

Provvedimento n. 7931 (C3818) **EDIZIONE HOLDING/AUTOSTRAD-
CONCESSIONI E COSTRUZIONI
AUTOSTRAD**

L'AUTORITA' GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 20 gennaio 2000;

SENTITO il Relatore Professor Michele Grillo;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO l'atto della società EDIZIONE HOLDING Spa, pervenuto in data 27 dicembre 1999;

CONSIDERATO quanto segue:

I. Le parti

a) Società acquirente

1. La EDIZIONE HOLDING Spa (d'ora in poi anche Edizione) è una società *holding* di partecipazioni di diritto italiano, che detiene un portafoglio di partecipazioni di controllo principalmente nei seguenti settori: tessile-abbigliamento e attrezzature sportive, ristorazione autostradale e urbana, distribuzione al dettaglio, immobiliare e agricolo, *merchant banking*. Edizione è controllata da Ragione S.p.a. di Gilberto Benetton e C. In particolare, nel settore della ristorazione autostradale Edizione è presente attraverso la società controllata Finanziaria Autogrill Spa che, a sua volta, controlla Autogrill Spa. Nel 1998 il gruppo ha realizzato un fatturato complessivo a livello mondiale di 9.148 miliardi di lire, di cui 6.083 miliardi di lire sono stati realizzati in Italia.

b) Società acquisita

2. La AUTOSTRAD-CONCESSIONI e COSTRUZIONI AUTOSTRAD Spa (d'ora in poi anche Autostrade) è una società di servizi, controllata, attraverso una partecipazione pari al 34,15% del capitale sociale, dall'Istituto per la Ricostruzione Industriale IRI Spa (d'ora in poi "IRI"). Autostrade gestisce, in regime di concessione, direttamente e tramite società controllate autostrade e trafori a pedaggio. Sulla base di quanto previsto dall'oggetto sociale, Autostrade può altresì realizzare e gestire infrastrutture di trasporto limitofe alla rete autostradale, infrastrutture di sosta e intermodali, nonché promuovere in Italia e all'estero altre attività connesse a quella di base. Autostrade opera, inoltre, tramite società controllate nel settore delle progettazioni infrastrutturali e delle manutenzioni stradali e in quelli delle telecomunicazioni e dell'*information technology*. Nel 1998 la società ha realizzato un fatturato complessivo a livello mondiale di 3.596 miliardi di lire, di cui 3.581 miliardi di lire sono stati realizzati in Italia.

II. Descrizione dell'operazione

3. L'operazione notificata consiste nell'acquisto, tramite una società veicolo denominata Schemaventotto Spa (d'ora in poi Schema28), del 30% delle azioni ordinarie di Autostrade detenute da IRI, da parte di una aggregazione di imprese (d'ora in poi Cordata), le quali hanno a tal fine stipulato un accordo di

joint venture, seguito da un contratto di investimento "per la formazione di un nucleo stabile di azionisti di autostrade Spa" e da un patto parasociale avente ad oggetto la definizione e la disciplina di comuni criteri di governo della qualità di soci di Schema28 e per il tramite di questa di Autostrade.

La Cordata è composta dalle seguenti imprese: Edizione Holding Spa, Fondazione Cassa di Risparmio di Torino (d'ora in poi Fondazione), Autopistas Concessionaria Espanola Sa (d'ora in poi Acesa), Unicredito Italiano Spa (d'ora in poi Unicredito), Istituto Nazionale Assicurazioni Spa (d'ora in poi INA), Auto-Estradas del Portugal Sa (d'ora in poi Brisa). Il capitale sociale di Schema28 risulta essere stato così ripartito fra i membri della Cordata:

Tab. 1 - Capitale sociale di Schema28

Membri della Cordata	Ripartizione del capitale sociale di Schema28
Edizione	60,00 %
Fondazione	13,33 %
Acesa	12,83 %
INA	6,67 %
Unicredito	6,67 %
Brisa	0,50 %

4. Sulla base di quanto notificato dalle parti, a conclusione dell'operazione, l'assetto azionario di Autostrade sarà così definito: una quota del 30% sarà detenuta dalla società Schema28, una quota del 65,85% è già stata collocata sul mercato mediante offerta pubblica di vendita e una quota del 4,15% sarà detenuta dall'IRI e riservata all'assegnazione gratuita. Nel Contratto di compravendita delle azioni di Autostrade stipulato tra IRI e i partecipanti alla Cordata è espressamente previsto che l'IRI si impegni a non esercitare il diritto di voto sulle azioni dallo stesso detenute.

5. Si deve precisare che Edizione, avvalendosi di una clausola del contratto di compravendita azionaria stipulato tra i partecipanti alla Cordata e l'IRI, ha designato quale effettivo socio di Schema28 la società Edizione Finance Sa, con sede in Lussemburgo. Quest'ultima società è controllata da Edizione tramite le società di diritto olandese Edizione Ventures Nv e Edizione Real Estate Nv

6. Infine, si deve osservare che il contratto da ultimo menzionato subordina il trasferimento del 30% delle azioni di Autostrade al rilascio delle necessarie autorizzazioni da parte delle competenti autorità antitrust.

