

C12728 - INTERPARKING/SABA INFRASTRUCTURAS

Provvedimento n. 31589

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 24 giugno 2025;

SENTITA la Relatrice, Professoressa Elisabetta Iossa;

VISTO il Regolamento (CE) n. 139/2004;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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

VISTA la comunicazione del 7 febbraio 2025 con la quale Interparking S.A. ha chiesto alla Commissione europea, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, del Regolamento (CE) n. 139/2004, un rinvio all'Autorità di esame parziale della concentrazione di dimensione comunitaria M11818 - Interparking/Saba;

VISTA la comunicazione con la quale l'11 marzo 2025, in assenza di una decisione dell'Autorità di senso contrario nei termini previsti, la Commissione europea ha adottato una decisione di rinvio all'Autorità della valutazione degli effetti dell'operazione in Italia, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4, comma 3, del Regolamento (CE), n. 139/2004;

VISTA la notifica della società Interparking S.A., ai sensi dell'articolo 16, comma. 1, della legge 287/1990, pervenuta il 29 maggio 2025, in attuazione della decisione della Commissione europea dell'11 marzo precedente;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Interparking S.A. (di seguito, "Interparking") - codice fiscale belga (BCE): 0403459919 - è la società a capo del gruppo omonimo operante nella progettazione, costruzione, gestione e *management* di parcheggi pubblici a pagamento in nove Paesi europei: Austria, Belgio, Francia, Germania, Italia, Paesi Bassi, Polonia, Romania e Spagna.

Interparking è indirettamente soggetta al controllo esclusivo dal gruppo Ageas (di seguito, "Ageas"), un gruppo assicurativo internazionale presente in quattordici Paesi in Europa e in Asia. Ageas è attivo nella fornitura di servizi assicurativi vita e danni a clienti privati, aziendali e istituzionali e nel settore immobiliare e opera nel settore dei parcheggi solo attraverso il gruppo Interparking¹.

In Italia Interparking è attiva attraverso una serie di società controllate di diritto italiano, tra cui Interparking Italia S.r.l. e Interparking Servizi S.r.l. (di seguito insieme, "Interparking Italia") e le loro società controllate (complessivamente, il "gruppo Interparking Italia").

In Italia, Interparking gestisce complessivamente 27 parcheggi pubblici a pagamento in tredici città (cfr. *infra*). Inoltre, il gruppo Interparking Italia fornisce servizi di *management* di parcheggi in circa novanta città italiane sulla base di gare d'appalto indette dalla pubblica amministrazione.

Interparking ha realizzato nel 2023 in Italia un fatturato consolidato pari a circa [35-100] * milioni di euro, inclusivo dei ricavi realizzati in Italia dalle altre società del gruppo Ageas. Il gruppo Ageas nel medesimo anno ha realizzato un fatturato a livello mondiale pari a oltre [10-20] miliardi di euro, poco meno della metà del quale conseguito all'interno dell'UE.

2. Saba Infraestructuras S.A. (di seguito anche "Saba") - codice fiscale spagnolo (CIF): A65550311 - è la *holding* del gruppo operante, nella gestione di parcheggi pubblici a pagamento in vari Paesi europei (Andorra, Repubblica Ceca, Germania, Italia, Portogallo, Slovacchia, Spagna, Regno Unito) e in Cile.

In Italia, Saba è attiva nella gestione di parcheggi pubblici a pagamento attraverso la società interamente controllata Saba Italia S.p.A. (di seguito, "Saba Italia") e la sua controllata Società Immobiliare Parcheggi Auto - S.I.P.A. S.p.A. (di seguito, complessivamente il "gruppo Saba Italia"). Il gruppo Saba Italia gestisce quarantotto parcheggi pubblici a pagamento su strada e fuori strada in diciannove città (cfr. *infra*).

