

SP156 - SAVE-SERVIZI DI HANDLING NELL'AEROPORTO DI VENEZIA

Provvedimento n. 25449

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 22 aprile 2015;

SENTITO il Relatore Dottor Salvatore Rebecchini;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTA la legge 24 novembre 1981, n. 689;

VISTO il proprio provvedimento del 19 novembre 2014, con cui è stata avviata un'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti della società Save – Società per azioni Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.A., per l'accertamento della violazione dell'articolo 8, commi 2-*bis* e 2-*ter*, della legge n. 287/90;

VISTA la comunicazione delle risultanze istruttorie, inviata a SAVE S.p.A. in data 10 marzo 2015;

VISTA la documentazione acquisita nel corso dell'istruttoria e gli altri atti del procedimento;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LA PARTE

1. SAVE – Società per azioni Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.A. (di seguito SAVE), controllata da Finanziaria Internazionale Holding S.p.A.¹ e quotata dal 2005 al mercato telematico azionario di Borsa Italiana, è la società a capo di un gruppo attivo nella gestione aeroportuale, nella gestione di infrastrutture e nella ristorazione e vendita al dettaglio.

2. SAVE opera direttamente quale gestore unico dell'aeroporto di Venezia e, tramite la controllata Aertre S.p.A., quale gestore dell'aeroporto di Treviso. SAVE detiene, inoltre, una serie di partecipazioni di controllo in società che operano nella gestione di infrastrutture di mobilità e servizi correlati². Al fine di concentrare l'attività del Gruppo nell'ambito della gestione aeroportuale, a partire dall'ultimo trimestre del 2013 è stato avviato un processo di valorizzazione delle partecipazioni relative alle attività di *Food & Beverage* e *Retail* negli aeroporti di Venezia e Treviso (facenti capo alla società Airst) e a quelle relative a infrastrutture di mobilità (facenti capo alla società Archimede 1), destinate alla dismissione.

3. SAVE opera direttamente nei servizi di assistenza a terra passeggeri e merci presso l'aerostazione di aviazione generale e *cargo* di Venezia.

4. Il fatturato di SAVE nel 2013 è stato pari a circa 120 milioni di euro; nel medesimo esercizio, il fatturato consolidato del Gruppo facente capo a SAVE è stato pari a circa 145 milioni di euro.

II. IL PROCEDIMENTO

5. L'Autorità ha avviato, in data 19 novembre 2014, un procedimento ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90 nei confronti della società SAVE per l'accertamento della violazione dell'articolo 8, commi 2-*bis* e 2-*ter*, della medesima legge n. 287/90.

6. Il 22 dicembre 2014 è pervenuta da parte di SAVE una richiesta di accesso agli atti e di audizione. In data 13 gennaio 2015, la Società ha esercitato il diritto di accesso agli atti del procedimento. L'audizione dei rappresentanti di SAVE si è svolta in data 16 febbraio 2015. Il 27 febbraio 2015 la Società ha depositato una memoria difensiva.

7. In data 26 gennaio 2015 è pervenuta l'istanza di partecipazione al procedimento da parte della società Argos Vip Private Handling S.r.l., che opera anche presso l'aeroporto di Venezia. L'accoglimento dell'istanza è stato comunicato in data 3 febbraio 2015.

III. LE CONDOTTE OGGETTO DI CONTESTAZIONE

8. SAVE è la società concessionaria per la gestione totale dell'aeroporto di Venezia. Inoltre SAVE svolge direttamente, in regime di concorrenza, le attività relative ai servizi di assistenza a terra passeggeri e merci, rispettivamente presso l'aerostazione di aviazione generale e presso l'aerostazione *cargo* dell'aeroporto di Venezia Tessera. Pertanto nel

¹ [C/11163 Finanziaria Internazionale Holding/Save, provv. n. 22997, del 16 novembre 2011.]