III. Qualificazione dell'operazione

7. L'acquisizione del 30% del capitale di Autostrade da parte di Schema28, ancorché si tratti di una partecipazione di minoranza, è idonea a determinare un mutamento degli assetti proprietari e di controllo della società acquisita. Ciò a causa sia della dispersione della restante parte dell'azionariato di Autostrade sia dei meccanismi di adozione delle decisioni societarie previsti dalle disposizioni statutarie di Autostrade e di Schema28 e dagli altri contratti, precedentemente richiamati, stipulati tra i partecipanti alla Cordata. In particolare, si deve considerare che lo Statuto di Autostrade prevede per la nomina dei membri del consiglio di amministrazione un meccanismo di voto di lista in base al quale alla lista che ha ottenuto "la maggioranza dei voti espressi dai soci" vengono attribuiti i 4/5 degli amministratori (articolo 20). Sempre in base allo Statuto, il consiglio di amministrazione delibera a maggioranza assoluta di voti dei presenti (la validità della deliberazione è subordinata alla presenza della maggioranza dei componenti in carica) e detiene i più ampi poteri per la gestione ordinaria e straordinaria della società (articolo 27). Schema28, quindi, considerati gli elementi di fatto e di diritto ora descritti, è in grado di designare più della metà dei membri del consiglio di amministrazione e tramite questi di determinare il corso strategico degli affari di Autostrade (Cfr. punto 14 della comunicazione sulla nozione di concentrazione¹).

¹ *Comunicazione della Commissione sulla nozione di concentrazione a norma del Regolamento CEE n. 4064/89 del Consiglio relativa al controllo delle operazioni di concentrazione tra imprese (98/566/02).*

8. Per quanto riguarda l'assetto di controllo di Schema28, occorre considerare che in base agli elementi di fatto e di diritto che verranno di seguito illustrati, si deve ritenere che tra i vari partecipanti alla Cordata, esclusivamente Edizione detenga un potere di controllo sulla società di cui trattasi.

Edizione, attraverso una partecipazione pari al 60%, detiene la maggioranza dei voti nell'assemblea ordinaria di Schema28. Lo Statuto prevede che l'assemblea ordinaria deliberi secondo le maggioranze di legge, salvo che per ciò che attiene le delibere aventi ad oggetto la determinazione del numero degli amministratori per le quali è richiesto il voto favorevole di tanti soci che rappresentino più dell'85% del capitale sociale sia in prima che in seconda convocazione (articolo 12). Per le delibere dell'assemblea straordinaria è sempre richiesto il voto favorevole di più dell'85% del capitale sociale.

Il potere di controllo di Edizione su Schema28 non viene compromesso dal fatto che lo Statuto di quest'ultima preveda un meccanismo di voto di lista per l'elezione del consiglio di amministrazione. In base allo Statuto ai candidati di ciascuna lista² sarà assegnato un quoziente pari al numero di voti ottenuti dalla lista diviso per uno per il primo candidato (nelle liste i candidati devono essere elencati mediante un numero progressivo), per due per il secondo, per tre per il terzo e così di seguito. I candidati di tutte le liste verranno disposti in un'unica graduatoria decrescente secondo il quoziente ottenuto da ciascuno di essi. Risulteranno eletti coloro che, nel limite del numero degli amministratori da eleggere, avranno ottenuto i quozienti più elevati³ (articolo 12). Lo Statuto prevede, inoltre, che il numero degli amministratori debba essere compreso tra sei e quindici (articolo 12)⁴ e che le deliberazioni del Consiglio di amministrazione siano assunte con il voto favorevole dei cinque/sesti (con arrotondamento all'unità superiore) degli amministratori in carica (articolo 16). Come osservato in precedenza, questo meccanismo di voto di lista e il particolare *quorum* deliberativo richiesto in seno al consiglio di amministrazione, non fanno venire meno il potere di controllo di Edizione su Schema 28, in quanto quest'ultima, in ragione della percentuale di capitale sociale di cui è titolare (60%), risulta essere l'unico partecipante alla Cordata il cui voto favorevole, tramite gli amministratori dallo stesso designati, sarà sempre necessario per l'adozione delle delibere del consiglio di amministrazione⁵. In altri termini, Edizione è l'unico partecipante alla Cordata sempre e singolarmente titolare di un potere di veto nell'adozione delle delibere riguardanti il corso strategico degli affari di Autostrade, circostanza che, secondo quanto previsto dalla Comunicazione sulla nozione di concentrazione, attribuisce un potere di controllo esclusivo (Cfr. punto 39).

Infine, si deve tenere presente che il patto parasociale stipulato tra i partecipanti alla Cordata prevede che il consiglio di amministrazione di Schema28 conferisca la carica di amministratore delegato a un amministratore designato da Edizione attribuendogli, fra l'altro, il potere di decidere l'acquisto e la cessione di partecipazioni e di rami d'azienda, la richiesta di finanziamenti e il rilascio di garanzie, nonché la designazione dei nominativi dei candidati da inserire nelle liste per la nomina del consiglio di amministrazione di Autostrade (articolo 2.03). Il medesimo patto prevede inoltre che *"alla carica di amministratore delegato di Autostrade, con poteri adeguati alla gestione ordinaria della stessa, sia eletto un amministratore designato da"* Edizione (articolo 2.07).