¹ [Gli azionisti di Interparking sono APG Asset Management N.V. (di seguito, "APG") e AG Real Estate Car Park S.A. (di seguito, "AG Real Estate Car Park"), AG Real Estate S.A. (di seguito, "AG Real Estate") e AG Insurance S.A. (di seguito, "AG Insurance"). AG Real Estate è una controllata di AG Insurance, che a sua volta è una controllata di Ageas. AG Real Estate è attiva nella gestione immobiliare. - AG Insurance è una controllata di Ageas. Fornisce servizi assicurativi vita e non-vita a clienti privati, aziendali e istituzionali. APG fornisce servizi quali consulenza esecutiva, gestione patrimoniale, amministrazione pensionistica, comunicazione pensionistica e servizi per i datori di lavoro. APG detiene la propria partecipazione in Interparking attraverso Ensifera Investments Holding B.V., un veicolo di acquisizione interamente posseduto da Stichting Depository APG Infrastructure Pool 2017 II, un fondo di diritto olandese gestito da APG. AG Real Estate Car Park è una società interamente controllata da AG Insurance, a sua volta controllata da Ageas.]

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

Saba è attualmente soggetta al controllo esclusivo di Criteria Caixa, S.A.U. (di seguito anche "Criteria"), società per azioni di diritto spagnolo².

Il gruppo Saba Italia ha realizzato nel 2023 un fatturato consolidato pari a circa [35-100] milioni di euro in Italia.

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

3. L'operazione comunicata (di seguito, "Operazione") consiste nell'acquisizione del controllo esclusivo di Saba da parte di Interparking. L'Operazione sarà realizzata mediante l'acquisto, da parte di Interparking, delle azioni di Saba detenute da Criteria, pari al 99,5% circa del capitale sociale di Saba.

Agli azionisti di minoranza di Saba, non sarà concesso alcun diritto di veto. A esito della fusione, Interparking sarà, dunque, in grado di esercitare un'influenza determinante su Saba.

Inoltre, nell'ambito dell'Operazione, Criteria acquisirà una partecipazione del 18% delle azioni di Interparking, alle quali non è associato alcun potere di controllo.

4. A seguito del completamento dell'Operazione, Interparking continuerà a essere indirettamente controllata esclusivamente da Ageas, attraverso AG Real Estate Car Park S.A., che deterrà una quota di maggioranza pari al 50,1% del capitale sociale di Interparking. Gli altri azionisti saranno APG Asset Management N.V. (31,9%) e Criteria (18%).

5. Ai sensi del §. 15.1 del *Sale-Purchase and Investment Agreement* (di seguito, "SPIA"), a partire dal completamento dell'Operazione si applicherà l'obbligo di non concorrenza concordato dalle parti (§.17 *Non compete* dell'allegato allo SPIA, "*Schedule 2D shareholders agreement in the agreed form*"), che prevede, in particolare, che ogni azionista di Interparking:

(i) non dovrà detenere direttamente o indirettamente partecipazioni di controllo in investimenti (società) la cui attività principale sia la gestione di parcheggi in concorrenza con Interparking nei paesi in cui quest'ultima opera (compresa l'Italia) o intende operare (a condizione che tali paesi siano già inclusi nel piano strategico di Interparking alla data dell'accordo);

(ii) dovrà fare il possibile per utilizzare Interparking come piattaforma preferita per detenere partecipazioni di controllo in qualsiasi investimento (società) la cui attività principale sia la gestione di parcheggi³.

Ciascun azionista è vincolato agli obblighi di cui al §. 17 cit. solo fintanto che rimane azionista di Interparking (§.17.6). Tale previsione non impedisce agli azionisti di Interparking di acquisire una partecipazione di controllo in un'attività concorrente in modo assoluto, ma fornisce un meccanismo in base al quale l'azionista interessato dovrà avviare discussioni in buona fede per determinare se l'opportunità commerciale può essere utilizzata da Interparking.

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

6. L'Operazione, 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. 287/1990. Essa è soggetta all'obbligo di comunicazione disposto dall'articolo 16, comma 1, della legge n. 287/1990 sulla base dell'applicazione della disciplina europea delle concentrazioni (Regolamento (CE) n. 139/2004). L'iter ha visto, a febbraio 2025, la richiesta motivata di Interparking alla Commissione europea di rinvio parziale all'Autorità della valutazione dell'operazione di dimensione comunitaria ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4, del Regolamento (CE) n. 139/2004, la non opposizione dell'Autorità a tale richiesta e la conseguente decisione della Commissione europea (adottata l'11 marzo 2025), ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4, comma 3, del Regolamento (CE) n. 139/2004.