² [SAVE controlla le società: Marco Polo Park S.r.l., che gestisce i parcheggi in ambito aeroportuale in subconcessione dalla stessa SAVE, Save Engineering S.r.l., che si occupa dell'attività di progettazione e coordinamento lavori connessa ai programmi di sviluppo aeroportuali, Nordest Airport Information Technology S.r.l., che si occupa della realizzazione e commercializzazione di prodotti informatici e software per la gestione operativa e amministrativa degli aeroporti, Triveneto Sicurezza S.r.l., che svolge servizi di security in ambito aeroportuale, Airst S.p.A., che gestisce attività di Food & Beverage e Retail negli aeroporti di Venezia e Treviso e in infrastrutture di mobilità in Italia e all'estero, Archimede 1 S.p.A., che detiene la partecipazione del Gruppo SAVE in Centostazioni S.p.A., Belgian Airports S.A., che detiene la partecipazione del Gruppo SAVE in BSCA, società di gestione dell'Aeroporto belga di Charleroi.]

provvedimento di avvio, in primo luogo, è stata contestata a SAVE, in quanto affidataria della gestione totale dell'aeroporto di Venezia, la violazione dell'articolo 8, comma 2-*bis*, della legge n. 287/90, per non aver operato mediante una società separata per lo svolgimento di servizi di assistenza a terra passeggeri e merci.

9. In secondo luogo, è stata contestata a SAVE la violazione dell'articolo 8, comma 2-*ter*, della legge n. 287/90, per non aver adempiuto agli obblighi di comunicazione ivi stabiliti, precisando che, nel caso di specie, l'omissione della citata comunicazione preventiva è stata conseguenza diretta della violazione dell'obbligo di operare mediante società separata, imposto dall'articolo 8, comma 2-*bis*.

IV. LE RISULTANZE ISTRUTTORIE

A) La gestione delle infrastrutture aeroportuali

10. Come noto, in ambito aeroportuale si usa distinguere tra attività *aviation*, relative ai servizi di volo e ai servizi a essi collegati (tra questi ultimi rientrano, appunto, i servizi di assistenza a terra, cd. servizi di *handling*), e attività non *aviation*, relative a servizi commerciali offerti ai passeggeri all'interno dell'aeroporto. Storicamente, in ragione della tendenza di tale mercato al monopolio naturale, l'insieme delle attività *aviation* è stato affidato in via esclusiva ai gestori aeroportuali, titolari di apposite concessioni amministrative.

11. SAVE opera direttamente come gestore unico dell'aeroporto di Venezia Tessera, a seguito di un affidamento diretto, ai sensi dell'articolo 17, comma 34 - *bis*, del decreto legge 1° luglio 2009, n. 78³, convertito con legge 3 agosto 2009, n. 102, con cui è stato approvato il Contratto di Programma in deroga con ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile), per l'affidamento fino al 2041.

12. Complessivamente, l'aeroporto di Venezia è il quarto d'Italia per numero di passeggeri trasportati e il terzo sistema aeroportuale insieme a Treviso: oltre 10 milioni di passeggeri trasportati nel 2013, con una forte prevalenza di passeggeri internazionali (70% internazionali contro 30% nazionali). Insieme a Roma - Fiumicino e Milano - Malpensa, costituisce il gruppo dei tre Gate Intercontinentali indicati nel Piano Nazionale Aeroporti del 2012⁴.

B) I servizi di assistenza a terra passeggeri e merci

13. Il presente procedimento interessa i servizi di assistenza a terra (*handling*) negli aeroporti, che sono stati liberalizzati per effetto della direttiva 96/67/CE "relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità", recepita con il Decreto Legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, recante "Attuazione della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità", negli aeroporti eccedenti determinate soglie dimensionali⁵. A partire dal 1° gennaio 2001, i servizi di *handling*, pertanto, possono essere erogati anche da operatori terzi, con l'ausilio delle infrastrutture messe a disposizione dal gestore aeroportuale, rispetto alle quali gli operatori alternativi vantano un vero e proprio diritto di accesso. Non sono tuttavia infrequenti i casi di gestori aeroportuali rimasti attivi, mediante società controllate o collegate, anche nell'offerta di servizi di assistenza a terra.

14. L'elenco delle attività ricadenti nel campo di applicazione della disciplina nazionale di liberalizzazione è contenuto nell'Allegato A del Decreto Legislativo n. 18/99⁶, a cui l'articolo 1 del predetto decreto rinvia, precisando che le stesse devono essere prestate "negli aeroporti aperti al traffico aereo commerciale"⁷.

³ [Decreto legge n. 78/2009, convertito con legge 3 agosto 2009, n. 102, art. 17, comma 34 - *bis*:

"Al fine di incentivare l'adeguamento delle infrastrutture di sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale con traffico superiore a 10 milioni di passeggeri annui, nel caso in cui gli investimenti si fondino sull'utilizzo di capitali di mercato del gestore, l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) è autorizzato a stipulare contratti di programma in deroga alla normativa vigente in materia, introducendo sistemi di tariffazione pluriennale che, tenendo conto dei livelli e degli standard europei, siano orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza e a criteri di adeguata remunerazione degli investimenti e dei capitali, con modalità di aggiornamento valide per l'intera durata del rapporto. In tali casi il contratto è approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e può graduare le modifiche tariffarie, prorogando il rapporto in essere, per gli anni necessari ad un riequilibrio del piano economico-finanziario della società di gestione".]

⁴ [Disponibile sul sito www.enac.gov.it.]

⁵ [L'art. 4, comma 1, del D. Lgs. n. 18/1999, in particolare, dispone il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra "negli aeroporti con traffico annuale pari o superiore a 3 milioni di passeggeri o a 75 mila tonnellate di merci e negli aeroporti che nel corso dei sei mesi antecedenti il 1° aprile o il 1° ottobre dell'anno precedente [i.e. a quello di entrata in vigore del decreto] hanno avuto un traffico pari o superiore a 2 milioni di passeggeri od a 50 mila tonnellate di merci".]

⁶ [In particolare, l'Allegato A definisce come servizi di assistenza a terra:

1. assistenza amministrativa a terra e la supervisione;
2. assistenza passeggeri;
3. assistenza bagagli;
4. assistenza merci e posta;
5. assistenza operazioni in pista;
6. assistenza pulizia e servizi di scalo;
7. assistenza carburante e olio;
8. assistenza manutenzione dell'aereo;
9. assistenza operazioni aeree e gestione degli equipaggi;
10. assistenza trasporto a terra;
11. assistenza ristorazione «catering».]

15. Le attività del settore dell'aviazione civile possono essere distinte in due mercati principali: Aviazione Commerciale (AC) e Aviazione Generale (AG). In particolare, una siffatta distinzione ha trovato espresso riconoscimento nell'attività di regolazione dello stesso ENAC. In tal senso, l'articolo 13 Decreto Legislativo n. 18/99, nell'indicare i "Requisiti di idoneità dei prestatori", annovera, alla lettera b), il possesso di "risorse strumentali e capacità organizzative idonee in relazione alle categorie di servizio richieste". Al fine di individuare tali requisiti, l'ENAC, nell'ambito della propria attività di certificazione degli operatori, prevede che si debbano specificare le attività per le quali il prestatore è certificato, rimarcando, poi, la necessità di "indicare le categorie e le sottocategorie specificando eventualmente il caso dell'assistenza per i soli voli di aviazione generale e/o in autoproduzione"⁸.

16. Presso lo scalo di Venezia risultano complessivamente autorizzati circa 25 prestatori di servizi di assistenza a terra⁹. Nell'aviazione generale i principali operatori presenti sono SAVE (che offre servizi assistenza passeggeri, assistenza bagagli, assistenza operazioni in pista e assistenza pulizia e servizi di scalo¹⁰) e Sky Service (che offre servizi di assistenza passeggeri, assistenza bagagli, assistenza operazioni in pista, assistenza pulizia e servizi di scalo, assistenza operazioni aeree e gestione degli equipaggi, assistenza trasporto a terra e *catering*¹¹), mentre gli operatori minori, quali Argos VIP e Universal Aviation, non possono offrire servizi di assistenza in pista¹². Nell'aviazione commerciale sono presenti Aviapartner, GH Venezia e ATA Italia, che offrono tutti servizi di assistenza passeggeri, bagagli, operazioni in pista e *catering*. SAVE opera, inoltre, direttamente nei servizi di assistenza merci e posta presso l'aerostazione *cargo*, insieme a un solo concorrente, Xpress.

17. Nel 2013 il fatturato di SAVE relativo alle attività di *handling* è risultato pari a circa 762 mila euro per i servizi passeggeri di aviazione generale e 3,1 milioni di euro per i servizi merci e posta¹³.

V. LE ARGOMENTAZIONI DI SAVE

18. Nell'audizione svoltasi in data 16 febbraio 2015 presso gli uffici dell'Autorità, nonché nella memoria pervenuta il 27 febbraio 2015, SAVE ha fatto presente quanto segue.

19. Preliminarmente SAVE ha rilevato di aver già fornito una risposta all'Autorità nel novembre 2010 circa lo svolgimento delle attività di *handling*, chiarendo che "in ottemperanza a quanto prescritto dall'articolo 7 del Decreto Legislativo 18/99, legge speciale rispetto alla l. 287/90 SAVE S.p.A. opera la separazione contabile tra le attività legate all'*handling* rispetto alle altre attività di gestione aeroportuale".

20. Nella memoria pervenuta in data 27 febbraio 2015, SAVE ha dichiarato che, pur avendo costituito società separate per le attività di ristorazione, gestione dei parcheggi, progettazione ed *engineering*, sicurezza e controllo in ambito aeroportuale, con riferimento ai servizi di *handling*, la stessa ha ritenuto di agire in conformità alla normativa nazionale e comunitaria avendo operato una separazione contabile. In tal senso, infatti, sia la direttiva 96/67/CE, all'articolo 4, comma 1, sia il Decreto Legislativo n. 18/99, all'articolo 7, hanno sancito che gli enti di gestione aeroportuale, i vettori e i prestatori di servizi che forniscono servizi di assistenza a terra, devono operare una netta separazione a livello contabile tra le attività legate alla fornitura di tali servizi e le altre loro attività.

21. Secondo la ricostruzione di SAVE, pertanto, le norme dettate dal legislatore comunitario, così come recepite e livello nazionale, nel perseguire l'obiettivo di tutela della concorrenza, presentano un carattere di specialità rispetto alle norme generali di cui all'articolo 8 della legge n. 287/90. SAVE ritiene quindi che, nel caso dei servizi di *handling*, la separazione contabile rappresenti una modalità organizzativa sufficiente a evitare forme di sussidio incrociato tra attività in concorrenza e attività in monopolio.

22. In via generale, SAVE sostiene che, in caso di contrasto tra due norme, considerato il carattere speciale della normativa di settore rispetto a quella generale dettata dall'articolo 8 della legge n. 287/90, occorra far riferimento al criterio di specialità, in base al quale la norma speciale prevale su quella generale, anche ove la norma generale sia successiva a quella speciale, come nel caso in esame.

23. Inoltre, il conflitto tra le due norme può essere risolto, a detta di SAVE, attraverso l'applicazione del criterio gerarchico. Infatti, l'articolo 7 del Decreto Legislativo n. 18/99, che riporta una disposizione di derivazione comunitaria, dal contenuto preciso e dettagliato e, pertanto, direttamente applicabile in ambito nazionale, non potrebbe essere disapplicata da una norma nazionale, quale l'articolo 8 della legge n. 287/90.

⁷ [La norma si riferisce in questo caso alla distinzione tra traffico aereo civile e militare e non, come si vedrà in seguito, alla differenza tra aviazione commerciale e aviazione generale.]

⁸ [Cfr. Circolare ENAC n. APT 02B del 22 novembre 2013, recante "Certificazione e Sorveglianza dei Prestatori di Servizi Aeroportuali di Assistenza a Terra" Allegato n. 13.]

⁹ [<https://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/N864033815/Venezia.pdf>.]

¹⁰ [SAVE risulta detenere una certificazione ENAC per le categg. 1, 2, 3, 5, 6.1, 6.2 dell'All. A del D. Lgs 18/99.]

¹¹ [Sky Service risulta detenere una certificazione ENAC per le categg. 1.1, 1.2, 1.4, 2, 3, 5, 6.1, 6.3, 9, 10 e 11 dell'All. A del D.Lgs. n. 18/99.]

¹² [Nell'aeroporto di Venezia è stato, infatti, limitato il numero degli handler che possono offrire servizi in pista, a seguito del provvedimento ENAC del 14 maggio 2010.]

¹³ [Dati estratti dal bilancio SAVE 2013.]

24. Da ultimo, SAVE, pur ritenendo che le norme di cui all'articolo 8, commi 2-*bis* e 2-*ter*, della legge n. 287/90 non siano applicabili al caso di specie e che, pertanto, non possa essere prospettata alcuna violazione, ha manifestato, nel corso dell'audizione del 16 febbraio 2015, la volontà di procedere alla separazione societaria delle attività di assistenza merci presso l'aerostazione *cargo*, nonché la disponibilità a valutare la futura separazione anche delle attività di assistenza a terra passeggeri presso l'aerostazione di aviazione generale.

VI. VALUTAZIONI

A) I comportamenti contestati

25. L'articolo 8, comma 2-*bis*, della legge n. 287/90 dispone che le imprese, le quali offrono servizi di interesse economico generale ovvero operano in regime di monopolio sul mercato, qualora intendano svolgere attività in mercati diversi da quelli in cui agiscono per l'adempimento degli specifici compiti loro affidati, operino mediante società separate. In base al successivo comma 2-*ter*, la costituzione di società e l'acquisizione di posizioni di controllo in società operanti nei mercati diversi di cui al comma 2-*bis* sono soggette a preventiva comunicazione all'Autorità.

26. SAVE - in quanto affidataria in via diretta sino al 2041 della gestione totale dell'aeroporto di Venezia sulla base di un Contratto di Programma con ENAC, approvato con decreto legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito con legge 3 agosto 2009, n. 102 - va considerata impresa che, per disposizione di legge, svolge un'attività in monopolio.

27. La stessa SAVE ha prestato, direttamente e senza procedere a separazione societaria, i servizi di assistenza a terra per passeggeri e merci presso l'aerostazione di aviazione generale e l'aerostazione *cargo* dell'aeroporto di Venezia, che in base all'articolo 1 del Decreto Legislativo n. 18/99, sono liberalizzati, a partire al 1° gennaio 2001, presso gli aeroporti con un traffico passeggeri e/o merci superiore a determinate soglie.

28. Le citate attività di assistenza a terra per passeggeri e merci individuano mercati distinti, secondo la classificazione di cui all'all. A del Decreto Legislativo n. 18/99, la cui prestazione è libera, salvo la necessità per gli operatori di ottenere una certificazione da parte dell'ente di controllo dell'aviazione civile - ENAC.

29. SAVE non ha peraltro contestato, nel corso del procedimento, il rilievo mosso nel provvedimento di avvio di operare in mercati diversi da quelli oggetto del Contratto di Programma da ultimo sottoscritto con ENAC nel 2009 per la gestione totale dell'aeroporto di Venezia, ritenendo, tuttavia, di essere soggetta esclusivamente al rispetto della normativa settoriale di cui al citato Decreto Legislativo n.18/99, che prevede l'obbligo di separazione contabile tra le attività in concessione e le attività liberalizzate.

30. Si osserva a riguardo che nell'ordinamento italiano, con l'inserimento dei commi 2-*bis* e 2-*ter* all'articolo 8 della legge n. 287/90, il legislatore ha inteso introdurre il trasversale principio della separazione societaria a partire dal 2001. Tale previsione, infatti, supera eventuali obblighi di separazione contabile imposti dalle normative settoriali, introducendo semmai una ulteriore misura pro-concorrenziale, di portata generale e applicabile a tutti i settori economici. In questo senso si è già espressa in più occasioni l'Autorità, chiarendo che la separazione contabile, anche laddove rispondente alla normativa comunitaria applicabile al settore interessato, non esime dal rispetto degli obblighi di separazione societaria, attraverso i quali il legislatore nazionale ha ritenuto necessaria una divisione più netta tra attività in concessione e attività liberalizzate, valutando insufficiente il vincolo della sola separazione contabile¹⁴.

31. Sulla base di quanto precede, si osserva che, per svolgere i servizi assistenza a terra di passeggeri e merci, che insistono in mercati distinti da quelli oggetto del Contratto di Programma, SAVE avrebbe dovuto fare ricorso a società separata, dandone preventiva comunicazione all'Autorità, come previsto dall'articolo 8, commi 2-*bis* e 2-*ter*, della legge n. 287/90.

32. In conclusione, SAVE ha posto in essere le seguenti condotte in violazione della normativa a tutela della concorrenza:

i) una condotta in violazione dell'articolo 8, comma 2-*bis* della legge n. 287/90, in quanto ha offerto servizi di assistenza a terra di passeggeri e merci, senza operare tramite una società distinta, bensì secondo la sola modalità di separazione contabile;

ii) una condotta in violazione dell'articolo 8, comma 2-*ter* della legge n. 287/90, in quanto SAVE, non avendo proceduto ad alcuna separazione societaria, ha violato gli obblighi di comunicazione preventiva previsti dalla norma.

B) Il soggetto responsabile delle infrazioni

33. Gli obblighi di separazione societaria per lo svolgimento di attività in mercati diversi, di cui all'articolo 8, comma 2-*bis* della legge n. 287/90 e di comunicazione preventiva, di cui all'articolo 8, comma 2-*ter* della medesima legge, incombono in capo alle imprese che, per disposizione di legge, esercitano la gestione di servizi di interesse economico generale ovvero operano in regime di monopolio sul mercato. Pertanto, la responsabilità della mancata separazione societaria e della mancata comunicazione di tale separazione va attribuita alla società SAVE.

¹⁴ [Cfr. Provv. n. 24033 del 31 ottobre 2012, SP136 - Saremar - Sardegna Regionale Marittima/Rotte Civitavecchia - Golfo Aranci e Vado Ligure - Porto Torres; Provv. n. 24878 del 9 aprile 2014, SP151 - A.IR Autoservizi Irpini - Servizi di trasporto interregionali di competenza statale e Provv. n. 24889 del 16 aprile 2014, SP131 - Consorzio Prontobus - ARPA.]

C) L'elemento soggettivo delle infrazioni

34. Per quel che attiene all'elemento soggettivo dell'infrazione, le circostanze accertate inducono ad escludere l'esistenza di una volontà diretta ad eludere dolosamente il controllo dell'Autorità. Tuttavia, l'articolo 3 della legge n. 689/81 prevede che la responsabilità consegua ad ogni azione od omissione, cosciente e volontaria, "*sia essa dolosa o colposa*" e, nel caso di specie, la colpevolezza dell'omissione non può essere esclusa.

35. In merito alla circostanza per cui SAVE ha manifestato l'intenzione di procedere con la separazione societaria dei servizi di assistenza merci e di essere anche disponibile a valutare la futura separazione delle attività di assistenza passeggeri di aviazione generale, si precisa che la stessa non può rilevare ai fini dell'applicabilità dell'articolo 8, comma 2-*sexies*, ma al più può essere valutata ai fini della quantificazione della sanzione irrogabile da parte dell'Autorità per la violazione della suddetta norma.

