

## **A442 - ASSOFORT/ADR-SERVIZI AEROPORTUALI**

Provvedimento n. 24190

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 31 gennaio 2013;

SENTITO il Relatore Professor Piero Barucci;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287 e, in particolare, l'articolo 14-ter introdotto dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, che ha convertito con modifiche il decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223;

VISTA la propria delibera del 26 aprile 2012, con la quale è stata avviata un'istruttoria nei confronti della società Aeroporti di Roma S.p.A. ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, per presunta violazione dell'articolo 3 della medesima legge nel mercato della messa a disposizione di beni e spazi di uso comune e/o esclusivo necessari per lo svolgimento di servizi commerciali all'interno dell'aeroporto di Roma-Fiumicino con l'imposizione di condizioni ingiustificatamente gravose nei confronti di soggetti svolgenti attività di autonoleggio senza conducente;

VISTA la *"Comunicazione sulle procedure di applicazione dell'articolo 14-ter della legge 10 ottobre 1990, n. 287"*, assunta nell'adunanza del 6 settembre 2012 e pubblicata sul Bollettino n. 35 del 17 settembre 2012;

VISTA la comunicazione del 17 settembre 2012 con la quale Aeroporti di Roma S.p.A. ha presentato impegni, ai sensi dell'articolo 14-ter della legge n. 287/90, volti a rimuovere i profili anticoncorrenziali oggetto dell'istruttoria;

VISTA la propria delibera del 31 ottobre 2012, con la quale è stata disposta la pubblicazione degli impegni proposti da Aeroporti di Roma S.p.A. sul sito dell'Autorità, al fine di consentire ai terzi interessati di esprimere le loro osservazioni ed è stato fissato al 3 febbraio 2013 il termine entro cui avrebbe dovuto essere adottata una definitiva decisione sugli impegni, ai sensi dell'articolo 14-ter della legge n. 287/90;

VISTE le osservazioni delle parti del procedimento e dei terzi interessati;

VISTI gli impegni definitivi presentati da Aeroporti di Roma S.p.A. in data 28 dicembre 2012, così come chiariti in data 22 gennaio 2012;

VISTI gli atti del procedimento;

CONSIDERATO quanto segue:

### **I. PREMESSA**

1. A seguito di una segnalazione pervenuta in data 31 ottobre 2011 da parte dell'Associazione Nazionale Fornitori Trasporti – Assofort, il 26 aprile 2012 l'Autorità ha avviato un'istruttoria nei confronti di Aeroporti di Roma S.p.A. per verificare l'eventuale rilevanza ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 287/90 delle condotte consistenti tra l'altro nel tentativo d'imporre a Hertz Italiana S.r.l. condizioni ingiustificatamente gravose, nella forma di corrispettivi per servizi non resi, per lo svolgimento di attività di autonoleggio cd. *"low cost"* svolte al di fuori dell'aeroporto di Roma Fiumicino.

### **II. LE PARTI**

2. Aeroporti di Roma S.p.A. (di seguito, ADR) è una società per azioni di diritto italiano, concessionaria della gestione totale dell'aeroporto di Roma-Fiumicino (di seguito, Aeroporto) e di quello di Roma-Ciampino sulla base della convenzione n. 2820 stipulata con il Ministero dei Trasporti il 26 giugno 1974 (di seguito, Convenzione), da ultimo sostituita da una nuova convenzione stipulata con ENAC il 25 ottobre 2012. Tra le attività svolte da ADR quale gestore aeroportuale vi sono quelle della pianificazione, progettazione, sviluppo e manutenzione delle infrastrutture dei due scali, nonché i servizi di assistenza a terra per il traffico merci, oltre alla gestione di attività commerciali; per quanto qui d'interesse, la Convenzione prevede inoltre la facoltà per ADR di sub-concedere aree all'interno dell'Aeroporto per lo svolgimento di attività commerciali da parte di terzi. Il capitale sociale di ADR è detenuto per circa il 96% da Gemina S.p.A., per un complessivo 3,2% da una serie di enti locali della regione Lazio e per il restante 0,8% dalla Camera di Commercio di Roma. Il fatturato consolidato realizzato nel 2011 da ADR e le sue controllate è stato pari a circa 604 milioni di euro.