7. I descritti patti di non concorrenza in capo agli azionisti di Interparking, previsti nello SPIA e nel relativo allegato, nella misura in cui si applicano indistintamente a soggetti privi di collegamento con l'attività svolta dalla società acquisita (Saba), non risultano volti a tutelare le attività dell'impresa risultante dall'Operazione. Si ritiene, pertanto, che rivestano carattere accessorio esclusivamente le pattuizioni riferite al venditore Criteria (nuovo azionista di Interparking al completamento dell'Operazione) per una durata limitata a due anni (non essendovi trasferimento di *know-how*) e con esclusivo riferimento alle aree geografiche del territorio italiano in cui Saba era operativa.

IV. VALUTAZIONE DELL'OPERAZIONE

8. Interparking opera, attraverso le proprie controllate: (i) nella gestione di 27 parcheggi pubblici a pagamento in tredici città italiane, ovvero Bari, Bergamo, Caltanissetta, Firenze, Mantova, Milano, Padova, Pavia, Recanati, Roma, San Donato, Trieste e Venezia e (ii) nella fornitura di servizi di *management* di parcheggi⁴.

² [Criteria è la holding che gestisce il patrimonio della Fondazione "la Caixa", per consentire l'azione sociale della Fondazione e per preservare e incrementare il patrimonio della stessa generando valore. Criteria gestisce un portafoglio di investimenti con diverse tipologie di attività, in cui prevalgono le azioni di società quotate.]

³ ["(i) not to hold (directly or indirectly) controlling shareholdings in investments whose primary business (taking into account the business of the investment as a whole) is car-parking operation in a Restricted Country or in a Target Country, and (ii) to use the Company as their respective preferred platform, where appropriate, to hold controlling shareholdings in such companies".]

⁴ [Ciòè dei servizi di manutenzione e supervisione dei parcheggi su strada e fuori strada, sia pubblici che privati (per esempio, riservati ai clienti di un albergo).]

Saba opera, attraverso le proprie controllate, nella gestione di 62 parcheggi pubblici a pagamento in diciannove città italiane, ovvero Agrigento, Ascoli Piceno, Assisi, Bari, Bologna, Brindisi, Cosenza, Cremona, Genova, Milano, Perugia, Pisa, Rieti, Roma, Sassari, Trieste, Venezia, Verona e Vignola. Saba non fornisce servizi di *management* di parcheggi in Italia.

9. L'Operazione produrrà, dunque, effetti orizzontali nel settore della gestione di parcheggi pubblici a pagamento in Italia. In particolare, le attività delle Parti in tale settore si sovrappongono in cinque città italiane: Bari, Milano, Roma, Trieste e Venezia. L'Operazione non appare suscettibile di produrre effetti verticali.

IV.1 I mercati rilevanti

10. All'interno del settore della gestione dei servizi di parcheggio è possibile distinguere, secondo la consolidata prassi comunitaria e nazionale, la gestione dei servizi di parcheggio pubblici e privati.

La gestione dei servizi di parcheggio pubblici consiste nell'offerta di un parcheggio al pubblico, gratuitamente o dietro pagamento di una tariffa. La gestione dei servizi di parcheggio privati consiste nell'offerta di servizi di parcheggio a un gruppo specifico di utenti.

11. Il mercato interessato dall'Operazione è quello della gestione dei servizi di parcheggio pubblico a pagamento.

La gestione dei servizi di parcheggio pubblico a pagamento avviene sulla base di una varietà di contratti. I parcheggi pubblici a pagamento su strada sono di proprietà degli Enti locali, che li gestiscono direttamente oppure li affidano a terzi mediante contratti di concessione di medio-lungo periodo. Gli Enti locali sono soliti prevedere quantomeno i prezzi massimi della sosta oraria. I parcheggi pubblici a pagamento fuori strada possono essere di proprietà pubblica o privata; quelli di proprietà pubblica sono gestiti direttamente dagli Enti locali o affidati in concessione, mediante contratti che, parimenti, fissano quantomeno i prezzi massimi della sosta oraria; quelli privati sono, invece, gestiti o dai proprietari stessi oppure da terzi sulla base di contratti di *leasing* a lungo termine o di affitto, in cui il locatario può determinare il prezzo della sosta oraria.

