Nel medesimo scalo è presente l'operatore Aelia con una quota del *[35-40%]* circa, aggiudicatario per i prossimi 13 anni della sub-concessione riguardante la vendita dei prodotti appartenenti alle c.d. "*core categories*" (profumi, cosmetici, tabacchi *duty free* e superalcolici)[17].
Le sub-concessioni rimanenti sono nelle mani di grandi case di moda (Gucci, Hermes, Bulgari, Prada, Ferragamo) o grandi catene (Calzedonia, Tie Rack, Liu Jo, Zara Home o Timberland), che svolgono attività diverse da quelle svolte dal Gruppo Autogrill/WDFG.

---

[10] *[Tabacchi, liquori, profumi, cosmetici, abbigliamento, pelletteria, prodotti alimentari ed altri articoli.]*

[11] *[Cfr., tra gli altri, caso C11873 cit.]*

[12] *[Cfr. provvedimento n. 15934 del 14 settembre 2006, caso C7947 Flightcare/Aeroporti di Roma Handling, in Boll. 37/2006.]*

[13] *[Cfr., da ultimo, provvedimento n. 23874 del 6 settembre 2012, caso C11730 Aelia/ADR Retail, in Boll. 36/2012.]*

[14] *[Vale a dire, in funzione del fatto che i punti vendita siano ubicati nelle aree d'imbarco, accessibili solo ai viaggiatori in possesso della carta d'imbarco, ovvero in quelle immediatamente precedenti, accessibili anche ad altri soggetti, ad esempio gli accompagnatori.]*

[15] *[Cfr. da ultimo Caso COMP/M.6723 - Ferrovial/QatarHolding/CDPQ/Baker Street/BAA, del 13 dicembre 2012.]*

[16] *[Cfr. provvedimento n. 23874 del 6 settembre 2012, caso C11730 - Aelia/ADR Retail, in Boll. 36/2012.]*

[17] *[Cfr. caso C11730 - Aelia/ADR Retail, cit.]*

IV.II Mercato della ristorazione aeroportuale

All'interno del più ampio settore della ristorazione commerciale, l'Autorità ha tradizionalmente individuato il distinto mercato della ristorazione aeroportuale[18], la cui estensione geografica è stata nei precedenti circoscritta all'area del singolo aeroporto, in quanto i consumatori in transito che desiderano usufruire dei servizi di ristorazione possono rivolgersi soltanto agli esercizi presenti all'interno dell'area aeroportuale stessa.

Come detto, Edizione è attivo in questo mercato attraverso la controllata Autogrill[19], presente attraverso propri punti vendita ristoro sia a Fiumicino che a Ciampino. Nel 2012, il valore complessivo della ristorazione aeroportuale nei due aeroporti romani è stato pari a *[50-100]* milioni di euro, corrispondente al *[1-5%]* circa del mercato europeo complessivo della ristorazione in aeroporto[20]. Le tre seguenti tabelle riportano le quote di mercato in volume e valore (*riferite al 2012*) dapprima complessivamente negli aeroporti gestiti da ADR (Fiumicino+Ciampino), e successivamente distinguendo tra Fiumicino e Ciampino:

Quote complessive (FCO + CIA) 2012

	Quota % (in numero)	**Quota % (in valore)**
Chef Express S.p.A.	*[35-40%]*	*[30-35%*
Autogrill S.p.A.	*[15-20%]*	*[30-35%]*
My Chef ristorazione comm.le S.r.l.	*[5-10%]*	*[10-15%]*
Airest S.r.l.	*[10-15%]*	*[5-10%]*
Dei Frescobaldi Retail & Restaurant S.r.l.	*[5-10%]*	*[5-10%]*
Caffè Colonna S.r.l.	*[5-10%]*	*[1-5%]*
Caino & Abele S.r.l.	*[1-5%]*	*[1-5%]*
Antica Focacceria San Francesco S.r.l.	*[1-5%]*	*[1-5%]*
Saint Servizi Aziendali Integrati S.r.l.	*[1-5%]*	*[inferiore all'1%]*
Palumbo Francesco-Impresa individuale	*[1-5%]*	*[inferiore all'1%]*