3. L'Associazione Nazionale Fornitori Trasporti - Assofort (di seguito, Assofort) è un'associazione, costituita da alcune imprese attive nei servizi aeroportuali e di autotrasporto, avente per scopo la promozione e lo sviluppo del mercato di imprese che offrono beni e servizi alle compagnie di navigazione aerea, marittima, ferroviaria e terrestre.

4. Hertz Italiana S.r.l. (di seguito, Hertz) è una società a responsabilità limitata di diritto italiano facente parte del gruppo Hertz, attivo a livello mondiale nei servizi di autonoleggio. Per quanto qui d'interesse, Hertz gestisce all'interno dell'Aeroporto in uso esclusivo alcune aree interne con destinazione ad uffici e parcheggi – dove è possibile stipulare contratti di autonoleggio e prendere possesso del mezzo assegnato – sulla base di un'apposita convenzione per la sub-

concessione di beni demaniali stipulata con ADR (di seguito, Sub-concessione). Il fatturato realizzato da Hertz nel 2011 è stato di circa 85 milioni di euro.

5. De Montis Holding S.r.l. (di seguito, DMH) è una società a responsabilità limitata di diritto italiano facente parte del gruppo De Montis e attiva nella fornitura di servizi di vario genere collegati ad attività aeroportuali e portuali. Per quanto qui d'interesse, DMH è mandataria con rappresentanza di Hertz per l'esercizio delle attività di autonoleggio senza conducente contraddistinte dal marchio "Advantage-rent-a-car" (di seguito, Attività Advantage), sulla base di un apposito accordo-quadro. Il fatturato realizzato da DMH nel 2011 è stato di circa 5 milioni di euro.

### III. CONDOTTE DI ADR E AVVIO DEL PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO

6. L'Attività Advantage corrisponde a servizi di autonoleggio senza conducente offerti al pubblico esclusivamente a mezzo di pubblicità in internet – perlopiù in siti dedicati a offerte di viaggi – e svolti a valle della stipula di contratti di autonoleggio secondo modalità informatiche, senza la disponibilità di infrastrutture fisiche dedicate all'intermediazione commerciale. Avviata nella seconda metà dell'anno 2010, l'Attività Advantage si sta sviluppando rapidamente a livello europeo, seguendo la strategia di appoggiarsi a rimesse operanti nei pressi delle strutture aeroportuali.

7. Tali modalità operative, che non prevedono l'uso di infrastrutture aeroportuali, si ripercuotono sulle caratteristiche e i prezzi dei servizi, definiti da Assofort come "*low cost*". Nel caso dell'Aeroporto, per l'esercizio dell'Attività Advantage DMH utilizza una rimessa sita alcuni chilometri di fuori del perimetro del sedime aeroportuale, e alla quale i clienti che, prima del loro arrivo in Aeroporto, hanno stipulato i Contratti online, vengono accompagnati con un mezzo di trasporto collettivo dedicato allo scopo (di seguito, Navetta) dopo essere stati prelevati lungo la viabilità perimetrale dell'Aeroporto (di seguito, viabilità *land-side*).

8. Secondo quanto segnalato da Assofort, nell'agosto 2011 – ovvero pochi mesi dopo l'avvio dell'Attività Advantage nei pressi dell'Aeroporto – ADR ha fatto pervenire a Hertz una formale lettera di contestazione d'inadempimento contrattuale con minaccia di risoluzione della Sub-concessione. ADR, in particolare, ha contestato l'omesso versamento da parte di Hertz di *royalty* relative all'Attività Advantage, richiamando al proposito l'articolo 5 della Sub-concessione, che stabilisce che il corrispettivo versato da Hertz a ADR è composto da un canone fisso e un importo variabile pari a una percentuale dei ricavi indotti dalle attività di autonoleggio, salva una soglia minima annua garantita.