12. Sulla base della localizzazione delle aree destinate a parcheggio, è possibile distinguere i parcheggi su strada e quelli fuori strada. I servizi di parcheggio su strada sono forniti mediante spazi disposti sulla pubblica via, lungo i marciapiedi o sopra di essi. I servizi di parcheggio fuori strada sono forniti su spazi ubicati in qualsiasi luogo diverso dalla strada, quali *garage* mono o multipiano e aree coperte o scoperte localizzate in una varietà di contesti diversi (centro città, aeroporti, stazioni ferroviarie, ospedali, uffici, aree commerciali). I due tipi di parcheggio potrebbero essere differenziati in base alla maggiore sicurezza che offrono agli utenti i parcheggi fuori strada rispetto a quelli sulla pubblica via e ad alcune caratteristiche operative; tali differenze non sono state ritenute, tuttavia, sufficienti nei precedenti comunitari⁵ per identificare mercati rilevanti distinti per i parcheggi su strada e fuori strada.

13. Considerato che (i) gli operatori del settore spesso gestiscono parcheggi sia su strada che fuori strada, anche sfruttando il fatto che le attività operative *core* sono le stesse nei due tipi di parcheggio, (ii) che tali parcheggi possono essere di proprietà pubblica o privata ed essere gestiti sulla base di una varietà di contratti e (iii) dal lato della domanda, i parcheggi su strada e fuori strada forniscono servizi di parcheggio in larga misura sostituibili in una pluralità di occasioni di consumo di tali servizi⁶, ai fini della presente valutazione si considererà come mercato rilevante quello della gestione dei servizi di parcheggio pubblico a pagamento, senza distinguere tra parcheggi su strada e fuori strada né sulla base del contratto di gestione. Peraltro, identificando mercati rilevanti distinti per i parcheggi su strada e fuori strada non modificherebbe la valutazione dell'Operazione, come si vedrà nel seguito.

14. Dal punto di vista geografico, in considerazione delle caratteristiche della domanda, prevalentemente formata da consumatori alla ricerca di un parcheggio situato nelle vicinanze dell'area di destinazione, il mercato della gestione dei servizi di parcheggio pubblico a pagamento ha una dimensione locale, che può essere in prima approssimazione circoscritta alla singola città⁷, pur non potendosi escludere la possibilità di individuare, in particolare nelle città più grandi, mercati di dimensione *sub-cittadina*, sulla base dei bacini di attrazione dei singoli parcheggi pubblici a pagamento.

15. Sulla base di quanto precede, i mercati rilevanti per la valutazione dell'Operazione sono i mercati della gestione dei servizi di parcheggio pubblico a pagamento delle città di Bari, Milano, Roma, Venezia e Trieste e delle eventuali aree di dimensione *sub-cittadina* individuate dai bacini di attrazione dei parcheggi coinvolti dall'Operazione e di quelli immediatamente limitrofi.

IV.2 Effetti dell'Operazione a Trieste

16. Secondo i dati comunicati dalle Parti, a differenza delle altre quattro città interessate da sovrapposizioni, a Trieste Saba detiene quote di mercato ben superiori a quelle di Interparking, che quindi potrà aumentare considerevolmente la propria quota di mercato *post-merger* grazie all'Operazione, come emerge dalla tabella n. 1.

⁵ [Cfr. decisione della Commissione europea M.9367 - Mirova/Predica /Indigo del 26 agosto 2019.]

⁶ [Un certo grado di sostituibilità tra parcheggi pubblici su strada e fuori strada appare inoltre indotto dalla circostanza che nelle principali città italiane in cui le Parti operano il parco circolante di autovetture supera di gran lunga gli spazi a disposizione per la sosta delle autovetture nei parcheggi pubblici a pagamento.]

⁷ [Cfr. decisione della Commissione europea M.9367 - Mirova/Predica/Indigo, cit..]