Quote Fiumicino 2012

	Numero sub-concessioni	**Quota % (in numero)**	**Quota % (in valore)**
Autogrill S.p.A.	*[5-10]*	*[15-20%]*	*[30-35%]*
Chef Express S.p.A.	*[10-15]*	*[30-35%]*	*[25-30%]*
My Chef ristorazione comm.le S.r.l.	*[1-5]*	*[10-15%]*	*[10-15%]*
Airest S.r.l.	*[5-10]*	*[10-15%]*	*[10-15%]*
Dei Frescobaldi Retail & Restaurant S.r.l.	*[1-5]*	*[5-10%]*	*[5-10%]*
Caffè Colonna S.r.l.	*[1-5]*	*[5-10%]*	*[1-5%]*
Caino & Abele S.r.l.	*[1-5]*	*[1-5%]*	*[1-5%]*
Antica Focacceria San Francesco S.r.l.	*[1-5]*	*[1-5%]*	*[1-5%]*
Saint Servizi Aziendali Integrati S.r.l.	*[1-5]*	*[1-5%]*	*[inferiore all'1%]*
Palumbo Francesco-Impresa individuale	*[1-5]*	*[1-5%]*	*[inferiore all'1%]*

Quote Ciampino 2012

	Numero sub-concessioni	**Quota %**	**Quota %**

18 *[Cfr. Provvedimento n. 19318 del 18 dicembre 2008, caso C9824 - AUTOGRILL/CISIM FOOD (AEROPORTO DI FIUMICINO E CIAMPINO), in Boll. 48/2008.]*

19 *[In particolare, sul mercato della ristorazione commerciale aeroportuale Autogrill è proprietaria o licenziataria di una serie di marchi. Per quanto riguarda gli Aeroporti di Roma, Autogrill è presente con marchi e concept propri, quali Spizzico, Ciao, Sky Lounge, Time Cafè, Tentazioni, Rosso Intenso, A-Cafè o con marchi in licenza, come Obikà Mozarella bar.]*

20 *[Dati forniti dalla parte notificante.]*

		(in numero)	(in valore)
Chef Express S.p.A.	*[5-10]*	*[85-90%]*	*[90-95%]*
Autogrill S.p.A.	*[1-5]*	*[10-15%]*	*[5-10%]*

Come si evince dalle tabelle sopra riportate, si tratta di un mercato in cui sono presenti operatori di grandi dimensioni, quali ad esempio Chef Express (Gruppo Cremonini), MyChef (Elior) ed Airest (gruppo SAVE).
Inoltre, con riferimento al complesso aeroportuale gestito da ADR, il primo operatore (sia in termini di punti vendita detenuti che di fatturato) è Chef Express, il quale, peraltro, detiene la quasi totalità dei punti vendita ristoro di Ciampino.
Quanto ad Autogrill, quest'ultimo risulta essere l'operatore che fattura maggiormente a Fiumicino, benché sia dotato di un numero di punti ristoro inferiore a Chef Express stessa.
A tal proposito si tenga presente che il fatturato medio realizzato da un punto vendita ristoro a Fiumicino è pari a *[1-5]* milioni di euro, mentre a Ciampino è pari a *[inferiore a 1 milione di]* euro.
Nel mercato della ristorazione aeroportuale la sostituzione di un operatore con un altro solitamente avviene al momento della scadenza delle sub-concessioni. A Fiumicino, negli ultimi cinque anni si è registrato l'ingresso di tre operatori di rilievo: (i) Antica Focacceria San Francesco; (ii) Caffè Colonna (3 punti vendita); (iii) Airest (6 punti vendita).
Quanto alle scadenze delle sub-concessioni ristoro, 8 delle complessive 10 sub-concessioni facenti capo ad Autogrill scadranno nel 2014, termine nel quale scadranno complessivamente 24 sub-concessioni a Fiumicino (10 delle quali in capo al primo operatore, Chef Express) e tutte le 7 sub-concessioni di Ciampino. Le restanti sub-concessioni scadranno al massimo nel 2019.
Quanto alle durate delle sub-concessioni ristoro, la durata media a Fiumicino è pari a 5,8 anni, registrandosi una netta prevalenza delle sub-concessioni con durata quinquennale (26 su 47 sub-concessioni totali); analogamente, a Ciampino la durata delle sub-concessioni è pari a 5 anni per sei sub-concessioni su sette.
Infine, nessuna sub-concessione ristoro è assistita da diritti di esclusiva o da diritti di prelazione.