9. ADR inoltre ha rappresentato, in corso di istruttoria, che l'Attività Advantage avrebbe rappresentato una violazione dell'articolo 2, comma 3, della Sub-concessione, secondo il quale "*è tassativamente vietato, pena la risoluzione di diritto della presente convenzione ex 1456 c.c., lo svolgimento di attività diverse da quelle sopra indicate [attività di autonoleggio senza conducente presso l'Aeroporto] quali a titolo esemplificativo: 1. noleggio con conducente con vetture/ pulmini fino a 9 posti (...); 2. prenotazioni e/o consegna voucher per ogni servizio svolto/prestato al di fuori del sedime aeroportuale; 3. qualsiasi (...) attività di intermediazione e/o consegna vetture per conto di soggetti che, al di fuori del sedime aeroportuale, siano autorizzati all'espletamento delle attività di rent a car /o n.c. (...)*". A detta di ADR l'inadempimento di Hertz consisterebbe nel fatto che DMH svolge l'Attività Advantage sulla base di un mandato con rappresentanza di Hertz stessa. Per tale ragione, in data 27 luglio 2012 ADR (per il tramite della sua controllata ADR Mobility S.r.l.) ha avviato un'azione giudiziaria civile dinanzi al Tribunale di Roma nei confronti di Hertz e DMH.

### III. IL MERCATO RILEVANTE

10. Ai fini della valutazione della fattispecie in oggetto, anche in coerenza con delimitazioni merceologiche e spaziali desumibili da precedenti casi trattati dall'Autorità, il mercato rilevante è quello della messa a disposizione di beni e spazi di uso comune e/o esclusivo necessari per lo svolgimento di servizi commerciali all'interno dell'Aeroporto. Gli effetti delle condotte di ADR sono inoltre suscettibili di prodursi nel mercato dei servizi di autonoleggio senza conducente, dove la stessa non è presente, mentre vi operano sia Hertz che DMH.

11. Da un punto di vista geografico, il mercato rilevante interessato dalle condotte di ADR, ovvero quello della messa a disposizione di beni e spazi di uso comune e/o esclusivo necessari per lo svolgimento di servizi commerciali all'interno dell'Aeroporto, ha dimensione locale, corrispondente all'area dell'Aeroporto rispetto alla quale ADR opera in qualità di monopolista legale ai sensi della Convenzione.

### IV. GLI IMPEGNI ORIGINARIAMENTE PROPOSTI DA ADR

12. In risposta alle criticità di natura concorrenziale sollevate dall'Autorità nel provvedimento d'avvio del presente procedimento, il 17 settembre 2012 ADR ha presentato impegni ai sensi dell'articolo 14-*ter* della legge n. 287/90, il cui contenuto è sinteticamente riportato nel seguito:

1. rinuncia a chiedere a Hertz il pagamento delle *royalty* previste nella Sub-concessione anche per i fatturati generati dalle Attività Advantage (le quali, secondo quanto già anticipato, sono gestite da DMH quale mandataria con rappresentanza di Hertz);
2. disponibilità ad affidare in sub-concessione una serie di aree demaniali localizzate all'interno del sedime dell'Aeroporto, destinate alla fermata/sosta di navette per il trasporto dei clienti di eventuali soggetti interessati a svolgere attività di autonoleggio senza conducente al di fuori del sedime aeroportuale, munendole di apposite

segnaletica. Sotto il profilo operativo, al fine di consentire l'utilizzazione degli spazi da parte del maggior numero di operatori interessati gli impegni prevedono il limite della fermata e/o sosta delle navette al tempo strettamente necessario per effettuare le operazioni di carico/scarico dei passeggeri e relativi bagagli. Sotto il profilo economico, per la sub-concessione di tali spazi ADR si è riservata il diritto di richiedere un equo corrispettivo, proponendo un modello di sua determinazione comprendente un canone fisso e un importo variabile.

