

## PRESENTAZIONE DEGLI IMPEGNI

AI SENSI DELL'ART. 14 TER DELLA LEGGE N. 287/90

## VERSIONE DEFINITIVA

## 1. NUMERO DEL PROCEDIMENTO

A442 – Assofort/ADR-Servizi aeroportuali

## 2. PARTE DEL PROCEDIMENTO

Aeroporti di Roma S.p.A.

## 3. FATTISPECIE CONTESTATA

Con il Provvedimento n. 23519 del 26 aprile 2012, notificato in data 3 maggio 2012, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (in appresso, anche solo "AGCM") ha avviato un'istruttoria volta a verificare se ADR Aeroporti di Roma S.p.A. (anche solo "ADR"), nella sua veste di concessionaria in esclusiva della gestione dell'aeroporto di Fiumicino, abbia violato, o meno, l'art. 3 della legge n. 287/90 *"nel tentativo d'imporre a HI [Hertz Italiana] condizioni ingiustificatamente gravose nella forma di corrispettivi per servizi non resi"*.

A tal proposito, giova precisare che Hertz Italiana ha stipulato con ADR una convenzione per la subconcessione di beni demaniali presso l'Aeroporto di Fiumicino finalizzata allo svolgimento dell'attività di autonoleggio senza conducente. In base a tal accordo, Hertz Italiana si è impegnata nei confronti di ADR (i) a versare a titolo di corrispettivo per i beni subconcessi un canone fisso, nonché un importo variabile dei ricavi derivanti da alcune voci dell'attività di autonoleggio (cd. *royalties*); (ii) stabilendo altresì che *"è tassativamente vietato, pena la risoluzione di diritto della presente convenzione ex art. 1456 c.c., lo svolgimento di attività diverse da quelle sopra indicate, quali a titolo esemplificativo: noleggio con conducente con vetture/pulmini fino a 9 posti compreso il conducente; prenotazioni e/o consegna voucher per servizio svolto/prestato"*.

*al di fuori del sedime aeroportuale; 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 e/o di N.C.C. [...]" (art. 2 e 5 della Convenzione ADR/Hertz - doc. 6, all. 2 del fascicolo istruttorio). La finalità di tale clausola è ovvia. Dal momento che il contraente di ADR è obbligato a pagare un corrispettivo in *royalties*, ADR si è tutelata evitando che il proprio contraente potesse effettuare comportamenti volti allo sviamento di clientela, diretto o indiretto che fosse. Si tratta di un tipo di clausola assolutamente ragionevole e comune per contratti di questo tipo.*

Nonostante l'esistenza di simili impegni contrattuali, Hertz Italiana, utilizzando il marchio "*Advantage rent a car*" ed in virtù di un mandato con rappresentanza conferito alla società Nextra s.r.l (oggi De Montis Holding s.r.l.), ha avviato un'attività di autonoleggio appena al di fuori del sedime aeroportuale ed ha organizzato un apposito servizio di navetta per prelevare i clienti presso l'Aeroporto di Fiumicino e condurli al luogo di consegna dell'auto noleggiata. Tale attività è stata svolta (e viene svolta) da Hertz Italiana in parallelo a quella di autonoleggio all'interno dell'Aeroporto. Hertz Italiana stessa, dunque, è stata, si noti, la parte contrattuale sostanziale dei contratti di autonoleggio *low cost*.

A fronte di tale ulteriore e diversa attività, ADR ha richiesto ad Hertz Italiana il rispetto degli impegni contrattuali assunti e, dunque, di cessare la doppia attività di autonoleggio, nonché di riconoscere l'equo corrispettivo per tutta l'attività lucrativa svolta nell'ambito dell'Aeroporto di Fiumicino e ad esso funzionalmente collegata.

Il provvedimento di avvio, tuttavia, ha stigmatizzato nei confronti di ADR le richieste "*inoltrate a HI di versamenti di royalties rispetto all'attività Advantage svolta su mandato di HI stessa da parte di DMFP*". In particolare, l'Autorità intende verificare se tale condotta sia stata suscettibile di "*impedire o limitare la fornitura di servizi low cost, pregiudicando lo sviluppo di attività economiche all'esterno dell'Aeroporto in grado di esercitare una*

*benefica pressione concorrenziale sui servizi di autonoleggio già esistenti” e, dunque, tale da determinare una violazione dell’art. 3 della legge 287/1990.*

#### **4. MERCATI INTERESSATI**

Il mercato del prodotto, stando a quanto rilevato nel provvedimento di avvio, 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. In particolare, gli effetti della condotta di ADR interesserebbero il mercato dei servizi di autonoleggio senza conducente.