IV.III Effetti

Come detto, l'operazione comunicata non determina alcun effetto di tipo orizzontale in nessuno dei mercati rilevanti, risolvendosi pertanto nella sostituzione di un operatore con un altro, in quanto il gruppo acquirente non opera nei mercati interessati dalle attività dell'acquisita (ossia, la gestione aeroportuale e i servizi in esso ricompresi).
La concentrazione, tuttavia, dà luogo a un'integrazione verticale poiché Edizione, attualmente presente attraverso Autogrill e WDFG nei mercati del *travel retail* e della ristorazione aeroportuale, sarà presente, attraverso ADR, anche nell'affidamento delle sub-concessioni di tali servizi.
Con riguardo ai futuri affidamenti per lo svolgimento dell'attività di *travel retail*, tuttavia, vale considerare la modesta quota di mercato detenuta da Autogrill e WDFG, la dimensione tendenzialmente europea del mercato (o, comunque, più ampia rispetto al singolo scalo aeroportuale), nonché le caratteristiche degli operatori concorrenti. Tanto premesso, si ritiene che l'operazione in parola non sia suscettibile di alterare le dinamiche concorrenziali con riferimento al *travel retail*, anche alla luce delle procedure competitive che AdR adotterà per l'individuazione dei sub-concessionari di tale attività.
Con riferimento, invece, ai mercati della ristorazione aeroportuale negli scali di Fiumicino e Ciampino, nei quali già opera Autogrill, vale evidenziare come la previsione in sé di procedure competitive, parte integrante della presente operazione, informate ai principi concorrenziali nel senso sopra illustrato, in termini di parità di accesso e non discriminazione, risulta idonea a contenere la capacità di AdR di precludere l'accesso al mercato ai concorrenti di Autogrill.
A tale elemento deve aggiungersi, da un lato, l'assenza di diritti di esclusiva e/o di prelazione in capo a specifici operatori di mercato nonché, dall'altro lato, la previsione secondo cui la durata delle sub-concessioni ristoro sarà limitata a quanto necessario per consentire il recupero degli investimenti realizzati.
Sulla base delle considerazioni che precedono, si ritiene che l'operazione di concentrazione in esame non sia in grado di modificare significativamente le dinamiche competitive presenti sui mercati della ristorazione aeroportuale negli scali di Fiumicino e Ciampino.
In conclusione, l'eventuale modifica del progetto di concentrazione comunicato, che comportasse l'affidamento delle sub-concessioni per lo svolgimento delle attività commerciali secondo modalità e termini differenti da quelli prospettati dalle parti e sopra descritti, comporterebbe la necessità di procedere ad una nuova valutazione dell'operazione ai sensi dell'articolo 16, comma 7, della legge n. 287/90.

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;

RITENUTO, altresì, che l'affidamento delle sub-concessioni per lo svolgimento delle attività commerciali presso gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino secondo modalità e termini differenti rispetto a quanto comunicato dalle parti,

realizzando una modifica essenziale degli elementi costitutivi dell'operazione prospettata con comunicazione del 12 aprile 2013 e successiva integrazione del 23 aprile 2013, comporta la realizzazione di un'operazione di concentrazione diversa da quella oggetto delle presente valutazione; operazione che, come tale, non risulterà, dunque, coperta dalla presente decisione;

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
Roberto Chieppa

p.IL PRESIDENTE
Piero Barucci