Tabella n. 1: quote di mercato dei principali operatori del mercato della gestione dei servizi di parcheggio pubblico a pagamento a Trieste (2024)

	Mercato rilevante	Segmento 1	Segmento 2
	Gestione parcheggi pubblici a pagamento	Parcheggi pubblici a pagamento su strada	Parcheggi pubblici a pagamento fuori strada
Interparking	[1-5]%	[5-10]%	[1-5]%
Saba	[30-35]%	[10-15]%	[35-40]%
Post-merger	[35-40]%	[20-25]%	[40-45]%
Esatto	[20-25]%	[35-40]%	[15-20]%
Trieste Terminal Passeggeri	[5-10]%	[40-45]%	
HTM Parking	[5-10]%		[10-15]%
Altri	[20-25]%		[25-30]%

17. L'Operazione permetterà a Interparking di rafforzare la posizione di primo operatore già detenuta da Saba nel mercato rilevante della gestione dei servizi di parcheggio pubblico a pagamento a Trieste, con una quota prossima al 40% e circa doppia di quella del primo concorrente, Esatto S.p.A., società controllata dal Comune di Trieste.

La posizione di Interparking/Saba appare più forte nel segmento dei parcheggi "fuori strada", dove deterrà *post-merger* una quota superiore al 40%, più che doppia di quella del primo concorrente (Esatto S.p.A.).

Nel segmento "su strada", invece, l'Operazione comporterà la concentrazione tra il terzo e il quarto operatore, la cui quota congiunta rimarrà comunque sensibilmente inferiore a quella degli altri due concorrenti (Esatto S.p.A. e Trieste Terminal Passeggeri).

18. Si rileva, tuttavia, che i parcheggi Saba non sono i *closest competitor* dei due parcheggi gestiti da Interparking a Trieste in località San Giusto (uno su strada, uno fuori strada) e che anzi alcuni parcheggi gestiti da Saba appaiono piuttosto distanti da Interparking - San Giusto, mentre diversi parcheggi concorrenti si trovano più vicini o a uguale distanza dal parcheggio di San Giusto rispetto a quelli di Saba. La pressione concorrenziale esercitata dai parcheggi più lontani di Saba su Interparking appare chiaramente minore di quella esercitata da parte dei concorrenti limitrofi.

Per tenere conto di tale circostanza, appare opportuno prendere in considerazione ambiti territoriali più ristretti dell'intera area municipale e, in particolare, una *catchment area* di 10-20 minuti a piedi o tramite mezzo pubblico, centrata sul parcheggio Interparking San Giusto. In tale area, il grado di pressione competitiva esercitato da Saba su Interparking, come rappresentato dal *diversion ratio* di Interparking verso Saba, appare piuttosto contenuto e inferiore alle soglie critiche comunemente utilizzate nei precedenti dell'Autorità⁸. Ciò comporta che l'entità *post-merger* avrebbe deboli incentivi ad aumentare i prezzi perché riuscirebbe a internalizzare soltanto una frazione piuttosto contenuta delle vendite perse per effetto dell'aumento dei prezzi.

Per tale motivo, l'Operazione non appare in grado di suscitare preoccupazioni di natura concorrenziale data l'esistenza di concorrenti più prossimi delle Parti che continueranno a esercitare una significativa pressione concorrenziale sull'entità *post-merger*.

19. Va, altresì, osservato che tutti i parcheggi pubblici a pagamento gestiti da Saba e Interparking a Trieste sono stati affidati alle due società da pubbliche amministrazioni mediante contratti di concessione, i quali stabiliscono le tariffe *[omissis]* e i meccanismi di aggiornamento e di revisione delle stesse. *[omissis]*. Le concessioni non permettono, quindi, aumenti unilaterali e discrezionali delle tariffe praticate da parte del concessionario.

Il livello del potere di mercato esercitabile da Interparking e da Saba è stato, quindi, già determinato nella fase di concorrenza "per il mercato" e non potrà essere significativamente aumentato a seguito dell'Operazione.

IV.3 Effetti dell'operazione a Bari, Milano, Roma e Venezia

20. Nelle città di Bari, Milano, Roma e Venezia, Saba e Interparking operano nella gestione di servizi di parcheggio pubblico a pagamento soltanto nel segmento dei parcheggi fuori strada.