La dimensione geografica dei mercati sopra indicati, nella valutazione operata dall’AGCM, viene circoscritta al solo Aeroporto di Fiumicino.

#### **5. DESCRIZIONE DEGLI IMPEGNI PROPOSTI**

Pur nella convinzione di non aver posto in essere alcuna condotta di natura anticoncorrenziale, e pur ribadendo che l’incentivo alla massima concorrenza tra gli operatori che offrono servizi commerciali nello scalo di Fiumicino è uno dei primari obiettivi della Società, ADR, per ragioni di economia procedimentale e nell’ottica di eliminare i profili di perplessità evidenziati dall’AGCM nel provvedimento di avvio, propone i seguenti impegni ai sensi dell’art. 14 ter della legge 287/1990.

**Impegni diretti ad eliminare le riserve manifestate dall’Autorità e ad incentivare lo sviluppo del cd. mercato dell’autonoleggio *low cost*.**

**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).

L'affidamento delle subconcessioni sarà effettuata mediante gara, secondo le disposizioni di cui appresso.

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.

II.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*.

II.4. ADR si impegna a celebrare una gara [REDACTED] volta a selezionare gli autonoleggiatori *low cost* che intendessero fruire di tale servizio.

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.

II.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.

#### **6. EVENTUALE PERIODO DI VALIDITÀ DEGLI IMPEGNI PROPOSTI**

Gli impegni proposti, alle condizioni oggettive dianzi rappresentate, è fissata in 2 anni, salva la più ampia durata dei contratti stipulati mediante gara. Gli impegni riceveranno attuazione dalla data del provvedimento di eventuale loro approvazione.

#### **7. CONSIDERAZIONI CIRCA L'IDONEITÀ DEGLI IMPEGNI A FAR VENIR MENO I PROFILI ANTICONCORRENZIALI OGGETTO DELL'ISTRUTTORIA**

ADR ritiene che le misure proposte non soltanto eliminino ogni eventuale profilo di criticità così come evidenziato nel provvedimento di avvio dell'AGCM, ma addirittura contribuiscano ad accrescere, ove necessario, il grado di concorrenza nel settore dei servizi di autonoleggio senza conducente riferibile all'Aeroporto di Fiumicino.

L'impegno indicato *sub 5.I.* consente di superare le perplessità espresse dall'AGCM relativamente alla condotta di ADR, poiché la Società rinuncia a sollecitare il versamento delle *royalties* per l'attività sino ad oggi svolta da Hertz Italiana con il marchio *Advantage* appena al di fuori del sedime aeroportuale (e questo, si noti, nonostante il c.d. autonoleggio *low cost* fosse stato in realtà effettuato direttamente e proprio dalla stessa Hertz, grazie alla clausola di rappresentanza diretta). In questo modo, viene meno la circostanza che ha determinato l'apertura del presente procedimento istruttorio, identificata dal provvedimento di avvio proprio con le "*richieste inoltrate a HI di versamenti di royalties rispetto all'attività Advantage [...]*".

Si ribadisce ad ogni buon conto che ADR aveva richiesto direttamente il pagamento delle *royalties* anche per il c.d. autonoleggio *low cost* non già per finalità di compressione di tale specifico mercato, bensì solo perché si trattava di un comportamento posto in essere in violazione degli impegni contrattuali assunti dal proprio subconcessionario per l'esercizio di attività di autonoleggio "ordinaria", ossia per quell'attività fatta nel sedime aeroportuale e con obbligo di pagamento in *royalties*. A tal proposito, si rimarca ancora la seguente circostanza: Hertz Italiana, operando con un mandato con rappresentanza, era il contraente anche nel *low cost*. Addirittura, nel contratto denominato "*Accordo quadro per la fornitura di beni e servizi*" stipulato tra Hertz Italiana - Nextra srl in data 01.09.2010, veniva previsto non soltanto che Nextra avrebbe operato "*in nome e per conto della Hertz*", ma anche che Hertz Italiana avrebbe messo a disposizione autovetture di sua proprietà, che le autovetture sarebbero state noleggiate "*al prezzo ed alle condizioni previste telematicamente dal tariffario Hertz*" e, persino, il personale a contatto con il pubblico avrebbe avuto l'obbligo di "*indossare uniformi di foggia e tipo e con i colori stabiliti dalla Hertz, acquistandole dalla Hertz stessa*" (doc. 6, all. 8 del fascicolo istruttorio).