9. In sintesi, Edizione detiene la maggioranza dei diritti di voto nell'assemblea ordinaria di Schema28; essa, inoltre, è l'unico partecipante alla Cordata che ha la possibilità di impedire l'adozione di una decisione del consiglio di amministrazione e dell'assemblea straordinaria di Schema28⁶ e, infine, ha il potere di nominare l'amministratore delegato di questa società, al quale spetta, tra l'altro, il potere di predisporre la lista dei nominativi da candidare al consiglio di amministrazione di Autostrade. L'insieme di questi elementi di fatto e di diritto, consentono di sostenere che Edizione è in grado di esercitare un potere di controllo esclusivo su Schema28 e, tramite questa, su Autostrade.

10. L'operazione in esame, 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.

² Ogni socio ha il diritto presentare una sola lista.

³ In caso di parità di quoziente per l'ultimo consigliere, sarà preferito quello della lista che abbia ottenuto il maggior numero di voti.

⁴ Il patto parasociale, precedentemente menzionato, prevede che il consiglio di amministrazione sia composto da quindici membri.

⁵ Di fatto, occorre considerare che per l'adozione delle delibere nel consiglio di amministrazione di Schema28 è necessario il voto favorevole di tredici amministratori, su un totale di quindici, e che Edizione ha il potere di nominare nove dei membri del medesimo consiglio, con la conseguenza che sarà sempre necessario il voto favorevole di almeno parte dei consiglieri designati da Edizione.

⁶ Questa considerazione vale anche per le delibere dell'assemblea ordinaria relative alla determinazione del numero degli amministratori per le quali, come osservato in precedenza, è richiesto un *quorum* particolare.

Essa non rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 1 del Regolamento CEE 4064/89, così come modificato dal Regolamento CE n. 1310/97, in quanto le imprese interessate dall'operazione realizzano in Italia più dei due terzi del proprio fatturato. L'operazione, pertanto, è soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva disposto dall'articolo 16, comma 1, della medesima legge, in quanto il fatturato realizzato a livello nazionale dall'insieme delle imprese interessate è superiore a 710 miliardi di lire.

IV. I mercati rilevanti

11. Ai fini della presente valutazione, le attività interessate dall'operazione sono:

- a) la gestione della rete autostradale;
 - b) l'affidamento in subconcessione dei servizi prestati nelle aree di sosta della rete autostradale;
 - c) i servizi resi agli automobilisti nelle aree di sosta della rete autostradale.
- Ciascuna di queste attività può costituire un mercato distinto.

a) La gestione della rete autostradale

Il mercato del prodotto

12. Il primo mercato del prodotto comprende l'insieme delle attività connesse alla gestione della rete autostradale. Si tratta di tutte le attività atte a garantire la sicurezza sulla rete autostradale gestita, il controllo e l'assistenza al traffico, l'esazione di pedaggi, l'informazione, nonché tutti gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di ampliamento e ammodernamento delle infrastrutture, ecc.. La rete autostradale italiana fa interamente capo all'ANAS (Ente nazionale per le strade), la quale ne affida in larga misura la gestione a società concessionarie mediante apposite convenzioni che fissano la durata dell'esercizio, i diritti e gli obblighi delle concessionarie, nonché i criteri per l'adeguamento delle tariffe. La concessione riguarda non solo l'affidamento della gestione della rete autostradale in senso stretto, ma anche di tutti i servizi che vengono resi agli utenti di tale rete. Le società concessionarie devono corrispondere all'ente concedente un canone annuo pari all'1% dei proventi netti da pedaggio e al 2% dei ricavi ottenuti dalle subconcessioni delle pertinenze delle reti autostradali, accordate o rinnovate successivamente alla sottoscrizione della convenzione.

Il mercato geografico

13. Sotto il profilo geografico, il mercato in questione può considerarsi di dimensione nazionale. Al riguardo, si rileva che le convenzioni con cui viene affidata la gestione delle tratte autostradali contengono previsioni analoghe e che la gestione complessiva della rete autostradale italiana è disciplinata da un quadro regolamentare unico sull'intero territorio nazionale e differenziato rispetto a quello vigente in altri Paesi. Ciò rende le condizioni di concorrenza, dal lato dell'offerta, del tutto omogenee. In tale mercato, la domanda è rappresentata dalle imprese che svolgono le diverse attività in cui si articola la gestione della rete autostradale e delle sue pertinenze. Per tali imprese, le varie tratte autostradali offrono, a parità di traffico, un elevato grado di sostituibilità. Date le caratteristiche dell'offerta e della domanda, il mercato in questione può considerarsi coincidente con il territorio italiano.

Le caratteristiche del mercato

14. Dei circa 6.480 km di rete autostradale esistente in Italia, solo il 13,7% è gestito direttamente dall'ANAS. La parte rimanente, invece, è affidata a società concessionarie. La presenza di Autostrade e delle sue controllate nel mercato in questione si può dedurre dalle informazioni relative ai chilometri gestiti sul totale della rete autostradale.

Tab. 2 - Tratte autostradali gestite dal gruppo Autostrade al 31 dicembre 1998

Tratte autostradali		Km totali	Scadenza concessioni
A1	Milano-Napoli	803,5	
A4	Milano-Brescia	93,5	
A7	Genova-Serravalle	50,0	
A8-9	Milano-Laghi	77,7	

A10	Genova-Savona	24,0	2038
Diramazione A8/A26		45,5	
A11	Firenze-Pisa nord	81,7	
A12	Genova-Sestri Levante	47,7	
A12	Roma-Civitavecchia	65,4	
A13	Bologna-Padova	127,3	
A14	Bologna-Taranto	781,4	
A16	Napoli-Canosa	172,3	
A23	Udine-Tarvisio	101,2	
A26	Genova -Grav. Toce	244,9	
A27	Mestre-Belluno	82,2	
A30	Caserta-Salerno	55,3	
<i>Totale Autostrade</i>		2.854,6	
T1	Trafo del Monte Bianco ¹	5,8	
A5	Aosta-Monte Bianco ²	20,0	2032
A6	Torino-Savona ³	130,9	2048
A12	Livorno-Civitavecchia ⁴	36,6	2028
A3	Napoli-Salerno ⁵	20,2	2012
	Tangenziale di Napoli ⁶	51,6	2037
<i>Totale Partecipate</i>		265,1	
Totale gruppo Autostrade		3.119,7 (55,8%)	
Altre concessionarie		2.464,5 (44,2%)	
<i>Totale rete autostradale a pagamento</i>		5.584,2 (100,0%)	
Rete autostradale gestita da ANAS		894,0	
<i>Totale rete autostradale</i>		6.478,2	

Fonte: Dati forniti dalle parti.

1) Società Traforo del Monte Bianco per .Azioni

2) Raccordo Autostradale Valle d'Aosta Spa. La concessione terminerà decorsi 30 anni dall'entrata in esercizio dell'intera autostrada che è attualmente prevista per il 2022.

3) Autostrada Torino Savona Spa

4) Società Autostrada Tirrenica per .Azioni. La concessione riguarda 240 km di rete autostradale, di cui solo 36,6 km sono già in esercizio

5) Società Autostrade Meridionali per .Azioni

6) Tangenziale di Napoli Spa

15. Il gruppo Autostrade gestisce circa il 56% della rete autostradale a pagamento (Tab. 2). Sulla base dei dati forniti dalle parti, tale quota raggiunge il 61,4% se calcolata in termini di ricavi da pedaggio e il 64,7% se calcolata in termini di km percorsi.

16. Nel mercato in esame, il gioco concorrenziale si esplica prevalentemente nella fase di ottenimento di nuove concessioni o del rinnovo di quelle esistenti. A questo riguardo, si rileva che la concessione della società Autostrade scadrà nel 2038, mentre le concessioni delle sue controllate sono state rinnovate nel corso del 1999 e hanno scadenze comprese tra il 2012 e il 2048⁷ (Tab. 2).

17. Secondo quanto dichiarato dalle parti, nessuna delle imprese aderenti alla Cordata opera attualmente sul mercato rilevante individuato.

b) L'affidamento in subconcessione dei servizi prestati nelle aree di sosta della rete autostradale

Il mercato del prodotto

⁷ Per le Convenzioni delle società controllate da Autostrade non sono ancora stati emessi i decreti interministeriali di approvazione.

18. Il secondo mercato del prodotto interessato dalla concentrazione è quello dell'affidamento in subconcessione delle aree di servizio dislocate lungo l'intero asse autostradale dove vengono prestati agli automobilisti i diversi servizi di rifornimento di carburante, ristorazione, ecc..

In base a quanto previsto dalle convenzioni stipulate con l'ANAS, la gestione delle pertinenze della rete autostradale è di competenza delle società concessionarie, le quali possono subconcederla a società terze. La subconcessione, meccanismo al quale, attualmente, risultano ricorrere tutte le società concessionarie, conferisce alla subconcessionaria il diritto di prestare, in una determinata area di servizio, uno o più servizi. A sua volta, la subconcessionaria è tenuta a corrispondere una *royalty* calcolata in percentuale del fatturato, al netto delle imposte, per le principali attività e per le vendite complementari e in lire/litro per le vendite di carburanti.

19. In funzione delle tipologie di servizi prestati agli utilizzatori della rete autostradale, nel mercato possono essere individuati i seguenti quattro segmenti: *a)* subconcessione per la vendita e somministrazione di prodotti petroliferi; *b)* subconcessione per la prestazione di servizi di ristorazione, vendita di generi alimentari e altri beni di largo consumo (di seguito anche ristorazione); *c)* subconcessione per l'attività di vendita di prodotti non petroliferi; *d)* subconcessione per l'esercizio di attività alberghiere.

20. Nel mercato individuato, l'offerta è quindi rappresentata dalle società di gestione autostradale che sono titolari di concessioni comprendenti l'intera gamma di servizi da prestare agli automobilisti, mentre la domanda dalle imprese interessate allo sfruttamento economico delle aree di servizio site sulla rete autostradale. In particolare, mentre nel segmento di mercato di cui al punto *a)* la domanda proviene solo dalle società petrolifere, negli altri segmenti di mercato la domanda proviene da società specializzate nella ristorazione e nella vendita di prodotti *non oil*. Spesso, peraltro, le società petrolifere ottengono subconcessioni sia per la vendita di carburanti, sia per le altre attività di cui ai punti *b)-d)*. Queste ultime attività sono, di norma, affidate dalle società petrolifere a imprese specializzate.

21. Le modalità di affidamento in subconcessione dei servizi nelle aree di sosta, che possono riguardare talvolta l'intera gamma di servizi erogabili nell'area, talaltra specifici servizi, nonché la specializzazione delle imprese potrebbero giustificare l'individuazione di distinti mercati, per ciascuno dei segmenti di cui ai precedenti punti *a)-d)*.

Il mercato geografico

22. I mercati così individuati sembrano, in ogni caso, potersi considerare di dimensione nazionale. Infatti, dal punto di vista della domanda, le diverse aree di servizio presenti sull'intera rete autostradale appaiono sostituibili nella fase di acquisizione della subconcessione.

Le caratteristiche del mercato

23. Le aree di servizio di pertinenza di Autostrade sono 238 e, in base alle informazioni attualmente disponibili, rappresentano circa il 48% del numero totale di aree esistenti sul territorio nazionale (Fonte: dati forniti dalle parti).

24. Nella tabella che segue si riporta un quadro delle subconcessioni del gruppo Autostrade classificate per scadenza e per incidenza sul fatturato consolidato del gruppo derivante dalle *royalty*:

Tab. 3 - Subconcessioni complessive del gruppo Autostrade relative alla ristorazione

	% subconcessioni in scadenza	% delle royalty nel 1998
Scadenza entro il 2000	13%	8%
Scadenza tra il 2001 e il 2003	72%	63%
Scadenza tra il 2004 e il 2013	15%	29%
Totale	100%	100%

Fonte: Dati forniti dalle parti.

25. Per quanto riguarda, infine, le modalità attraverso cui Autostrade individua i soggetti cui affidare in subconcessione (*rectius* concessione) la prestazione di servizi nelle aree di sosta, si deve fare riferimento

all'articolo 4 (*Facoltà del Concessionario*) della Convenzione tra ANAS e Autostrade⁸ (d'ora in poi anche Convenzione). Secondo questa disposizione nei casi in cui Autostrade intenda avvalersi della facoltà di accordare a terzi, a titolo oneroso, "le concessioni relative alle occupazioni ed alle utilizzazioni della sede delle autostrade e relative pertinenze" deve scegliere il concessionario "sulla base di procedure competitive trasparenti e non discriminatorie, adeguatamente pubblicizzate". Occorre rilevare che si tratta di una disposizione solo recentemente introdotta nella Convenzione e che, fino ad oggi Autostrade aveva il solo vincolo di accordare le concessioni "a prezzi correnti di mercato"⁹.

c) Mercati dei servizi resi agli automobilisti nelle aree di servizio della rete autostradale

Il mercato del prodotto

26. Le prestazioni rese agli automobilisti che si avvalgono delle aree di servizio autostradali possono essere classificate in: a) servizi di ristorazione, vendita di generi alimentari e altri beni di largo consumo (di seguito anche ristorazione), b) vendita e somministrazione di prodotti petroliferi e di altri prodotti *non oil* connessi a tale attività, c) prestazione di servizi alberghieri. Per ciascuna di tali attività può essere identificato, sotto il profilo merceologico, un mercato distinto (cfr. provv. n. 4457 dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, del 28 novembre 1996, caso A95 *Gestori impianti di distribuzione autostradali/Autostrade-Autogrill*). Ai fini della valutazione della presente operazione, sarà considerato rilevante soltanto il mercato di cui al punto a), in quanto sui restanti mercati nessuno dei partecipanti alla Cordata è presente sulla rete autostradale.

27. L'attività di ristorazione in autostrada deve essere considerata separata dalle analoghe attività svolte al di fuori della rete autostradale, in ragione della specificità della clientela cui è destinata e delle caratteristiche specifiche dei servizi resi (cfr. decisione Commissione CE *Accor/Wagon Lits* del 28 aprile 1992 decisione dell'Autorità 16 febbraio 1995, proc. n. C/1937, *Edizione Holding - La Leonardo Finanziaria - Moewenpick/SME*).

28. Su tale mercato, il principale operatore risulta essere Autogrill, società controllata da Edizione, che gestisce direttamente e indirettamente il servizio di ristoro in 316 aree di sosta, ovvero nel 64% dei punti vendita esistenti sull'intera rete nazionale (Tab. 4). Al riguardo, occorre considerare che è possibile, anche se non frequente, la presenza nella stessa area di sosta di due operatori in concorrenza tra di loro. In termini di valore, comunque, Autogrill ha realizzato nel 1998 il 71% del fatturato da ristorazione relativo all'intera rete autostradale.

La società opera utilizzando prevalentemente i marchi Autogrill, Alemagna, Spizzico, Motta, Pavese, Burger King.

29. Inoltre, dalle informazioni disponibili, Autogrill, sulla rete viaria gestita dal gruppo Autostrade, risulta presente in 166 aree di sosta, ovvero nel 70% di quelle ivi ubicate (Tab. 4). Dalla tabella si evince che la presenza di Autogrill è molto elevata in quasi tutte le tratte autostradali gestite da Autostrade, che in larga parte di esse la società opera in tutte le aree di servizio e che in alcuni segmenti è l'unico operatore presente.

Tab. 4 - Aree di servizio di pertinenza del gruppo AUTOSTRADE e aree di servizio in cui è presente Autogrill, nel 1998¹

Tratte autostradali		A.d.S. del Gruppo Autostrade	A.d.S. con Autogrill (Conc. e gestione)	Presenza di Autogrill ²
A1	Milano-Napoli	67	49	73%
A4	Milano-Brescia	7	7	100%
A7	Serravalle-Genova	4	3	75%
A8-9	Milano-Laghi	8	8	100%
A10	Genova-Savona	3	2	67%
A11	Firenze-Pisa nord	5	5	100%

⁸ Convenzione tra Ente Nazionale per le Strade-ANAS e Società Autostrade S.p.A., del 4 agosto 1997, così come modificata, con riferimento all'art. 4, dalla seconda convenzione aggiuntiva stipulata tra le stesse parti in data 29 marzo 1999.

⁹ Cfr. il testo dell'art. 4, nella sua formulazione originaria.

A12	Roma-Civitavecchia	10	8	80%
A13	Bologna-Padova	8	7	88%
A14	Bologna-Taranto	59	41	69%
A16	Napoli-Canosa	13	10	77%
A23	Udine-Tarvisio	4	3	75%
A26	Genova -Grav. Toce	16	8	50%
A27	Mestre-Belluno	4	3	75%
A30	Caserta-Salerno	4	0	0%
<i>Totale Autostrade</i>		<i>212</i>	<i>154</i>	<i>73%</i>
A12	Ge-Sestri Levante	2	2	100%
Racc. V. d'Aosta		--		
A6	Torino-Savona	13	5	38%
T. Napoli		8	2	25%
A3	Napoli-Salerno	2	2	100%
T. M. Bianco		1	1	100%
<i>Totale Partecip.</i>		<i>26</i>	<i>12</i>	<i>46%</i>
Tot. Gruppo Autost.		238	166	70%
Tot. rete nazionale con e senza pedaggio³		493	316⁴	64%

Fonte: Dati forniti dalle parti.

1) Sono state considerate le aree di servizio dove è presente un punto di ristoro e sono state escluse quelle con solo servizio carburante.

2) La % riportata nella colonna non coincide con la quota di mercato di Autogrill poiché in alcune aree di servizio sono presenti anche le imprese concorrenti di Autogrill.

3) Dati relativi al 31 dicembre 1996

4) In particolare, Autogrill gestisce direttamente e indirettamente il servizio di ristoro in 264 aree di sosta e opera con contratti di franchising in 52 aree di sosta.

30. In termini di valore, Autogrill ha realizzato nel 1998 circa l'84% del fatturato relativo alla prestazione di servizi di ristorazione nelle aree di sosta presenti sulla rete gestita dal gruppo Autostrade, mentre i principali concorrenti (SnackSpot, La Cascina, Ristop, Fini, McDonald's, Sarni, ecc.) hanno realizzato, individualmente, meno del 5% di tale fatturato (Fonte: elaborazione su dati forniti da Autostrade).

Il mercato geografico

31. Per quanto concerne la dimensione geografica del mercato della ristorazione autostradale, va osservato che il singolo punto vendita è da ritenersi sostituibile, dal lato della domanda, con tutti quelli limitrofi sulla tratta, ma non con tutte le aree di servizio presenti sull'intera rete autostradale. Sulla base delle informazioni disponibili, infatti, la propensione media alla sosta non supera i 200 chilometri dall'ingresso in autostrada (cfr. provv. n. 4457, *citato*). Da ciò si può desumere che ciascun punto di ristorazione risulta sostituibile con tutti gli altri punti vendita ricompresi sulla stessa direttrice di traffico e localizzati entro un raggio non superiore a 100 chilometri. D'Altra parte, la disponibilità di *standard* qualitativi analoghi in tutte le aree di servizio autostradali, nonché l'esistenza di tariffe autostradali uniformi sull'intera rete inducono a ritenere che i servizi di ristorazione si caratterizzino per un elevato grado di omogeneità delle condizioni di concorrenza sull'intera rete autostradale a pagamento.

In definitiva, i mercati identificati possono essere considerati come un insieme di mercati facenti perno attorno a uno specifico punto vendita e sovrapposti gli uni agli altri tanto da coprire l'intera rete autostradale.

Le caratteristiche del mercato

32. E' infine importante rilevare che delle 158 subconcessioni riferite all'attività di ristorazione di cui Autogrill risulta affidataria, direttamente o indirettamente, il 53,2% scadrà entro il 2003 (Tab. 5).

Tab. 5 - Subconcessioni di Autostrade relative alla ristorazione affidate ad Autogrill

	Subconcessioni affidate ad Autogrill	Gestione di servizi per conto di società petrolifere subconcessionarie del gruppo Autostrade	Totale subconcessioni di Autogrill
Scadenza entro il 2000		7	7 (4,4%)
Scadenza entro il 2003	11	73	84 (53,2%)
Scadenza entro il 2008	43		43 (27,2%)
Scadenza entro il 2013	24		24 (15,2%)
Totale	78	80	158 (100,0)

Fonte: Dati forniti dalle parti.

33. A questo riguardo, si ricorda che in data 29 ottobre 1996, le due società hanno stipulato l'Accordo 1996 per la cessione di servizi in ambito autostradale¹⁰. Costituiscono parte integrante di tale Accordo alcuni impegni assunti da Autogrill al fine di creare le condizioni per una maggiore concorrenza nell'attività di ristoro sulle tratte autostradali gestite da Autostrade. In particolare, Autogrill si è impegnata (articolo 15):

a) a cedere a terzi entro 12 mesi a partire dal 1° gennaio 1997, 6 concessioni di ristoro relative alle aree specificatamente individuate;

b) a non partecipare, direttamente o indirettamente, alla riassegnazione di almeno 6 delle concessioni di servizi che scadranno alla data del 31 dicembre 2003, relative ad aree non ancora identificate, ma distinte da quelle di cui al punto precedente;

c) a non partecipare, direttamente o indirettamente, all'assegnazione di 5 nuove concessioni di servizio di ristoro che Autostrade prevede di affidare nei prossimi anni;

d) a non partecipare, direttamente o indirettamente, sino al 31 dicembre 2001, all'assegnazione di nuove concessioni riguardanti il servizio di ristoro sulla rete gestita da Autostrade.

V. Effetti dell'operazione di concentrazione

a) Premessa

34. A seguito dell'operazione comunicata, non si determinano effetti di tipo orizzontale in nessuno dei mercati rilevanti identificati, in quanto l'impresa acquirente e quella acquisita non operano negli stessi mercati. La concentrazione, tuttavia, dà luogo a un'integrazione verticale poiché Edizione, attualmente presente attraverso Autogrill nei mercati della prestazione dei servizi resi agli automobilisti nelle aree di sosta autostradali, sarà presente anche nel mercato dell'affidamento delle subconcessioni di tali servizi. In relazione a tale integrazione verticale, e in particolare dato il ruolo che Autostrade svolge nel mercato delle subconcessioni, l'operazione in questione appare suscettibile di determinare il rafforzamento della posizione di Autogrill nel mercato dei servizi di ristorazione resi agli utenti della rete autostradale.

b) La posizione dominante di Autogrill

35. Autogrill, in base alle informazioni disponibili, detiene una posizione dominante nel mercato dei servizi di ristorazione resi nelle aree di sosta presenti sull'intera rete autostradale. Autogrill, infatti, è presente su circa il 64% delle aree di sosta nelle quali vengono offerti servizi di ristorazione a fronte di una presenza molto contenuta dei concorrenti. Inoltre, se si considerano solamente le aree situate lungo la rete di Autostrade, la presenza di Autogrill risulta superiore al 70%. La posizione di Autogrill sulla rete gestita da Autostrade risulta ancora più rilevante, ovvero pari all'84%, ove si faccia riferimento al fatturato realizzato per la fornitura di servizi di ristoro. I fatturati realizzati dai concorrenti a livello individuale non superano il 5% del totale. A questo proposito si deve sottolineare che, secondo i principi del diritto comunitario in materia di concorrenza, una posizione di mercato molto consistente, specialmente se confrontata con quella

¹⁰ Per un'analisi approfondita di tale accordo cfr. provv. n. 4457 dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, citato.

dei singoli concorrenti, costituisce da sola un "*chiaro indizio*" se non prova sufficiente dell'esistenza di una posizione dominante¹¹.

La posizione di mercato di Autogrill, tuttavia, deve essere valutata, come precedentemente illustrato, considerando che per l'utente che viaggia sull'autostrada non sono da ritenersi sostituibili tutte le aree di sosta esistenti sull'intera rete, ma quelle presenti su un tratto di strada non superiore a 200 km. A questo riguardo, giova rilevare che in alcune tratte autostradali Autogrill opera in tutte le aree di servizio ivi ubicate, a fronte di una presenza molto più rada dei concorrenti, e che in alcuni segmenti di tali tratte è l'unico operatore presente (cfr. Tab. 4).

La posizione dominante di Autogrill, inoltre, è resa stabile dalla circostanza che l'ingresso di nuovi operatori sul mercato di cui trattasi può avvenire principalmente attraverso l'assegnazione di nuove subconcessioni o la riassegnazione di quelle venute a scadenza. Considerando che soltanto il 4,4% delle subconcessioni di cui Autogrill è titolare scadrà prima del 2000, mentre le altre hanno scadenza oltre tale data e fino al 2013 (Tab. 5), il mercato risulta allo stato difficilmente contendibile.

Autogrill risulta, infine, sostanzialmente indipendente sia dai concorrenti sia dai consumatori. Questi ultimi, infatti, non trovano valide alternative per acquistare servizi di ristoro in lunghi tratti della rete autostradale. Per quanto riguarda i concorrenti, si deve osservare che essi da un lato trovano preclusa, dal regime concessorio, la possibilità di accedere tempestivamente al mercato; dall'altro, all'atto dell'assegnazione delle concessioni, si devono confrontare con un operatore che risulta inevitabilmente favorito proprio dai vantaggi concorrenziali derivanti da una presenza molto forte ed estremamente diffusa lungo l'intera rete autostradale. In definitiva, la presenza degli altri operatori, per le loro caratteristiche e dimensioni, non appare tale da condizionare le condotte di Autogrill.

c) Il rafforzamento della posizione dominante di Autogrill

36. Dato l'assetto del mercato, l'integrazione verticale potrebbe attribuire ad Autogrill un vantaggio concorrenziale nella fase di assegnazione di nuove concessioni o di rinnovo di quelle esistenti che progressivamente vengono a scadenza, determinando un rafforzamento della posizione dominante di detta società nel mercato dei servizi di ristorazione resi nelle aree di sosta della rete autostradale.

L'articolo 4 della Convenzione, precedentemente citato, prevede che Autostrade, qualora ritenga opportuno di avvalersi di un sub-concessionario, debba sceglierlo in base a "*procedure competitive trasparenti e non discriminatorie, adeguatamente pubblicizzate*". A questo proposito occorre rilevare che:

- a fronte di una eventuale violazione di tale obbligo un soggetto terzo risulterebbe sostanzialmente privo di mezzi diretti di tutela in sede giurisdizionale. Tale obbligo, infatti, produce i suoi effetti esclusivamente nei rapporti tra concedente (ANAS) e concessionario (Autostrade), e il suo eventuale inadempimento non è motivo di decadenza della concessione;

- la previsione dell'articolo 4, cit., risulta di contenuto generico e lascia ampia discrezionalità ad Autostrade sulla definizione delle modalità concrete di applicazione. Resta, pertanto, impregiudicato il privilegio informativo che inevitabilmente verrebbe in essere tra società facenti capo a un medesimo centro di controllo;

- i legami strutturali, che si verrebbero a determinare a seguito della concentrazione, rappresentano un indubbio incentivo a porre in essere comportamenti strategici di gruppo, quali ad esempio la presentazione di offerte, per l'affidamento delle sub-concessioni, sistematicamente più elevate di quelle dei concorrenti.

Le preoccupazioni di ordine concorrenziale sopra rappresentate emergono anche dall'analisi dell'articolo 19 della Convenzione¹². Tale articolo, infatti, prevede che alle gare indette per l'affidamento di tutti i lavori relativi alla manutenzione e ampliamento della rete autostradale, sebbene aggiudicate da commissioni nominate dal Ministro dei lavori pubblici, non abbiano diritto di partecipare la società concessionaria e le società dalla stessa controllate.

37. Si osserva, infine, che gli impegni di Autogrill di cui all'Accordo 1996 precedentemente illustrato non appaiono sufficienti a garantire l'accesso al mercato di nuovi operatori, una volta venuta meno l'indipendenza delle due società che hanno stipulato detto Accordo. Infatti, detti impegni si presentavano

¹¹ Corte di Giustizia, sentenza del 13 febbraio 1979, causa C-85/76, *Hoffmann La Roche/Commissione* (Raccolta, 1979, p. 461) e sentenza del 14 febbraio 1978, causa C-27/76, *United Brands/Commissione* (Raccolta, 1978, p. 207). Inoltre, Corte di Giustizia, sentenza del 3 luglio 1991, causa C-62/86, *AKZO/Commissione* (Raccolta, 1991, p. I-3359); Tribunale di primo grado, sentenza del 12 dicembre 1991, causa T-30/89, *Hilti/Commissione* (Raccolta, 1991, p. II-1439); Tribunale di primo grado, sentenza del 6 ottobre 1994, causa T-83/91, *Tetra Pak/Commissione* (Raccolta, 1994, p. II-755).

¹² Così come modificato dall'art. 10 della seconda convenzione aggiuntiva del 29 marzo 1999.

come un complemento a un più generale impegno di Autostrade di procedere all'individuazione dei sub-concessionari delle diverse attività svolte nelle aree di servizio con criteri trasparenti e non discriminatori. Quest'ultimo impegno, come sopra osservato, appare compromesso dall'appartenenza di Autostrade allo stesso gruppo di Autogrill. A ciò si aggiunga che gli impegni di cui all'Accordo 1996 si inserivano nell'ambito della valutazione di un comportamento abusivo di Autostrade e avevano come fine la rimozione degli ostacoli allo sviluppo della concorrenza sulla rete autostradale¹³. Gli stessi non appaiono, invece, sufficienti a evitare che l'integrazione verticale, date le caratteristiche del mercato rilevante, possa determinare un rafforzamento della posizione dominante di Autogrill nel mercato dei servizi di ristorazione resi agli utenti della rete autostradale.

RITENUTO, pertanto, che l'operazione in esame è suscettibile di determinare, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 287/90, il rafforzamento di una posizione dominante tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza nel mercato dei servizi di ristorazione resi nelle aree di sosta della rete autostradale;

DELIBERA

a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90, nei confronti delle società EDIZIONE HOLDING Spa e AUTOSTRADE-CONCESSIONI e COSTRUZIONI AUTOSTRADE Spa;

b) la fissazione del termine di giorni dieci, decorrente dalla data di notificazione del presente provvedimento, per l'esercizio da parte dei legali rappresentanti delle parti, ovvero da persone da essi delegate, del diritto di essere sentiti, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della legge n. 287/90, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione Istruttoria "C" di questa Autorità almeno tre giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;

c) che il responsabile del procedimento è il dottor Domenico Durante;

d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione Istruttoria "C" di questa Autorità dai rappresentanti legali delle parti, nonché dai soggetti aventi un interesse giuridicamente rilevante o da persone da essi delegate;

e) che il procedimento deve concludersi entro quarantacinque giorni decorrenti dalla data di delibera del presente provvedimento.

Il presente provvedimento verrà notificato agli interessati e pubblicato ai sensi di legge.

IL SEGRETARIO GENERALE
Alberto Pera

IL PRESIDENTE
Giuseppe Tesauro

* * *

¹³ Cfr. provv. n. 4457, citato.