I servizi di parcheggio pubblico a pagamento a Bari

21. Saba detiene quote di mercato⁹ inferiori al 5% a Bari, sia nel segmento "fuori strada" sia nel mercato rilevante comprendente entrambi i segmenti "su strada" e "fuori strada". *Post* concentrazione, la quota detenuta da Interparking

⁸ [Una stima del *diversion ratio* da Interparking a Saba, che differenzia la pressione competitiva esercitata dai parcheggi concorrenti sul centroide in funzione della distanza dallo stesso, fornisce infatti valori estremamente contenuti in una *catchment area* di 10 minuti a piedi o tramite mezzi pubblici e si attesta su valori inferiori al 20% in un bacino di attrazione di 20 minuti (sempre a piedi o tramite mezzi pubblici).]

⁹ [Le quote di mercato cui si fa riferimento sono calcolate "in volume", inteso come il numero di spazi auto disponibili nel parcheggio.]

sarà inferiore al 10% nel mercato rilevante comprendente entrambi i segmenti e di poco superiore al 10% nel solo segmento "fuori strada". A livello cittadino il maggior operatore è AMTAB, controllata del Comune di Bari che detiene una quota stimabile in oltre il 45% nel mercato complessivo e di poco inferiore al 20% nel solo segmento "fuori strada". Sono, inoltre, presenti qualificati concorrenti come APCOA e Quick e un gran numero di operatori minori.

22. Va, peraltro, osservato che in nessun caso i parcheggi di Saba e Interparking risultano essere i *closest competitor* l'uno dell'altro e che anzi, fatta eccezione per i parcheggi Saba - Guadagni e Interparking Battisti, essi sono piuttosto lontani tra loro (ad esempio, i parcheggi Saba - Porto e Interparking - Giulio Cesare distano oltre 20' a piedi o con i mezzi pubblici). Nelle *catchment area* che ricomprendono parcheggi di Saba e di Interparking sono in ogni caso presenti numerosi parcheggi "fuori strada" concorrenti e i parcheggi su strada di AMTAB, che appaiono in grado di esercitare una rilevante pressione concorrenziale sui parcheggi delle Parti.

23. L'Operazione non appare, dunque, suscettibile di ostacolare in misura significativa la concorrenza effettiva nel mercato della gestione dei servizi di parcheggio pubblico a pagamento a Bari, né a livello cittadino né a livello *sub-cittadino*. Tale conclusione non muterebbe se fosse individuato un mercato distinto per i servizi di parcheggio pubblico a pagamento fuori strada.

I servizi di parcheggio pubblico a pagamento a Milano

24. Saba detiene a Milano quote di mercato in volume inferiori al 2%, sia nel segmento "fuori strada" sia nel mercato rilevante comprendente entrambi i segmenti "su strada" e "fuori strada". *Post-concentrazione*, la quota detenuta da Interparking sarà inferiore al 10% nel mercato rilevante comprendente entrambi i segmenti e inferiore al 15% nel solo segmento fuori strada. Nella città di Milano operano qualificati concorrenti con quote ben superiori a quelle di Interparking, quali ATM Milano e APCOA.

25. Va, peraltro, osservato che i parcheggi "fuori strada" delle Parti appaiono molto distanti tra loro, essendo a oltre 20' di tragitto con i mezzi pubblici. Di conseguenza, i parcheggi delle Parti non sono in realtà *close competitors* e, quindi, non esercitavano una pressione concorrenziale reciproca prima della concentrazione, mentre subivano la significativa pressione concorrenziale dei più vicini parcheggi gestiti da società concorrenti¹⁰.

L'Operazione non appare, dunque, in grado di ostacolare in misura significativa la concorrenza effettiva nel mercato della gestione dei servizi di parcheggio pubblico a pagamento a Milano, qualsiasi sia la definizione del mercato adottata dal punto di vista merceologico o geografico.

I servizi di parcheggio pubblico a pagamento a Roma

26. Nella città di Roma, le Parti gestiscono alcuni importanti parcheggi "fuori strada". Ciò nonostante, la quota *post merger* detenuta da Interparking in questo segmento sarà inferiore al 20%, circa un terzo della quale attribuibile ai parcheggi di Saba acquisiti con l'operazione. Il maggior operatore in questo segmento è ATAC, controllata dal Comune di Roma, con una quota più che doppia di quella che sarà detenuta *postmerger* da Interparking.

Nel mercato rilevante costituito da tutti i parcheggi pubblici a pagamento, su strada e fuori strada, la quota congiunta delle Parti è di poco superiore al 5%, a causa dell'importanza dei parcheggi su strada nella Capitale, gestiti in massima parte da società controllate dal Comune di Roma.