L'impegno *sub 5.II.* è una misura che, a giudizio della Scrivente, potrà incentivare l'ulteriore sviluppo del servizio di autonoleggio *low cost*. Le imprese interessate ad

operare in questo mercato avranno a disposizione degli appositi spazi all'interno del sedime aeroportuale che consentiranno loro di organizzare al meglio le operazioni di accoglienza e trasporto della propria clientela dall'Aeroporto di Fiumicino al punto di noleggio esterno al sedime aeroportuale (e viceversa).

Inoltre, l'utilizzazione degli stalli di fermata nella quantità messa a disposizione dalla Scrivente consentirà di venire incontro alle richieste di una pluralità di operatori, ai quali potrà essere assicurata la messa a disposizione degli spazi idonei per avviare la nuova attività imprenditoriale. E ciò nell'auspicio che l'assenza di barriere infrastrutturali per l'avvio dell'attività di autonoleggio *low cost* possa incentivare l'ingresso di operatori economici nel mercato, così da assicurare un'ampia offerta a beneficio dell'utenza aeroportuale e, al tempo stesso, lo sviluppo della concorrenza tra gli operatori del settore.

Gli stalli messi a disposizione dell'autonoleggio *low cost* sono gli stessi (e numerosi) già oggi fruiti da 5 imprese che gestiscono parcheggi ubicati al di fuori del sedime aeroportuale. Gli 8 stalli sono certamente in grado di soddisfare le esigenze imprenditoriali dei richiedenti. Ad oggi, almeno sino al prossimo sviluppo infrastrutturale dell'aeroporto, non sono d'altra parte disponibili altri stalli dedicati e comunque la soluzione proposta è quella più efficiente.

La soluzione principale proposta è quella della celebrazione di una gara. Nelle more, tuttavia, sarà consentito da subito un accesso ai richiedenti. A questo proposito, anche per tener conto delle risultanze del *market test* e di una specifica richiesta fatta da una associazione di imprese (la quale richiesta, tra l'altro, dimostra che i presenti impegni vengono incontro alle esigenze del mercato) ADR si impegna a prevedere un corrispettivo in misura fissa.

Per dovere di assoluta precisione, si deve rimarcare che ADR è concessionaria della gestione totale dell'Aeroporto di Fiumicino fino al 30 giugno 2044 ai sensi della legge n. 755/1973 e che, attualmente, la predetta gestione è ancora regolata dalla convenzione n. 2820/1974. In data 25 ottobre 2012, vi è stata la sottoscrizione della



nuova convenzione per la gestione aeroportuale, quest'ultima diviene efficace per effetto del recente decreto di approvazione da parte della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

L'impegno proposto, peraltro, coniuga il libero sviluppo della concorrenza all'esigenza di assicurare che il servizio di trasporto della clientela degli autonoleggi *low cost* avvenga in piena sicurezza e senza alcuna compromissione della complessa viabilità dello scalo aeroportuale. L'individuazione di appositi stalli di fermata per gli autonoleggiatori *low cost* consentirà di rendere compatibile l'attività in argomento con la viabilità aeroportuale, in conformità a quanto previsto dall'Ordinanza dell'ENAC n. 5/2012 (che ha recepito integralmente quanto già previsto dalla precedente Ordinanza Enac n. 9/2011). In questo modo, pertanto, verranno evitati intralci agli altri utenti, atteso che le navette degli autonoleggiatori *low cost* potranno effettuare le operazioni di carico/scarico dei passeggeri e dei bagagli in condizioni di sicurezza presso gli spazi dedicati. Il tutto in condizioni equivalenti a quelle degli altri operatori commerciali attivi nell'Aeroporto di Fiumicino.