D) Gravità e durata delle infrazioni

36. Accertate, in base a quanto sopra considerato, le violazioni dell'articolo 8, comma 2-*bis* e comma 2-*ter*, della legge n. 287/90 e la loro imputabilità a SAVE, occorre procedere all'irrogazione della sanzione, come disposto dall'articolo 8, comma 2-*sexies*, della legge n. 287/90.

37. L'articolo 11 della legge n. 689/81 prescrive di fare riferimento, ai fini della determinazione della sanzione, "*alla gravità della violazione, all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, nonché alla personalità dello stesso e alle sue condizioni economiche*".

38. In relazione alla gravità delle violazioni contestate, rileva quanto di seguito illustrato. Per quanto concerne la mancata separazione societaria, assume rilevanza l'assenza di dolo della parte. Tuttavia, rilevano le circostanze che SAVE è un operatore di rilevante entità nella gestione aeroportuale e che ha operato l'attività di assistenza a terra passeggeri e merci sin dall'avvio della liberalizzazione nel gennaio 2001, senza fare ricorso alla società separata. Per quanto attiene invece l'omessa comunicazione, rileva la circostanza che l'omissione della comunicazione preventiva di cui all'articolo 8, comma 2-*ter*, è conseguenza diretta della violazione da parte di SAVE dell'obbligo di operare mediante società separata imposto dall'articolo 8, comma 2-*bis*.

39. Con riguardo alle condizioni economiche di SAVE occorre considerare che nell'ultimo esercizio disponibile, la società ha realizzato un fatturato complessivo da bilancio di circa 120 milioni di euro e che negli ultimi due esercizi il bilancio ha evidenziato un utile crescente.

40. In merito alla durata delle violazioni, le evidenze istruttorie attestano che la condotta, tuttora in essere, è stata attuata durante tutto il periodo di attività di SAVE, ovvero almeno a partire dal 2001.

41. Sulla base delle precedenti considerazioni, si ritiene che sussistano i presupposti per l'irrogazione a carico della società SAVE della sanzione amministrativa pecuniaria di cui all'articolo 8, comma 2-*sexies*, della legge n. 287/90. Pertanto, in ragione delle condotte di cui alla sezione A), si applica la sanzione pari a 10.000 € (diecimila euro).

DELIBERA

a) che la società Save – Società per azioni Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.A. ha posto in essere condotte in violazione dell'articolo 8, comma 2-*bis* e comma 2-*ter* della legge n. 287/90;

b) di irrogare alla società Save – Società per azioni Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.A., in ragione della gravità e durata delle infrazioni di cui al punto a), la sanzione amministrativa pecuniaria di 10.000 € (diecimila euro).

La sanzione amministrativa pecuniaria di cui sopra deve essere pagata entro il termine di novanta giorni dalla notificazione del presente provvedimento, con versamento diretto al concessionario del servizio di riscossione oppure mediante delega alla banca o alle Poste Italiane S.p.A., presentando il modello allegato al presente provvedimento, così come previsto dal Decreto Legislativo 9 luglio 1997, n. 237.

Decorso il predetto termine, per il periodo di ritardo inferiore ad un semestre, devono essere corrisposti gli interessi di mora nella misura del tasso legale a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino alla data del pagamento. In caso di ulteriore ritardo nell'adempimento, ai sensi dell'articolo 27, comma 6, della legge n. 689/81, la somma dovuta per la sanzione irrogata è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino a quello in cui il ruolo è trasmesso al concessionario per la riscossione; in tal caso la maggiorazione assorbe gli interessi di mora maturati nel medesimo periodo.

Dell'avvenuto pagamento la società Save – Società per azioni Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.A. è tenuta a dare immediata comunicazione all'Autorità, attraverso l'invio di copia del modello attestante il versamento effettuato.

Il presente provvedimento sarà notificato ai soggetti interessati e pubblicato sul 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