27. Nel caso di Roma, i parcheggi "fuori strada" di Saba e Interparking risultano relativamente distanti tra loro¹¹ e non sono mai i *closest competitor*. Anche restringendo l'analisi ai soli parcheggi delle Parti situati in zone centrali della città¹², risulta che essi non sono neppure *close competitor*, in quanto non ricadrebbero nelle rispettive *catchment area* definite sulla base di tragitti di 10-20 minuti a piedi o con i mezzi pubblici¹³. Essi, quindi, non esercitavano una significativa pressione concorrenziale reciproca prima della concentrazione, mentre subivano quella dei concorrenti limitrofi.

L'Operazione non appare, dunque, in grado di ostacolare in misura significativa la concorrenza effettiva nel mercato della gestione dei servizi di parcheggio pubblico a pagamento a Roma, qualsiasi sia la definizione del mercato adottata dal punto di vista merceologico o geografico.

¹⁰ [Le Parti hanno presentato evidenza del fatto che solo scegliendo una *catchment area* pari ad almeno 30 minuti di viaggio con i mezzi pubblici i parcheggi di Saba e Interparking nella zona centrale di Milano risulterebbero in competizione tra loro. Nell'area così delimitata la quota delle Parti sarebbe tuttavia inferiore al 5%. Per *catchment area* più piccole i parcheggi non sarebbero neppure in competizione.]

¹¹ [I parcheggi di Interparking sono localizzati nei pressi di piazza Vittorio Emanuele, del Policlinico Gemelli e dell'Ospedale Bambino Gesù. Quelli di Saba sono localizzati a Villa Borghese e nei pressi di via Cola di Rienzo.]

¹² [Piazza Vittorio Emanuele, Villa Borghese e Cola di Rienzo.]

¹³ [I parcheggi ricadrebbero nelle rispettive *catchment area* solo definendo queste ultime in maniera estremamente ampia (almeno 25 minuti di tragitto con il trasporto pubblico, oltre trenta minuti di tragitto a piedi). Anche in questo caso, tuttavia, le Parti dovrebbero fronteggiare la concorrenza di altri parcheggi "fuori strada" più vicini e dei parcheggi su strada; come emerge dalle elaborazioni effettuate dalle Parti, la quota congiunta *post merger* risulterebbe comunque inferiore al 25% nel solo segmento dei parcheggi "fuori strada" e significativamente inferiore considerando anche i parcheggi "su strada".]

I servizi di parcheggio pubblico a pagamento a Venezia

28. A Venezia¹⁴, gran parte dei parcheggi sono "fuori strada". Saba detiene una quota di mercato inferiore al 10% e la quota congiunta delle Parti risulta inferiore al 25% anche escludendo i parcheggi dell'Aeroporto di Venezia¹⁵. Il principale operatore è AVM S.p.A., che detiene una quota superiore al 25% degli spazi di sosta disponibili su strada e fuori strada e una quota analoga a quella congiunta di Interparking/Saba nel segmento "fuori strada". Sono, inoltre, presenti qualificati concorrenti, con quote inferiori a quelle di Interparking/Saba, quali APCOA e Venezia Terminal Passeggeri.

29. I parcheggi delle Parti sono localizzati a Mestre (uno di Interparking e uno di Saba nei pressi della stazione di Venezia Mestre, cui si aggiunge Interparking-Lazzari) e a Venezia "Isola" (Interparking-Tronchetto).

30. Il parcheggio Saba localizzato presso la stazione di Venezia-Mestre rappresenta uno dei *closest competitor* del parcheggio Interparking situato nel medesimo luogo. Nei pressi della stazione di Venezia-Mestre sono presenti diversi altri parcheggi concorrenti, distanti pochi minuti a piedi, di dimensioni analoghe o superiori al parcheggio Interparking, in grado di esercitare una significativa pressione concorrenziale sulla nuova entità. A tale pressione occorre, inoltre, aggiungere quella esercitata da numerosi altri parcheggi localizzati a Mestre e Marghera, raggiungibili con brevi tragitti con i mezzi pubblici più brevi o analoghi a quelli necessari per raggiungere l'altro parcheggio di Interparking sulla terraferma (Interparking - Lazzari). Il grado di pressione competitiva esercitato da Interparking su Saba, come rappresentato dal *diversion ratio* dal parcheggio di Saba verso i parcheggi di Interparking, appare piuttosto contenuto e inferiore alle soglie critiche comunemente utilizzate nei precedenti dell'Autorità¹⁶.