## V. LE OSSERVAZIONI SUGLI IMPEGNI

**13.** Entro i termini prefissati per le conclusioni del *market test*, ovvero il 5 dicembre 2012, sono pervenute osservazioni da parte di: (1) Assofort, in data 4 dicembre; (2) Hertz, in data 5 dicembre; (3) Associazione per i Diritti degli Utenti e dei Consumatori (di seguito, Aduc), in data 4 dicembre; (4) Enac, in data 4 dicembre. Le osservazioni sono riassumibili come segue.

**14.** Sia Assofort che Hertz hanno sottolineato l'inidoneità degli impegni, così come proposti da ADR, a eliminare i profili concorrenziali della vicenda. Secondo Assofort, in particolare, dall'accettazione di tali impegni deriverebbe una riedizione della medesima situazione all'origine dell'avvio del procedimento, dal momento che la richiesta di un corrispettivo variabile (ovvero una *royalty*) verrebbe semplicemente spostata da Hertz al gestore delle Attività Advantage. Hertz, oltre a riproporre le principali critiche espresse da Assofort, ha inoltre contestato la volontà espressa da ADR di non rinunciare al procedimento civile avviato nei propri confronti (*supra*, §9).

**15.** L'Aduc ha sottolineato come, allo stato, ai sensi del codice della strada, già esista un diritto di fermata lungo la viabilità *land-side* dell'Aeroporto concesso a chiunque transiti sulla strada di accesso all'edificio partenze e arrivi di Fiumicino, diritto che non potrebbe quindi dar luogo alla corresponsione di corrispettivi di sorta. Gli impegni proposti da ADR sarebbero in contrasto con tale principio e pregiudizievoli per l'introduzione di nuovi servizi concorrenziali *low cost* destinati agli utenti del trasporto aereo gravitante sull'Aeroporto.

**16.** Enac, dal canto suo, ha sollevato alcune perplessità organizzative circa il coordinamento tra operatori eventualmente conseguente all'utilizzo in condivisione degli spazi di sosta/fermata proposto negli impegni, adombrando il rischio di congestionamento degli spazi. In particolare, Enac ha affermato che *"andrebbe chiarito quanti stalli vengono assegnati ad uso 'promiscuo' e se tale numero di stalli è sufficiente per evitare disservizi"*. L'Ente inoltre fa presente la necessità di una futura disciplina de *"il regolare e sicuro (in termini di sicurezza della circolazione veicolare) utilizzo degli stalli in parola"*. Enac, infine, ha precisato di ritenere in linea di principio equa un'applicazione di eventuali *royalties* ai servizi di autonoleggio *low cost*, ancorché da applicarsi con parametri di commisurazione più ridotti rispetto agli operatori presenti all'interno dell'Aeroporto, al fine di non determinare possibili situazioni di concorrenza sleale.

## VI. LE MODIFICHE ACCESSORIE APPORTATE AGLI IMPEGNI

**17.** A fronte delle preoccupazioni emerse dal *market test*, ADR ha provveduto a fornire una versione definitiva degli impegni in data 28 dicembre 2012, chiarita in data 22 gennaio 2013, con cui ha modificato la versione degli impegni presentata in data 17 settembre 2012, affermando la propria disponibilità 1) ad affidare sin da subito in subconcessione 8 spazi destinati alla fermata/sosta di navette per il trasporto clienti di autonoleggiatori *low cost*, in condivisione con altri operatori; 2) a svolgere una gara per l'affidamento dei medesimi spazi ove si verificassero criticità relative ad un numero eccessivo di richieste che dovessero eventualmente pervenire.

**18.** In particolare, gli impegni definitivi sono i seguenti:

*"I.1. ADR rinuncia a richiedere direttamente a Hertz Italiana il pagamento delle medesime royalties, previste nella "convenzione per la subconcessione di beni demaniali presso l'Aeroporto di Fiumicino" stipulata tra le parti in data 11.4.2011, anche per quella attività di autonoleggio (c.d. attività di autonoleggio low cost) svolta sino ad oggi sempre da Hertz Italiana mediante un suo mandatario e rappresentante con il marchio "Advantage rent a car".*

*I.2. Resta inteso, nel contempo, che ADR non potrà rinunciare, e non rinuncerà, alla legittima tutela di tutti i diritti che le derivano dagli accordi conclusi con i propri subconcessionari nonché dalla Convenzione n. 2820 del 26.6.1974 stipulata con il Ministero dei Trasporti, ivi compresi quelli per i quali ha già proposto azione in sede civile nei confronti di Hertz Italiana davanti al Tribunale Civile di Roma, salvo quanto indicato negli impegni che seguono.*

*II.1. ADR si impegna ad affidare in subconcessione delle aree demaniali localizzate all'interno dell'Aeroporto di Fiumicino (cd. stalli di fermata), destinate all'attività di fermata e/o sosta delle navette per il trasporto dei clienti, a favore di eventuali soggetti interessati a svolgere attività di autonoleggio senza conducente al di fuori del sedime aeroportuale (cd. autonoleggiatori low cost). Le predette aree demaniali saranno munite di apposita segnaletica dedicata a questo tipo di mercato. Resta fermo che l'autonoleggiatore low cost dovrà stipulare il contratto in proprio e con propria struttura imprenditoriale e aziendale, previa dimostrazione dei requisiti richiesti in conformità alla normativa vigente (tra cui la disciplina in materia di prevenzione antimafia) (...).*

*II.2. Gli stalli messi a disposizione degli autonoleggiatori low cost saranno in numero complessivo di 8, di cui 4 presso il Terminal ad oggi prevalentemente occupato dai voli domestici e 4 presso il Terminal ad oggi occupato dai voli internazionali. Si precisa che tali stalli sono i medesimi ad oggi oggetto di fruizione condivisa anche da parte di 5 imprese che gestiscono l'attività di parcheggio al di fuori dell'aeroporto di Fiumicino. Si precisa altresì che nella attuale situazione strutturale e di traffico il gestore non è in condizioni di reperire ulteriori stalli e che, comunque, questi spazi*

*in uso condiviso sono più che idonei a garantire che l'attività degli autonoleggiatori low cost (considerato il loro numero alla luce dell'attuale situazione di mercato) si svolga in maniera funzionale ed efficiente. Dal momento che ADR prevede ed auspica uno sviluppo infrastrutturale dell'area aeroportuale che, una volta realizzato, possa consentire anche nuove allocazioni, ci si riserva in futuro di presentare a Codesta Autorità una eventuale soluzione differente ed ove possibile ancor più efficiente.*

*11.3 Si precisa che ADR, in base a quanto previsto dalla Convenzione n. 2820/1974, ha il diritto di consentire, previa comunicazione all'ENAC -Ente Nazionale dell'Aviazione Civile, l'uso di parti del sedime dell'Aeroporto di Fiumicino e, dunque, anche delle aree da destinare ai cd. stalli di fermata per gli autonoleggiatori low cost.*

*11.4. ADR si impegna a celebrare una gara, [omissis], volta a selezionare gli autonoleggiatori low cost che intendessero fruire di tale servizio".*

ADR, con nota del 22 gennaio 2013, ha precisato che "Con riferimento ai tempi e modi della gara per l'assegnazione dei cd. stalli di fermata, (...) la celebrazione della predetta gara non potrà che presupporre ed esser subordinata ad una situazione di futura saturazione degli spazi disponibili, tale da determinare problematiche alla viabilità aeroportuale ed alla sicurezza delle operazioni di fermata e/o sosta delle navette per il trasporto dei clienti che dovessero essere segnalate e/o rilevate dall'Autorità competente. Quanto ai termini di svolgimento della gara, resta fermo che ADR avrà cura di comunicare il bando di gara a Codesta Autorità, anche al fine di eventuali rilevazioni di profili di criticità".

Con riferimento alla disponibilità degli stalli, "nelle more della celebrazione della gara, ADR si impegna a consentire da subito l'accesso agli stalli in favore dei richiedenti (e sino al numero massimo consentito dalle predette infrastrutture) per un corrispettivo determinato in misura fissa annua. Tale corrispettivo dovrà essere equo e non discriminatorio, assumendo, tra gli altri, come parametro, quello convenuto nei contratti delle predette 5 imprese di gestione dei parcheggi ed ivi determinato, in linea col principio di pari trattamento, anche in funzione della dimensione della relativa impresa e della intensità di sfruttamento dei servizi aeroportuali. In ogni caso, sino alla gara, tale corrispettivo fisso non potrà essere superiore ad una cifra che sia tendenzialmente corrispondente alla media dei corrispettivi convenuti nei predetti 5 contratti".

ADR ha altresì chiarito che per intensità di sfruttamento dei servizi aeroportuali, ha inteso "riferirsi principalmente alla frequenza dei passaggi e delle soste e/o fermate che le navette dell'autonoleggiatore low cost prevedono di effettuare presso gli stalli di fermata oggetto di subconcessione". Per quanto riguarda invece la natura della media sopra richiamata come importo massimo del corrispettivo fisso che sarà applicato da ADR per la subconcessione in condivisione degli stalli, ADR ha precisato essere corrispondente "alla media aritmetica semplice, risultante dai corrispettivi convenuti nei cinque contratti stipulati con le imprese di gestione dei parcheggi al di fuori dell'Aeroporto di Fiumicino".

Infine, "11.5. ADR, nell'ipotesi di accoglimento della presente dichiarazione di impegni, avrà cura di trasmettere una relazione semestrale all'Autorità volta ad illustrare lo stato dei fatti".

## **VII. LA VALUTAZIONE DEGLI IMPEGNI**

**19.** Il presente procedimento ha ad oggetto la verifica di possibili restrizioni della concorrenza rilevanti ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 287/90, imputabili ad ADR per aver ostacolato lo svolgimento di servizi di autonoleggio *low cost*, segnatamente attraverso la richiesta a Hertz di corrispettivi in termini di *royalty* rispetto al fatturato dell'Attività Advantage per servizi non resi. Gli impegni presentati da ADR, nella versione definitiva sopra descritta, appaiono idonei a far venire meno i profili anticoncorrenziali oggetto dell'istruttoria, per le motivazioni di seguito riportate.

**20.** La messa a disposizione da parte di ADR di 8 spazi di sosta/fermata (di seguito, Stalli) appare idonea a consentire uno sviluppo dei servizi di autonoleggio *low cost*. Gli operatori saranno infatti posti nelle condizioni di utilizzare una pluralità di spazi, appositamente segnalati, situati in aree strategiche dell'Aeroporto, ossia 4 presso il *terminal* dei voli nazionali e 4 presso il *terminal* dei voli internazionali. ADR ha inoltre prospettato un possibile sviluppo infrastrutturale dell'area aeroportuale, che potrà consentire anche nuove allocazioni di spazi da destinare a stalli di fermata/sosta.

**21.** Per quanto attiene al corrispettivo che sarà richiesto da ADR per la subconcessione degli Stalli, a fronte degli esiti del *market test*, la società si è impegnata ad applicare un importo fisso, privo di *royalty* sul fatturato e dunque non commisurato alle *performance* commerciali delle imprese. ADR si impegna a calcolare tale importo fisso alla luce dei seguenti parametri: 1) dimensione dell'impresa al momento della stipula del contratto di sub-concessione degli Stalli e 2) intensità di sfruttamento dei servizi aeroportuali. Si tratta di parametri strettamente volti a valutare l'effettivo e diverso impiego da parte dei singoli operatori degli Stalli in condivisione, in termini di frequenza dell'occupazione fisica degli spazi, al fine di consentire una fruizione equa e non discriminatoria di tali aree del sedime aeroportuale.

**22.** ADR ha altresì previsto che il corrispettivo fisso non possa superare un importo massimo derivante dalla media aritmetica semplice degli importi dei cinque contratti allo stato stipulati da ADR con altrettanti autoparcheggiatori, rispettivamente corrispondenti, per l'anno 2012, a 16.000 euro, 24.000 euro, 25.000 euro, 25.000 euro, 110.000 euro. Tale previsione, laddove fa riferimento a rapporti contrattuali che implicano un utilizzo analogo degli Stalli, consente una verifica trasparente delle modalità di sfruttamento economico da parte di ADR di beni e spazi necessari per lo svolgimento di servizi commerciali all'interno dell'Aeroporto.

**23.** A fronte della condivisione degli Stalli con altri operatori, ove si verifichi una saturazione degli spazi disponibili tale da determinare problematiche alla viabilità aeroportuale e alla sicurezza operativa che dovessero essere segnalate dalle autorità competenti, gli impegni proposti da ADR prevedono il ricorso, *[omissis]*, a una procedura di gara che selezioni gli operatori secondo modalità trasparenti e non discriminatorie, con preventiva comunicazione all'Autorità della relativa disciplina di gara al fine di consentire la rilevazione di eventuali criticità sotto il profilo della concorrenza. Tale disposizione consente di sciogliere le preoccupazioni sollevate dall'ENAC in ordine al coordinamento tra operatori che condividono gli Stalli e al conseguente rischio di congestionamento degli spazi.

**24.** Per quanto attiene, infine, all'impegno di ADR a rinunciare a richiedere direttamente a Hertz il pagamento delle *royalty* sull'Attività Advantage, esso appare in linea con le misure positivamente adottate per l'eliminazione degli ostacoli frapposti allo svolgimento di attività di autonoleggio *low cost*, ed in particolare con la scelta di introdurre un corrispettivo fisso in luogo di uno anche commisurato agli introiti d'impresa.

**25.** In conclusione, gli impegni presentati da ADR appaiono coerenti e proporzionati rispetto all'ipotesi di infrazione contestata, nonché idonei a rimuovere gli effetti pregiudizievoli per la concorrenza – in particolare per quanto riguarda gli ostacoli frapposti allo sviluppo di servizi di autonoleggio *low cost* nell'area dell'Aeroporto – con conseguenti benefici per i consumatori finali.

RITENUTO, quindi, che gli impegni presentati da Aeroporti di Roma S.p.A. nella loro versione definitiva risultano idonei a far venire meno i profili anticoncorrenziali oggetto dell'istruttoria;

RITENUTO di disporre l'obbligatorietà dei suddetti impegni per Aeroporti di Roma S.p.A., ai sensi dell'articolo 14-*ter*, comma 1, della legge n. 287/90;

Tutto ciò premesso e considerato:

#### DELIBERA

a) di rendere obbligatori per la società Aeroporti di Roma S.p.A. gli impegni presentati, ai sensi dell'articolo 14-*ter*, comma 1, della legge n. 287/90, nei termini sopra descritti e allegati al presente provvedimento di cui fanno parte integrante;

b) di chiudere il procedimento nei confronti della società Aeroporti di Roma S.p.A., senza accertare l'infrazione, ai sensi dell'articolo 14-*ter*, comma 1, della legge n. 287/90;

c) che la società Aeroporti di Roma S.p.A., entro novanta giorni dalla data di notifica del presente provvedimento, informi l'Autorità delle azioni intraprese per dare esecuzione agli impegni assunti;

d) che la società Aeroporti di Roma S.p.A. provveda a trasmettere relazioni semestrali all'Autorità volte ad illustrare lo stato dei fatti fino alla data del 31 dicembre 2014.

Il presente provvedimento verrà 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 sessanta giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso, fatti salvi i maggiori termini di cui all'articolo 41, comma 5, del Codice del processo amministrativo, 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  
*Roberto Chieppa*

IL PRESIDENTE  
*Giovanni Pitruzzella*