31. Il parcheggio Interparking di Venezia-Tronchetto appare raggiungibile dalla Stazione di Venezia-Mestre in tempi ragionevoli solo mediante mezzi pubblici ed è in diretta concorrenza con altri parcheggi limitrofi, posti nell'area tra Piazzale Roma e il Tronchetto. Il parcheggio di Venezia-Tronchetto appare distante oltre 20 minuti¹⁷ dal parcheggio Saba della stazione di Venezia-Mestre e quindi non sembra in grado di esercitare una significativa pressione concorrenziale su tale parcheggio. I parcheggi concorrenti posti nell'area tra Piazzale Roma e il Tronchetto appaiono invece in grado di esercitare una pressione concorrenziale su Saba.

Tale conclusione appare confermata dalla stima dei *diversion ratio* calcolati su *catchment area* basate su tragitti più ampi di 20 minuti e in grado di includere anche il parcheggio di Venezia-Tronchetto¹⁸.

Per tale motivo, l'Operazione non appare in grado di suscitare preoccupazioni di natura concorrenziale, data l'esistenza di concorrenti limitrofi alle Parti che continueranno a esercitare una significativa pressione concorrenziale sull'entità *post-merger*.

32. In queste quattro città l'Operazione non appare, dunque, suscettibile di ostacolare in misura significativa la concorrenza effettiva nel mercato della gestione dei servizi di parcheggio pubblico a pagamento. Tale conclusione non muterebbe se fosse individuato un mercato distinto per i servizi di parcheggio pubblico a pagamento fuori strada.

33. Alla luce delle considerazioni che precedono, l'Operazione non appare idonea a ostacolare in misura significativa la concorrenza effettiva nei mercati interessati e a determinare la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante.

RITENUTO, pertanto, che l'Operazione non ostacola, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 287/1990, in misura significativa la concorrenza effettiva nei mercati interessati e non comporta la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante;

RITENUTO che i patti di non concorrenza possono essere considerati accessori all'Operazione solo nei limiti indicati e che l'Autorità si riserva di valutare l'impatto concorrenziale degli stessi oltre tali limiti;

DELIBERA

di non avviare l'istruttoria di cui all'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/1990.

Le conclusioni di cui sopra saranno comunicate, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/1990, alle imprese interessate e al Ministero delle Imprese e del Made in Italy.

¹⁴ [Il Comune di Venezia comprende, oltre al centro storico di Venezia, i municipi di Marghera, Mestre-Carpenedo (dove si trovano la stazione di Venezia-Mestre e il centro storico di Mestre), Mestre-Chirignago, Chirignago-Zelarino e Favaro Veneto.]

¹⁵ [I parcheggi dell'Aeroporto di Venezia non appaiono pienamente sostituibili con quelli localizzati nei centri abitati appartenenti al Comune di Venezia per utenti diversi dai viaggiatori che in partenza dall'aeroporto.]

¹⁶ [Una stima del *diversion ratio* da Saba a Interparking, che differenzia la pressione competitiva esercitata dai parcheggi concorrenti sul centroide (il parcheggio di Saba nei pressi della stazione di Venezia-Mestre) in funzione della distanza dallo stesso, fornisce infatti valori inferiori al 15% in *catchment area* di 10-20 minuti a piedi e si attesta su valori intorno al 10% per bacini di attrazione di 10-20 minuti di spostamento tramite mezzi pubblici. Risultati analoghi si otterrebbero considerando la pressione competitiva esercitata da Saba su Interparking.]

¹⁷ [È stato considerato il tragitto con i mezzi pubblici che collegano con maggiore frequenza la zona della stazione di Venezia-Mestre all'area di Piazzale Roma - Tronchetto.]

¹⁸ [I *diversion ratio* da Saba a Interparking risultano intorno al 10%.]

Il presente provvedimento sarà pubblicato nel Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

IL VICE SEGRETARIO GENERALE
Serena Stella

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli