

A507 - SERVIZIO RIFORNIMENTO CARBURANTE AVIO AEROPORTO DI BERGAMO

Provvedimento n. 27089

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 14 marzo 2018;

SENTITO il Relatore Prof. Michele Ainis;

VISTO l'articolo 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea ("TFUE");

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

VISTO il Regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio europeo del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 81 e 82 del Trattato istitutivo della Comunità Europea (oggi articoli 101 e 102 TFUE);

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

VISTA la propria delibera del 14 giugno 2017, con cui è stata avviata un'istruttoria nei confronti di Sacbo - Società per l'Aeroporto civile di Bergamo Orio al Serio S.p.A. e Levorato Marcevaggi S.r.l., concernente due presunti abusi di posizione dominante in violazione dell'articolo 102 TFUE, relativi alle modalità di gestione e di utilizzo dell'unico deposito di carburante presente nell'aeroporto di Bergamo, essenziale al fine di poter prestare servizi di messa a bordo;

VISTE le istanze di partecipazione al procedimento presentate da Carboil S.r.l. in data 11 luglio 2017 e Eni S.p.A. in data 26 luglio 2017, accolte rispettivamente in data 12 luglio e 1° agosto 2017;

VISTE le comunicazioni dell'11 ottobre 2017, con le quali Sacbo - Società per l'Aeroporto civile di Bergamo Orio al Serio S.p.A. e Levorato Marcevaggi S.r.l. hanno presentato impegni ai sensi dell'articolo 14-ter della legge n. 287/90, secondo le modalità indicate nell'apposito "*Formulario per la presentazione degli impegni ai sensi dell'articolo 14-ter della legge n. 287/90*", volti a rimuovere i possibili profili anticoncorrenziali oggetto dell'istruttoria;

VISTA la propria delibera del 18 ottobre 2017, con la quale è stata disposta la pubblicazione, in data 19 ottobre 2017, degli impegni proposti da Sacbo - Società per l'Aeroporto civile di Bergamo Orio al Serio S.p.A. e Levorato Marcevaggi S.r.l. sul sito *Internet* dell'Autorità, al fine di consentire ai terzi interessati di esprimere le proprie osservazioni;

VISTE le osservazioni sugli impegni presentate dei terzi interessati e dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC);

VISTA l'ulteriore comunicazione di ENAC del 15 dicembre 2017 circa l'avvio del procedimento di centralizzazione del deposito di stoccaggio di carburanti attualmente presente nell'aeroporto di Bergamo;

VISTE le modifiche accessorie agli impegni presentate da Sacbo - Società per l'Aeroporto civile di Bergamo Orio al Serio S.p.A. e Levorato Marcevaggi S.r.l. in data 18 dicembre 2017;

VISTE le successive comunicazioni di Sacbo - Società per l'Aeroporto civile di Bergamo Orio al Serio S.p.A. e Levorato Marcevaggi S.r.l., pervenute in data 2 e 3 gennaio 2018;

VISTA la propria comunicazione alla Commissione europea, del 9 febbraio 2018, ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 4, del Regolamento (CE) n. 1/2003;

VISTI gli atti del procedimento;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio S.p.A. – SACBO S.p.A. (nel prosieguo "Sacbo") è il gestore totale dell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio in virtù di concessione stipulata con l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ("ENAC") in data 1° marzo 2002, che avrà scadenza il 7 gennaio 2042¹. Nel 2016, il fatturato nazionale realizzato da SACBO è stato pari a circa 122 milioni di euro.

2. Levorato Marcevaggi S.r.l. ("Levorato Marcevaggi") è una società partecipata da Levorato Invest S.p.A. (50%) e Marcevaggi Logistic Group S.p.A. (50%), attiva nei servizi di stoccaggio e messa a bordo di carburante per aviazione (anche solo "messa a bordo" o "into plane") in alcuni aeroporti italiani. Levorato Marcevaggi ha iniziato a operare nell'aeroporto di Bergamo a seguito dell'acquisizione, in data 20 dicembre 2013, dell'intero capitale sociale di JV Orio S.r.l. ("JV Orio"), titolare dell'unico deposito di carburanti presente in aeroporto². JV Orio è stata fusa per incorporazione in Levorato Marcevaggi in data 20 giugno 2014. Nel 2016, il fatturato nazionale realizzato da Levorato Marcevaggi è stato pari a circa 43 milioni di euro.

3. Skytanking S.r.l. ("Skytanking") è una società interamente controllata da Skytanking Holding GmbH, a capo del ramo *Aviation Fuelling* del gruppo Marquard & Bahls. Skytanking è attiva nei servizi di messa a bordo in diversi aeroporti italiani, tra cui quelli di Milano Linate e Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Napoli, Venezia e Palermo; negli aeroporti di Milano Linate, Palermo e Napoli Skytanking gestisce anche un deposito di carburanti. Nel 2016, il fatturato nazionale realizzato da Skytanking è stato pari a circa 21 milioni di euro.

II. LA DENUNCIA DI SKYTANKING

4. Con segnalazione pervenuta il 10 ottobre 2014, Skytanking ha denunciato una serie di rifiuti di accesso all'unico deposito di stoccaggio presente nell'aeroporto di Bergamo formulati da JV Orio/Levorato Marcevaggi. L'accesso era stato più volte richiesto da Skytanking a partire dal 16 maggio 2011 allo scopo di poter operare nel mercato dei servizi liberalizzati di messa a bordo nell'aeroporto di Bergamo.

5. In questo contesto, il segnalante ha rappresentato che l'offerta del servizio di messa a bordo nello scalo di Bergamo presuppone necessariamente l'accesso all'unico deposito di stoccaggio attualmente presente nell'aeroporto, fornendo anche ampi chiarimenti sui motivi per i quali, a

¹ Il capitale sociale di Sacbo è attualmente suddiviso tra i seguenti azionisti: S.E.A. S.p.a. (30,98%), UBI Banca (17,9%), Comune di Bergamo (13,84%), Camera di Commercio Industria e Artigianato di Bergamo (13,25%), Provincia di Bergamo (13,2%), Banco Popolare (6,96%), Italcementi (3,27%), Confindustria Bergamo (0,59%) e Aeroclub Taramelli (0,01%).

² JV Orio è stata costituita nel 2003 attraverso la cessione da parte di Esso Italiana S.r.l. di due terzi del capitale della società interamente controllata SAR S.r.l. a Shell Italia S.p.a. e Sacbo, nella misura di un terzo ciascuna, con conseguente cambio di denominazione sociale in JV Orio. La costituzione di JV Orio è stata comunicata all'Autorità ai sensi dell'articolo 13 della legge n. 287/1990 (cfr. provvedimento dell'11 settembre 2003, n. 12421, caso I571, Esso Italiana-Shell Italia –SACBO/JV Orio).

fronte del diniego di accesso all'infrastruttura, è precluso l'ingresso nel mercato dei servizi di messa a bordo all'interno dell'aeroporto³.

6. Con numerose integrazioni, pervenute da ultimo lo scorso 29 maggio 2017, Skytanking ha inoltre segnalato comportamenti ostativi della concorrenza posti in essere da Sacbo, anche di natura più strutturale, e in particolare aventi ad oggetto più in generale le modalità di gestione del deposito: in tal senso, Skytanking ha rappresentato come quest'ultimo sia stato, da un lato, ceduto in proprietà a JV Orio sulla base di un "contratto di affidamento" che ha ad oggetto tanto le attività di stoccaggio quanto quelle di messa a bordo; dall'altro, che l'impresa titolare del deposito sia stata in un primo momento direttamente partecipata dal gestore aeroportuale e poi, dal 2013, sia stata ceduta a Levorato Marcevaggi, operatore che ha proseguito nell'offerta di un servizio integrato di stoccaggio e messa a bordo, escludendo dall'accesso al deposito i potenziali concorrenti nel mercato a valle della messa a bordo.

7. Secondo il segnalante, tali comportamenti hanno già prodotto il loro effetto, consistente appunto nell'aver impedito l'accesso al mercato dei servizi di *into plane* da parte di operatori terzi, e sono tutt'ora in corso.

III. IL QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

8. Il quadro normativo di riferimento in materia di gestione dei servizi aeroportuali è definito, in via principale, dal Codice della navigazione e dal Decreto Legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, con il quale è stata recepita in Italia la direttiva europea 96/67/CE in materia di libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra (*handling*) negli aeroporti.

9. In questo contesto, l'articolo 705 cod. nav. stabilisce che il gestore è tenuto a garantire l'accesso alle infrastrutture aeroportuali secondo criteri di trasparenza e non discriminazione, in modo da consentire il libero esercizio delle attività nei mercati a valle. In linea di continuità, il Decreto Legislativo n. 18/1999 designa il gestore quale soggetto che assicura "la presenza in aeroporto dei necessari servizi di assistenza a terra, fornendoli direttamente o coordinando l'attività dei soggetti che forniscono i suddetti servizi a favore di terzi o in autoproduzione" (articolo 3, comma 3)⁴, e quale soggetto partecipe della liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra, obiettivo specifico del decreto e della direttiva europea cui esso dà attuazione. Il decreto, infatti, superando il modello dell'integrazione verticale, in capo al gestore monopolista, delle attività di gestione delle infrastrutture aeroportuali e di erogazione dei servizi di *handling*, ha fatto emergere la domanda, da parte di soggetti terzi, di accesso alle infrastrutture necessarie per l'ingresso sui mercati liberalizzati della prestazione di servizi di assistenza a terra.

10. Su quest'ultimo punto, l'articolo 4, comma 1, del Decreto Legislativo n. 18/1999, rubricato "Accesso dei prestatori di servizi di assistenza a terra", impone la liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra - tra cui rientrano le attività di stoccaggio e di messa a bordo di carburante per aviazione - al superamento di determinate soglie di traffico all'interno dell'aeroporto⁵. Secondo

³ Cfr. comunicazione di Skytanking del 19 ottobre 2015 e del 13 febbraio 2017.

⁴ Secondo giurisprudenza consolidata, il sub-concessionario deve essere selezionato tramite gara (cfr., inter alia, TAR Lazio, sez. III-ter, sentenza 15 febbraio 2013, n. 1693, par. 4 ss.). L'obbligo di gara vale anche nel caso di proroga della sub-concessione o di eventuale sub-ingresso di un terzo a seguito di acquisizioni o fusioni (cfr., e.g., Consiglio di Stato, sez. VI, sentenza 25 gennaio 2005, n. 168).

⁵ L'art. 4, comma 1, del d.lgs. n. 18/1999 stabilisce che "[d]alla data di entrata in vigore del presente decreto, 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 hanno avuto un traffico pari o superiore a 2 milioni di passeggeri od a 50 mila tonnellate di merci, è riconosciuto il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra ai prestatori di servizi sulla base dei requisiti previsti dall'articolo 13".

quanto riportato dalla relazione annuale dell'ENAC del 2004, l'aeroporto di Bergamo ha registrato un traffico passeggeri di 2.822.746 unità nel 2003 (con un incremento del 51% rispetto all'anno precedente), superando la soglia dei 3 milioni nell'anno 2004 con circa 3.3 milioni di passeggeri. I servizi di assistenza a terra nell'aeroporto di Bergamo devono pertanto ritenersi pienamente liberalizzati quantomeno a partire dal 1° gennaio 2005.

11. Di fronte a questo scenario di liberalizzazione dei servizi, il Decreto Legislativo n. 18/1999 contempla tuttavia la possibilità di limitare lo svolgimento di talune attività in funzione di specifici vincoli di sicurezza o spazio accertati dall'ENAC⁶. Oltre a considerare la limitazione soggettiva del numero di operatori attivi, l'art. 9 del Decreto Legislativo n. 18/1999 considera l'ipotesi in cui non sia possibile la compresenza di più infrastrutture nel sedime aeroportuale, e prevede in questo caso che l'unica infrastruttura venga dichiarata "centralizzata" dall'ENAC e sia gestita dal gestore aeroportuale o da un *sub*-concessionario selezionato tramite gara, con contestuale regolazione tariffaria. Tra le infrastrutture centralizzate, elencate nell'allegato B al decreto, compare al punto 6 la "[g]estione di impianti statici centralizzati di distribuzione carburanti".

12. In merito alla determinazione dei corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali strumentali alla fornitura dei servizi di assistenza a terra, il Decreto Legislativo n. 18/1999 ha introdotto il criterio generale dell'orientamento al costo a cui devono, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, lettera d), attenersi i gestori aeroportuali incaricati della quantificazione dei corrispettivi⁷.

IV. I MERCATI RILEVANTI

13. Nell'ambito della gestione aeroportuale sono identificabili tre ampie tipologie di servizi: i servizi relativi alla gestione delle infrastrutture, i servizi di assistenza a terra (*handling*) e i servizi commerciali⁸. Ai fini del presente procedimento, assumono rilievo la gestione delle infrastrutture aeroportuali e i servizi di assistenza a terra, fra i quali in particolare lo stoccaggio e la messa a bordo di carburante per aviazione.

IV.1 Il mercato della gestione delle infrastrutture aeroportuali

14. La gestione delle infrastrutture aeroportuali comprende lo sviluppo, la manutenzione, l'esercizio e la messa a disposizione delle piste, delle piazzole di sosta, delle aviorimesse e degli altri impianti, manufatti o aree rientranti nel sedime aeroportuale, oltre al coordinamento e al controllo delle attività che ivi si svolgono.

15. La dimensione geografica del mercato della gestione delle infrastrutture aeroportuali coincide con il singolo aeroporto, nel caso di specie con l'aeroporto di Bergamo.

⁶ L'ENAC, infatti, può limitare il numero dei prestatori di servizi di assistenza a terra "per motivate ragioni inerenti alla sicurezza, alla capacità o allo spazio disponibile nell'aeroporto" fermo restando che "in ogni caso il numero dei prestatori non può essere inferiore a due, per ciascuna delle categorie di servizi sottoposte a limitazione" (articolo 4, comma 2), previa comunicazione al Ministero dello Sviluppo Economico che notifica le misure alla Commissione europea; è possibile giungere alla riduzione ad un solo operatore "in presenza di vincoli specifici di spazio o di capacità disponibile, specialmente in funzione della congestione e del coefficiente di utilizzazione delle superfici" (articolo 12), sempre previa comunicazione al Ministero dello Sviluppo Economico e alla Commissione, e dovendosi in ogni caso indire una gara di appalto (articolo 11).

⁷ Nell'ambito della presente istruttoria assume inoltre rilievo la successiva previsione dell'espresso divieto per i gestori di applicare, "[i]n applicazione della normativa di settore, per i servizi regolamentati o comunque sottoposti alla vigilanza dell'ENAC in base alla direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, ... royalties sulla fornitura di carburanti, non effettivamente connessi ai costi sostenuti per l'offerta del medesimo servizio" (articolo 11-terdecies del D.L. 30 settembre 2005, n. 203, convertito con modificazioni dalla L. 2 dicembre 2005, n. 248).

⁸ Cfr., e.g., provvedimento di chiusura istruttoria del 23 ottobre 2008, n. 19020, caso A376, Aeroporti i Roma/Tariffe aeroportuali, in Boll. N. 40/2008, par. 57.

16. Sacbo è il gestore totale dell'aeroporto di Bergamo e pertanto monopolista legale nella gestione delle relative infrastrutture.

IV.2 Il mercato dello stoccaggio e dei relativi servizi

17. Il mercato dello stoccaggio di carburante e dei relativi servizi comprende quell'insieme di attività aventi ad oggetto l'utilizzo delle infrastrutture di magazzinaggio di carburanti presenti all'interno del sedime aeroportuale. L'utilizzo di un deposito di carburanti si sostanzia in una serie di servizi diversificati a favore di più soggetti, quali tipicamente l'immissione di carburante da parte di compagnie petrolifere e la sua estrazione da parte di operatori di messa a bordo.

18. La dimensione geografica di tale mercato, per evidenti ragioni legate all'ubicazione del deposito, coincide con il singolo aeroporto.

19. Dagli accertamenti condotti è emerso che l'accesso all'unico deposito di carburanti attualmente presente all'interno del sedime dell'aeroporto di Bergamo è essenziale per poter prestare servizi di messa a bordo nell'aeroporto: se da un lato non è risultata percorribile l'opzione di costruire ulteriori depositi all'interno del sedime aeroportuale, dall'altro non è neppure possibile offrire il servizio utilizzando autobotti rifornite presso depositi esterni, e dunque facendo ricorso a meri stalli per autobotti.

20. Pertanto, in ragione della piena ed esclusiva disponibilità del deposito dal 6 novembre 2003, JV Orio ha detenuto una posizione di monopolio nel mercato dello stoccaggio e dei relativi servizi nell'aeroporto di Bergamo, poi trasferita a Levorato Marcevaggi con effetto dalla fusione per incorporazione di JV Orio in data 20 giugno 2014.

IV.3 Il mercato della messa a bordo di carburante per aviazione (into plane)

21. Il servizio di messa a bordo consiste nel servizio di prelevamento del carburante da un deposito all'interno del sedime aeroportuale, e nel suo successivo caricamento sugli aeromobili con cui le compagnie petrolifere, clienti dell'operatore di *into plane*, hanno stipulato accordi di fornitura.

22. La dimensione geografica di tale mercato, per evidenti ragioni legate all'ubicazione degli aeromobili destinatari ultimi del carburante, coincide con il singolo aeroporto.

23. Levorato Marcevaggi è attualmente l'unico operatore attivo nel mercato dei servizi di messa a bordo all'interno dell'aeroporto di Bergamo, e detiene pertanto una posizione dominante su tale mercato.

V. LE CONDOTTE CONTESTATE

24. In sede di avvio dell'istruttoria, l'Autorità aveva ipotizzato che le condotte assunte da Sacbo e da JV Orio/Levorato Marcevaggi integrassero gli estremi di due distinti abusi di posizione dominante nei rispettivi mercati in cui esse operano, i quali attengono alle modalità di gestione e di utilizzo dell'unico deposito di carburanti presente all'interno del sedime aeroportuale. Tali abusi hanno avuto l'effetto di impedire la concorrenza per il mercato dello stoccaggio e dei relativi servizi e hanno generato una situazione di sostanziale monopolio nel mercato dei servizi di *into plane* nell'aeroporto di Bergamo.

25. L'Autorità aveva ipotizzato che le condotte esaminate rientrassero nell'ambito di applicazione dell'articolo 102 TFUE in quanto gli operatori da esse pregiudicati sono imprese presenti su più mercati nazionali e attive anche in altri Stati membri, considerando a tal proposito anche che l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio rappresenta il terzo scalo nazionale sotto il profilo del numero di passeggeri.

V.1 Le condotte del gestore aeroportuale Sacbo

26. Sulla base delle informazioni raccolte in fase preistruttoria, in sede di avvio del procedimento l’Autorità aveva ipotizzato che il gestore aeroportuale, sfruttando la propria posizione dominante sul mercato della gestione delle infrastrutture aeroportuali, avesse adottato, anche in considerazione del possibile interesse economico legato al mantenimento dell’attuale assetto *sub-concessorio*, un’articolata strategia abusiva finalizzata a impedire la concorrenza nel mercato dei servizi di messa a bordo nell’aeroporto di Bergamo. La strategia del gestore sembrava essersi delineata, in particolare, nell’adozione di modelli contrattuali e di gestione attraverso i quali Sacbo ha riservato all’impresa partecipata JV Orio non solo la gestione in esclusiva del deposito e dei relativi servizi ma anche l’attività di messa a bordo, in parallelo a condotte di natura omissiva che hanno mantenuto tale situazione invariate negli anni, il gestore sembrava aver posto in essere una serie di comportamenti che hanno ostacolato lo sviluppo di infrastrutture di stoccaggio alternative e l’accesso all’attuale unico deposito.

27. A tal proposito, si consideri in primo luogo che, a valle della liberalizzazione dei servizi di stoccaggio e di *into plane* nell’aeroporto di Bergamo, avvenuta quantomeno a partire dal 1° gennaio 2005, Sacbo ha mantenuto in essere un assetto contrattuale tale da ostacolare l’offerta di servizi di messa a bordo da parte di soggetti diversi dalla società partecipata JV Orio, unica utilizzatrice del deposito di stoccaggio⁹. Nella misura in cui Sacbo non ha modificato il “*contratto di affidamento*” sottoscritto nel 2003, ad esempio definendo obblighi e modalità di accesso all’unico deposito attualmente presente sul sedime aeroportuale da parte degli operatori di *into plane* terzi, Sacbo ha posto in essere le condizioni per mantenere un assetto monopolistico in un mercato ormai liberalizzato. La stessa Sacbo ha inoltre, nel 2008, esteso ulteriormente fino al 2018 la durata dell’affidamento¹⁰, confermato in favore di JV Orio senza l’espletamento di alcuna procedura di concorrenza per il mercato.

28. Il successivo 20 dicembre 2013 l’intero capitale sociale di JV Orio veniva ceduto a Levorato Marcevaggi. A valle della cessione di JV Orio a Levorato Marcevaggi, Sacbo ha ulteriormente prorogato lo stesso “*contratto di affidamento*” a favore di quest’ultimo fino al 2023, in tal modo garantendo ancora una volta ad un unico operatore di *into plane*, e al di fuori di qualsiasi procedura di selezione per il mercato, l’accesso esclusivo ad un’infrastruttura essenziale; ciò in un contesto in cui, come ben noto al gestore, diversi operatori avevano da tempo, manifestato interesse ad entrare sul mercato. La condotta di Sacbo sembrava quindi aver prodotto una restrizione alla concorrenza per il mercato dello stoccaggio, e contestualmente escluso *in toto* la concorrenza nel mercato a valle dei servizi di *into plane*.

29. In secondo luogo, a fronte delle plurime istanze di accesso al deposito formulate da Skytanking e, a partire quantomeno dal 2013, anche da Carboil, dagli elementi in atti emergeva che Sacbo avesse anche iniziato a prospettare la possibilità per ciascun operatore di *into plane* di attrezzarsi con soluzioni alternative, consistenti nella costruzione di ulteriori depositi di stoccaggio¹¹. Sin

⁹ Questa situazione trae origine dalla cessione da parte del gestore aeroportuale Sacbo a JV Orio, nell’ambito di un “contratto di affidamento” datato 6 novembre 2003, della proprietà del deposito, con contestuale sub-concessione di un’area di 4.730 mq di pertinenza degli impianti di stoccaggio. Nel “concedere” in affidamento a JV Orio lo svolgimento dell’attività di stoccaggio e di rifornimento aeronautico”, quale servizio unico, il contratto non contemplava modalità di accesso diretto al deposito da parte di soggetti diversi dall’impresa comune.

¹⁰ Nonostante l’intervenuto superamento, nel corso del 2004, delle soglie di traffico che impongono la liberalizzazione dei servizi di handling all’interno dell’aeroporto, nel 2008 Sacbo prorogava il medesimo “contratto di affidamento” a favore di JV Orio fino al 6 novembre 2018; ciò alle medesime condizioni del contratto originario, e dunque continuando a non contemplare l’accesso da parte di operatori terzi che volessero offrire, in concorrenza con il titolare del deposito, servizi di messa a bordo.

¹¹ Cfr. lettera di SACBO a ENAC del 21 marzo 2012.

dalla fine del 2013, oltre a continuare a richiedere di poter accedere al deposito esistente, Skytanking e Carboil hanno quindi iniziato a manifestare al gestore la propria intenzione di costruire ulteriori depositi di stoccaggio, ponendo in essere tutta una serie di attività amministrative a ciò propedeutiche. In tale contesto, risultava tuttavia che Sabco non avesse dato seguito a tutti gli adempimenti di propria competenza, ad esempio non partecipando alle rilevanti conferenze dei servizi e non presentando le necessarie richieste all'ENAC di approvazione di varianti all'attuale Piano di Sviluppo Aeroportuale ("PSA").

V.2 Le condotte poste in essere da Levorato Marcevaggi

30. Sulla base delle evidenze raccolte in fase preistruttoria, risultava che JV Orio avesse detenuto, a partire dal 6 novembre 2003, una posizione dominante sul mercato dello stoccaggio e dei relativi servizi nell'aeroporto di Bergamo, poi trasferita a Levorato Marcevaggi per effetto della fusione per incorporazione di JV Orio in data 20 giugno 2014. In tale contesto, in sede di avvio del procedimento l'Autorità aveva ipotizzato che JV Orio avesse posto in essere un abuso della propria posizione dominante su tale mercato quantomeno dal 15 novembre 2013, cui poi ha dato seguito Levorato Marcevaggi, consistente nell'aver opposto ripetuti rifiuti alle richieste di accesso al deposito formulate da Skytanking e Carboil allo scopo di mantenere la propria posizione di sostanziale monopolio anche nel mercato a valle dell'into *plane*.

31. Dagli accertamenti preistruttori condotti risultava infatti che il deposito costituisce un'infrastruttura essenziale in quanto esso non è attualmente duplicabile, né è possibile offrire servizi di messa a bordo facendo ricorso a depositi esterni al sedime aeroportuale, ovvero disponendo di meri stalli per autobotti.

32. Non era, inoltre, di immediata comprensione la ragione del rifiuto: in una prima fase, infatti, JV Orio ha invocato una serie di ragioni di carattere amministrativo, dichiarando in un primo momento di dover ottenere informazioni anche sui potenziali clienti di Skytanking, che in realtà non erano necessarie, e in un secondo momento richiamando l'impossibilità di "subconcedere" l'affidamento rilasciato dal gestore aeroportuale. Tali motivazioni apparivano pretestuose anche nella misura in cui la parte non vi ha più fatto riferimento nella successiva interlocuzione con l'Autorità, nella quale ha sostenuto che i rifiuti all'accesso erano giustificati da esigenze di sicurezza mitigabili solo con la costruzione di una baia di carico esterna al deposito, necessaria per consentire l'accesso dei terzi¹².

33. In sede di avvio del procedimento, l'Autorità aveva ipotizzato che anche le motivazioni tecniche relative alla necessità di apportare modifiche strutturali al deposito fossero pretestuose, sulla base di quanto dichiarato dall'ENAC¹³.

¹² In questo contesto, Levorato Marcevaggi aveva manifestato la propria disponibilità a favorire l'apertura del mercato dei servizi di messa a bordo predisponendo le modifiche strutturali al deposito necessarie per consentire l'accesso da parte di più operatori. Dinanzi all'Autorità, Levorato Marcevaggi ha infatti sostenuto che l'accesso al deposito nella sua attuale configurazione non sarebbe stato possibile in ragione di "seri problemi di sicurezza" inerenti, in particolare, "alla circolazione di mezzi di trasporto in prossimità del deposito, che non sarebbero unicamente sotto la responsabilità di Levorato". In tal senso, Levorato Marcevaggi ha depositato anche una relazione dalla quale emergerebbero rischi per la sicurezza legati all'"aument[o] [de]l numero di autobotti per il carico e lo scarico presenti all'interno del deposito (in sosta e in circolazione)", scenario che impone di modificare l'attuale struttura del deposito con la costruzione di una baia di carico esterna per il rifornimento in uscita dei terzi (cfr. verbale di audizione di Levorato Marcevaggi del 22 maggio 2015 e successiva comunicazione del 3 giugno 2015).

¹³ Sul punto specifico delle argomentazioni tecniche prospettate al fine di giustificare il rifiuto di accesso al deposito nella sua attuale configurazione, secondo ENAC le esigenze di sicurezza prospettate nella relazione di Levorato Marcevaggi potrebbero essere mitigate semplicemente disciplinando il traffico delle autobotti. In tal senso, ENAC ha ritenuto che, "nelle more della costruzione delle baie di carico, le quali, se accompagnate da una adeguata regolazione tariffaria, potrebbero porre fine al monopolio dell'attività di messa a bordo, il deposito dovrebbe poter essere utilizzato anche da altri operatori oltre che dal gestore del medesimo" (cfr. verbale di audizione di ENAC dinanzi agli Uffici dell'Autorità in data 17 marzo 2017). In questo contesto, ENAC ha trasmesso anche una relazione di SACBO del 20 marzo 2015 la quale,

VI. GLI IMPEGNI PROPOSTI DA SACBO E LEVORATO MARCEVAGGI

34. In risposta alle possibili criticità delineate dall’Autorità nel provvedimento di avvio, in data 11 ottobre 2017 Sacbo e Levorato Marcevaggi hanno presentato impegni ai sensi dell’articolo 14-ter della legge n. 287/90, più diffusamente descritti nel seguito, finalizzati a risolvere le criticità evidenziate dall’Autorità nel provvedimento di avvio.

35. Valutando detti impegni non manifestamente infondati, con delibera del 18 ottobre 2017 l’Autorità ne ha disposto la pubblicazione sul proprio sito *Internet* in data 19 ottobre 2017, al fine di consentire ai terzi interessati di esprimere le proprie osservazioni. Entro il termine fissato per la conclusione del *market test*, sono pervenute osservazioni da parte di ENAC, Skytanking e Carboil.

36. In risposta all’esito della consultazione pubblica sugli Impegni, Sacbo e Levorato Marcevaggi hanno presentato le rispettive versioni definitive degli stessi in data 18 dicembre 2017, allegate al presente provvedimento e di cui costituiscono parte integrante. In tali versioni gli impegni originari sono stati sottoposti a modifiche accessorie. Nel prosieguo si illustra, per ciascuno degli impegni presentati, il contenuto originario e quello definitivo alla luce delle modifiche accessorie apportate in seguito al *market test*.

VI.1. L’impegno relativo alla costruzione della baia di carico esterna al deposito

VI.1.1. Le misure originariamente proposte

37. Levorato Marcevaggi si è impegnata a realizzare una baia di carico esterna, accessibile dai terzi in sicurezza in quanto esterna al sedime del deposito, nel rispetto delle tempistiche indicate nella documentazione progettuale approvata da ENAC, ossia entro 120 giorni dalla data di inizio dei lavori, avviati in data 28 agosto 2017. Nel proprio Formulario, Levorato Marcevaggi ha specificato che il termine di 120 giorni previsto per il completamento dei lavori non comprende l’eventuale tempo necessario per l’effettuazione da parte di ENAC, dei Vigili del Fuoco e/o di altre autorità competenti delle rilevanti verifiche e/o collaudi per il rilascio dei nulla osta e/o certificazioni necessarie per l’utilizzo della baia di carico da parte degli operatori¹⁴.

38. Nel proprio Formulario, Sacbo ha indicato che il mancato rispetto dei termini sopra indicati comporterà un grave inadempimento, a valle del quale il gestore aeroportuale potrà risolvere unilateralmente il contratto di affidamento. Inoltre, qualora fossero necessarie attività di rilascio della certificazione di regolare esecuzione delle opere o di collaudo, Sacbo si è impegnata a farsi parte attiva nello svolgere tali attività nel più breve tempo possibile.

39. Sacbo si è impegnata altresì a fornire ampia comunicazione agli operatori di *into plane* dell’apertura della nuova baia di carico, tramite l’invio di una specifica comunicazione a mezzo lettera a tutti gli operatori di messa a bordo che hanno fino ad ora manifestato interesse ad accedere al deposito, nonché a mezzo di apposita pubblicazione sul proprio sito *Internet* e su tre importanti quotidiani nazionali.

secondo ENAC, dimostrerebbe che la sicurezza avrebbe in realtà potuto essere garantita da Levorato Marcevaggi disciplinando adeguatamente le modalità di circolazione all’interno del deposito da parte di più operatori. L’ENAC ha inoltre rappresentato che il procedimento di approvazione della baia di carico era ancora in itinere, prospettando possibili rallentamenti sui suoi sviluppi imputabili ad una non tempestiva azione di SACBO (cfr., da ultimo, comunicazione di ENAC del 12 maggio 2017).

¹⁴ La parti hanno inoltre in quella sede indicato che era allo studio una variante che, se autorizzata da ENAC in tempi coerenti con quelli indicati nel Formulario con cui venivano presentati gli Impegni, avrebbe potuto comportare una riduzione dei tempi di realizzazione della baia. La variante al progetto, che è stata approvata da ENAC, ha determinato una riduzione del numero degli stalli adiacenti al deposito, che da sei sono divenuti cinque.

VI.1.2. Gli elementi emersi nell'ambito del market test

40. Skytanking e Carboil contestano il presupposto fondante di tale misura e cioè la presunta impossibilità di accesso al deposito esistente, nella sua attuale configurazione, da parte degli operatori terzi.

41. Per quanto riguarda Skytanking, il segnalante ritiene che sia possibile l'utilizzo del deposito da parte di una pluralità di operatori, senza che sia necessario alcun intervento di natura strutturale¹⁵; secondo Skytanking “[t]ale intervento ... potrà, se del caso, migliorare le condizioni operative nell'utilizzo del deposito ma non è assolutamente necessario per risolvere le criticità competitive evidenziate nel provvedimento di avvio”¹⁶.

42. Skytanking e Carboil hanno inoltre considerato l'impegno inammissibile in quanto non vi sarebbe certezza circa la sua attuazione tempestiva: in primo luogo, non vi sarebbe alcuna certezza che la realizzazione della baia avverrà entro i 120 giorni programmati; anche qualora la realizzazione della baia di carico fosse ultimata nei termini previsti da Levorato Marcevaggi, la successiva fase di ottenimento delle necessarie autorizzazioni causerebbe un allungamento dei tempi. Inoltre, l'impegno sarebbe discriminatorio e inidoneo ad eliminare le criticità concorrenziali esistenti in quanto tutti sarebbero costretti a rifornirsi da un'unica baia di carico esterna, mentre il gestore del deposito continuerà ad avere accesso esclusivo alle baie polifunzionali presenti nel deposito. Carboil rileva infine che la clausola di chiusura secondo cui Sacbo risolverà il contratto di affidamento nel caso di mancato rispetto dei termini per il completamento della baia di carico da parte di Levorato Marcevaggi è priva di contenuto pratico, in quanto essa non esprime un obbligo, ma una mera possibilità.

43. Diversa è la posizione di ENAC che, pur avendo in passato ritenuto possibile l'accesso al deposito da parte di più operatori previa idonea gestione del traffico in entrata e in uscita, esprime una “*valutazione positiva*” sulla misura, “*a condizione che l'utilizzo dello stesso deposito, della baia di carico esterna e degli stalli immediatamente adiacenti, sia regolamentato dal gestore in modo non discriminatorio, tenendo conto delle effettive necessità di erogazione dei servizi intoplane degli avio-fornitori richiedenti*”¹⁷.

VI.1.3. Le modifiche accessorie

44. Tanto Sacbo quanto Levorato Marcevaggi hanno contestato quanto sostenuto da Skytanking e Carboil con riferimento alla possibilità di accedere direttamente al deposito, mantenendo la posizione espressa anche in fase preistruttoria secondo la quale, per imprescindibili e prioritarie

¹⁵ Secondo Skytanking, tale soluzione si basa sul presupposto errato secondo cui non sarebbe possibile consentire l'accesso a terzi al deposito per ragioni di sicurezza relative alla viabilità interna al deposito. Tale tesi, prosegue Skytanking, si fonda sul risk assessment depositato da Levorato Marcevaggi il quale ha ad oggetto specificamente la situazione relativa alla viabilità interna al deposito e mostrerebbe che l'utilizzo del deposito da parte di più operatori porterebbe il rischio di congestione ad un livello non accettabile dal punto di vista della safety.

¹⁶ Al fine di dimostrare il proprio assunto, Skytanking ha commissionato un apposito risk assessment a professionisti esperti del settore, i quali hanno anche effettuato un sopralluogo delle aree esterne al deposito. Sulla base delle verifiche svolte, Skytanking conclude che “l'accesso al deposito per gli operatori terzi può e deve essere previsto quale impegno di immediata attuazione da parte di Levorato Marcevaggi, nell'attesa della piena operatività della baia di carico esterna”. Carboil richiama invece taluni documenti presenti nel fascicolo istruttorio, dai quali emergerebbe che l'accesso al deposito da parte di più operatori è senz'altro possibile; su tale base, Carboil ritiene che la dimostrata possibilità di un accesso multiutente al deposito renda manifestamente e oggettivamente inaccettabili gli impegni.

¹⁷ Con riferimento agli adempimenti procedurali connessi all'operatività della baia di carico esterna, in data 11 dicembre 2017, ENAC ha poi precisato che, “trattandosi di un lavoro di importo inferiore ad 1 milione di euro, non è necessario il collaudo da parte di ENAC, ma è la società che rilascia l'attestazione di regolare esecuzione ed il RUP che rilascia una SCIA (comunicazione di inizio attività). Per gli aspetti connessi all'antincendio, un'autorizzazione del comando dei VVF è già stata ottenuta e la SCIA dovrebbe essere inviata anche a loro, che entro 60 giorni dalla comunicazione effettuano il sopralluogo per le verifiche di competenza”.

esigenze di *safety*, l'accesso al deposito esistente può essere consentito ad un solo operatore di *into plane*.

45. Con riferimento alle tempistiche di utilizzo della baia di carico esterna, nei propri Formolari le parti hanno rappresentato che i lavori di costruzione sono già stati completati, in anticipo rispetto alle tempistiche inizialmente completate¹⁸. Con riferimento alle comunicazioni e verifiche da parte delle competenti autorità, le parti hanno presentato una lista puntuale di controlli necessari, fornendo indicazioni specifiche delle tempistiche dei relativi adempimenti di propria competenza¹⁹. Sulla base del cronoprogramma presentato, nei propri Formolari le parti prevedevano l'entrata in funzione della baia di carico esterna per il 1° gennaio 2018.

46. Con comunicazioni del 2 e del 3 gennaio 2018, Sacbo e Levorato Marcevaggi hanno confermato che la baia di carico esterna è operativa. La comunicazione di Sacbo del 2 gennaio 2018 è stata trasmessa anche a Skytanking e Carboil, informando tali operatori che *“sono stati completati i lavori per la realizzazione della nuova baia di carico a servizio dell'esistente deposito di stoccaggio carburante avio, ed è pertanto operativa all'esercizio di rifornimento per autobotti. Alla baia di carico potranno avere accesso tutti gli operatori into plane autorizzati da Enac”*.

VI.1.4. Valutazioni

47. L'Autorità ritiene che l'impegno contribuisca positivamente ad eliminare le preoccupazioni concorrenziali espresse in sede di avvio del procedimento, assicurando l'accesso al mercato di operatori terzi di messa a bordo. La stessa ENAC ha espresso un giudizio sostanzialmente positivo sulla misura.

48. L'Autorità considera che l'eventualità, rappresentata da Skytanking e Carboil ma contestata dalle parti, di consentire a più operatori rifornirsi in sicurezza all'interno del deposito non appare dirimente in un'ottica prospettica di apertura del mercato della messa a bordo, in quanto il rifornimento tramite la baia esterna assicura il medesimo effetto utile di consentire l'accesso al mercato agli operatori di messa a bordo²⁰.

49. A questo proposito, l'Autorità considera altresì che gli impegni presentati dalle parti, come meglio precisati a valle del *market test*, appaiono suscettibili di attuazione piena e verificabile: alla data della presente decisione, la baia esterna risulta infatti pienamente operativa e accessibile agli operatori terzi. Sacbo ha altresì dato attuazione al proprio impegno di comunicazione al mercato,

¹⁸ Dando seguito a quanto rilevato da Carboil in merito al fatto che l'impegno a risolvere il contratto di affidamento nel caso di mancato rispetto dei termini per il completamento della baia di carico da parte di Levorato Marcevaggi era priva di contenuto pratico, in quanto esprimeva una mera possibilità, Sacbo ha modificato il testo del proprio Formulario dichiarando che, in tale caso, il gestore “richiederà” la risoluzione del contratto di affidamento.

¹⁹ Secondo quanto rappresentato dalle parti, sotto il profilo della prevenzione di incendi, è sufficiente trasmettere una SCIA al Comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Bergamo, che Levorato Marcevaggi si è impegnata a presentare entro il 20 dicembre 2017; sotto il profilo doganale, la visita dei funzionari dell'ufficio doganale di Bergamo, richiesta da Levorato Marcevaggi, era prevista tra il 19 e il 21 dicembre; il certificato di agibilità sarebbe potuto essere rilasciato dalla stessa Sacbo, che si è impegnata a porre in essere tutte le attività di rilascio della certificazione di regolare esecuzione delle opere o di collaudo di propria competenza al più tardi entro il 31 dicembre 2017, in tal senso modificando la portata dei precedenti impegni che non contemplavano uno specifico termine in tal senso.

²⁰ L'Autorità non condivide inoltre la posizione dei partecipanti al *market test*, che hanno sostenuto che l'accesso tramite la baia esterna sarebbe discriminatorio ed idoneo ad eliminare le criticità concorrenziali esistenti, in quanto tutti sarebbero costretti a rifornirsi da un'unica baia di carico esterna mentre il gestore del deposito continuerà ad avere accesso esclusivo alle baie polifunzionali presenti nel deposito. A tal proposito, l'Autorità ritiene invece che la disponibilità di un'ulteriore baia per il rifornimento non può che migliorare l'accesso degli operatori al servizio di stoccaggio, come anche concesso da Skytanking che ha rilevato che la costruzione della baia esterna “potrà, se del caso, migliorare le condizioni operative nell'utilizzo del deposito”. Inoltre, la possibilità di rifornirsi all'interno del deposito sarà definita attraverso meccanismi competitivi, in quanto essa spetterà al soggetto a cui saranno assegnati i cinque stalli di sosta adiacenti al deposito, che non sarà necessariamente il gestore del deposito bensì sarà identificato sulla base dei meccanismi di turnazione descritti nel prosieguo: considerato infatti che si tratta di un lotto di stalli che potrà essere assegnato ad un soggetto unico, tali stalli verranno messi a disposizione dell'operatore che si aggiudicherà il maggior volume di carburanti, a valle dunque di meccanismi concorrenziali che avranno luogo nel mercato dell'*into plane*.

inviando a Skytanking e Carboil specifiche comunicazioni che danno atto dell'apertura della baia di carico.

VI.2. L'impegno di Levorato Marcevaggi a gestire il deposito nelle more di aggiudicazione della gara con tariffe regolate di accesso e a limitare la durata di eventuali proroghe dei contratti in essere con le compagnie petrolifere

VI.2.1 Le misure originariamente proposte

50. Levorato Marcevaggi si è impegnata a continuare a offrire il servizio nelle more di indizione e aggiudicazione della gara per la selezione del nuovo gestore da parte di Sacbo (vedi *infra*), consentendo ad operatori terzi di approvvigionarsi dal deposito tramite la baia esterna di carico. Levorato Marcevaggi si è altresì impegnata ad applicare agli operatori terzi che intendessero approvvigionarsi dal deposito – così come a sé stesso nel servizio *into plane* – il corrispettivo che risulterà dal procedimento di regolazione tariffaria avviato da ENAC su istanza di parte, presentata in data 22 settembre 2017.

51. Nell'ipotesi in cui ENAC non dovesse completare il procedimento di regolazione tariffaria entro la data in cui la baia di carico esterna diverrà operativa, nelle more della conclusione del suddetto procedimento Levorato Marcevaggi si è impegnata ad applicare un corrispettivo orientato al costo e determinato sulla base dei medesimi criteri applicati da ENAC per la regolazione tariffaria. Laddove il corrispettivo risultante dal procedimento di regolazione tariffaria di ENAC risulti poi diverso da quello *medio tempore* applicato da Levorato Marcevaggi, quest'ultima si è impegnata a effettuare i relativi conguagli rispetto agli importi fatturati agli operatori a far data dall'entrata in funzione della baia esterna di carico.

52. Inoltre, al fine di consentire alle compagnie petrolifere di selezionare il fornitore di servizi *into plane*, Levorato Marcevaggi si è impegnata ad accettare eventuali richieste di proroga dei contratti in essere formulate dalle compagnie petrolifere i cui contratti scadano in data antecedente o immediatamente successiva all'aggiudicazione della nuova gara per la gestione del deposito.

VI.2.2 Gli elementi emersi nel corso del market test

53. Skytanking ha osservato che la tariffa di stoccaggio dovrà essere determinata “*sin da subito, in tempi brevissimi, e comunque, prima che siano avviate le gare (o le altre modalità che saranno adottate) dalle compagnie petrolifere per la sottoscrizione dei contratti di fornitura del servizio di messa a bordo*”²¹.

54. Pur riconoscendo la necessità della regolazione tariffaria, tale da garantire che la tariffa di deposito/stoccaggio applicata dal gestore remunererà esclusivamente i costi di tale servizio e non anche quelli di *into plane*, Carboil ha considerato che l'impegno proposto da Levorato Marcevaggi sarebbe manifestamente irrilevante per due ordini di motivi: in primo luogo, l'impegno si limita a riproporre obblighi regolamentari comunque gravanti su Levorato Marcevaggi; in secondo luogo, tale impegno incide solo sulle compagnie petrolifere che debbono pagare la tariffa di deposito/stoccaggio, e dunque non produrrebbe l'apertura del mercato della messa a bordo.

55. In relazione all'impegno sulle proroghe dei contratti con le società petrolifere, Skytanking ha osservato che, attesa l'asserita incertezza delle tempistiche di realizzazione della nuova baia di carico, la disponibilità di Levorato Marcevaggi ad accettare proroghe dei contratti in essere con le

²¹ In particolare, secondo Skytanking, nel caso in cui la tariffa di stoccaggio non venisse determinata, si creerebbe in capo al gestore del deposito una situazione di vantaggio rispetto ai concorrenti nella fornitura dei servizi di *into plane*. Ciò in quanto, a detta di Skytanking, senza separazione e regolazione della tariffa di stoccaggio, non sarebbe possibile comparare la tariffa unica applicata per i servizi di stoccaggio e messa a bordo da parte del gestore e quella applicata dai concorrenti nella messa a bordo. Inoltre, senza separazione e regolazione della tariffa di stoccaggio, il gestore del deposito si troverà a poter applicare tariffe per l'*into plane* non competitive.

compagnie petrolifere non può in alcun modo essere considerata una misura idonea ad ovviare all'incertezza delle tempistiche di attuazione degli impegni. Ciò in quanto, a detta di Skytanking, l'eventuale proroga dei contratti in essere avrebbe, come unico effetto, quello di mantenere lo *status quo* ad esclusivo vantaggio dell'operatore monopolista.

56. Carboil ha considerato che l'impegno proposto deve essere riformulato nel senso che Levorato Marcevaggi deve rendersi disponibile nei confronti delle compagnie petrolifere ad accordare solo proroghe dei contratti esistenti che siano temporalmente limitate, fino al completamento dell'iter di apertura del mercato alla concorrenza.

VI.2.3. Le modifiche accessorie

57. Nella versione degli impegni depositata in data 18 dicembre 2017, Levorato Marcevaggi ha dato atto di aver trasmesso le informazioni richieste da ENAC ai fini della determinazione della tariffa in data 15 dicembre 2017. Levorato Marcevaggi ha comunicato, in tale contesto, che il costo esposto per la tariffa di stoccaggio è stato da essa identificato in *[omissis]**/euro/mc e che tale tariffa verrà applicata a partire dal 1° gennaio 2018, restando inteso che laddove il corrispettivo risultante dal procedimento di regolazione tariffaria di ENAC dovesse essere diverso da quello determinato come sopra, Levorato Marcevaggi effettuerà i relativi conguagli come illustrato nel Formulario²². Il testo degli impegni specifica nuovamente che tale tariffa è applicabile sia a i terzi che "a sé stesso nel servizio di into plane".

58. Con riguardo alla proroga dei contratti, nella versione definitiva degli impegni, Levorato Marcevaggi ha confermato l'impegno nella sua originaria formulazione, specificando che la sua *ratio* è quella di garantire alle compagnie petrolifere di selezionare il fornitore dei servizi di messa a bordo dopo che il deposito verrà aggiudicato tramite gara²³.

VI.2.4. Valutazioni

59. L'Autorità ritiene che l'impegno presentato da Levorato Marcevaggi in materia tariffaria sia idoneo a rimuovere i profili anticoncorrenziali oggetto di istruttoria nella misura in cui definisce condizioni concorrenziali equivalenti per tutti gli operatori di messa a bordo. Poiché la tariffa di stoccaggio sarà la medesima indipendentemente dall'operatore di *into plane* che effettuerà il servizio, le compagnie petrolifere su cui insiste in ultima istanza tale tariffa saranno in grado – a far data dal 1° gennaio 2018 – di conoscere e confrontare puntualmente il solo costo del servizio di messa a bordo offerto dai diversi prestatori. La regolazione della tariffa esclude inoltre la possibilità che, anche nella fase transitoria, Levorato Marcevaggi possa beneficiare della propria natura di operatore verticalmente integrato nello stoccaggio.

60. L'Autorità ritiene altresì che l'impegno relativo alle proroghe dei contratti in essere, come anche chiarito da Levorato Marcevaggi nella versione definitiva degli impegni, sia idoneo a consentire un celere ingresso nel mercato degli operatori di messa a bordo concorrenti, evitando che Levorato Marcevaggi negozi eventuali proroghe dei contratti in essere con le compagnie petrolifere per una durata superiore a quella necessaria a completare l'iter di apertura del mercato.

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

²² In data 22 febbraio 2018, ENAC ha definito la tariffa in misura pari a *[omissis]*/euro/mc.

²³ Nella memoria di parte trasmessa contestualmente alla versione definitiva degli impegni, Levorato ha nuovamente confermato che la lettura offerta dai partecipanti al market test è "smentita dal semplice esame dell'impegno presentato: la scrivente ha infatti espressamente chiarito che la concessione di eventuali proroghe sarà legata all'esigenza di consentire alle compagnie petrolifere di selezionare il fornitore di servizi di into plane a valle della gara per la subconcessione del deposito".

VI.3. L'impegno di Sacbo a realizzare ulteriori quattro stalli di sosta per le autobotti e ad applicare il principio della turnazione

VI.3.1. Le misure originariamente proposte

61. Sacbo si è impegnata a realizzare i seguenti ulteriori stalli di sosta per autobotti: due stalli in una nuova area/piazzale in zona nord sulla base di progettazione esecutiva già approvata da ENAC, entro il 31 dicembre 2017; due ulteriori stalli, nella stessa area, entro trenta giorni dall'approvazione, da parte di ENAC, di una variante all'attuale progettazione. Sacbo si è inoltre impegnata a realizzare anche un edificio per la sosta degli autisti e servizi igienici.

62. Con riferimento alle modalità di assegnazione degli stalli ai diversi operatori, Sacbo si è originariamente impegnata ad indire procedure ad evidenza pubblica per l'assegnazione degli stessi²⁴, prevedendo tuttavia che il mantenimento dei titoli che siano stati acquisiti o che dovessero essere acquisiti sugli stalli da parte degli avio rifornitori sarebbe stato condizionato all'entità dei volumi da mettere a bordo, sulla base dei contratti in essere. Il principio della turnazione avrebbe interessato anche i quattro stalli di sosta già affidati a Skytanking, mentre non trovava applicazione ai cinque stalli di sosta collocati in zona immediatamente adiacente al deposito, nella disponibilità del gestore del deposito.

VI.3.2. Gli elementi emersi nel corso del market test

63. Skytanking e Carboil hanno ritenuto che non sia necessario procedere all'assegnazione degli stalli tramite gara. In tal senso, Skytanking ritiene superflua la gara in quanto il numero degli stalli è idoneo a soddisfare le richieste degli operatori di *into plane*. A detta del segnalante, l'espletamento di inutili procedure di gara rallenta significativamente i tempi necessari alla rotazione degli operatori al termine degli affidamenti e, inoltre, crea barriere all'accesso, riservando una posizione privilegiata all'aggiudicatario che diverrebbe, di fatto, l'unico operatore titolato ad acquisire i contratti con le società petrolifere per la fornitura di servizi di *into plane*. Inoltre, Skytanking ha anche considerato che la prossima gara per l'affidamento del deposito non dovrebbe includere anche l'assegnazione degli stalli ad esso adiacenti.

64. Carboil ha invece sostenuto che l'assegnazione degli stalli secondo rigidi meccanismi di gara è una modalità inidonea a garantire un'effettiva apertura del mercato, perché non consente a tutti gli operatori di concorrere per l'aggiudicazione del 100% delle forniture. Oltre a considerare non opportuna l'assegnazione degli stalli tramite gara, Carboil ha inoltre affermato che la turnazione – seppur condivisibile in linea di principio – non è disciplinata in maniera puntuale, né vi sono garanzie che il gestore del deposito pagherà un canone per gli stalli adiacenti al deposito equivalente a quello pagato per gli stalli dagli altri operatori. Carboil ha inoltre considerato che non sarebbero garantite sufficienti infrastrutture accessorie (come locali da adibire ad uffici amministrativi, servizi igienici, ecc.), indispensabili per fornire il servizio di *into plane*.

VI.3.3. Le modifiche accessorie

65. In sede di modifiche accessorie agli impegni, Sacbo ha previsto che tutti gli stalli di sosta saranno affidati tramite un meccanismo di turnazione, eliminando dunque la fase intermedia di aggiudicazione provvisoria tramite gara e contemplando il meccanismo di turnazione per tutti gli stalli, ivi compresi quelli adiacenti al deposito. La turnazione viene definita "*periodica e non discriminatoria*", e in virtù di essa "*gli stalli verranno affidati in funzione dei volumi gestiti o che verranno gestiti da ciascun operatore sulla base di contratti aggiudicati o che verranno*

²⁴ In caso di mancata approvazione della variante da parte di ENAC entro sessanta giorni dalla presentazione degli impegni, il gestore aeroportuale si è impegnato a bandire la gara per l'assegnazione dei soli due stalli in zona nord in via di realizzazione.

aggiudicati nel tempo a ciascuno di essi". Sacbo si è impegnata ad affidare gli stalli in virtù di tale unico meccanismo entro trenta giorni dall'accoglimento degli impegni; agli affidatari degli stalli saranno applicate tariffe in linea con la normativa dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

66. Il gestore aeroportuale si è inoltre impegnato a raddoppiare, entro trenta giorni dall'accoglimento degli impegni, gli spazi da allestire a servizi complementari.

VI.3.4. Valutazioni

67. L'Autorità ritiene che il principio della turnazione, accompagnato dalla costruzione di quattro ulteriori stalli oltre ai nove già disponibili, sia idoneo ad assicurare la piena contendibilità del mercato dei servizi di messa a bordo: l'eliminazione, in sede di modifiche accessorie agli impegni, della fase di aggiudicazione provvisoria tramite gara consente un risparmio di costi per l'accesso al mercato, non giustificabili in assenza di scarsità di risorse. Il numero degli stalli messi a disposizione del gestore aeroportuale appare infatti sufficiente a consentire il soddisfacimento della domanda di carburante in aeroporto, considerato che Levorato Marcevaggi presta attualmente l'intero servizio utilizzando in tutto sei stalli. L'Autorità ritiene in tal senso particolarmente positivo l'impegno del gestore ad applicare il meccanismo di turnazione anche agli stalli adiacenti al deposito, neutralizzando dunque l'eventuale vantaggio competitivo che il gestore del deposito – eventualmente anche attivo nel segmento *into plane* – avrebbe detenuto laddove fosse stato titolare anche degli stalli ad esso adiacenti, e della relativa possibilità di accesso diretto al deposito. Come già anticipato, la possibilità di rifornirsi all'interno del deposito sarà comunque definita attraverso meccanismi che sono, in ultima analisi, di tipo competitivo. Essa infatti spetterà al soggetto a cui saranno assegnati i 5 stalli di sosta adiacenti al deposito: considerato infatti che si tratta di un lotto di stalli che potrà essere assegnato ad un unico soggetto, in applicazione del principio della turnazione tali stalli verranno messi a disposizione dell'operatore che si aggiudicherà il maggior volume di carburanti, a valle dunque di meccanismi concorrenziali che avranno luogo nel mercato dell'offerta dei servizi di *into plane*. Il gestore si è inoltre impegnato a raddoppiare le infrastrutture accessorie messe a disposizione degli operatori entro trenta giorni dall'accoglimento degli impegni.

68. Ciascun operatore potrà dunque concorrere per l'aggiudicazione del 100% della domanda di servizi di messa a bordo espressa dalle compagnie petrolifere e, a valle dell'aggiudicazione dei relativi contratti, potrà chiedere al gestore l'assegnazione degli stalli necessari. Tale assegnazione periodica seguirà principi di non discriminazione e di natura oggettiva, in quanto soggetta a tariffazione uniforme e orientata ai volumi di carburante gestiti dal soggetto richiedente, modalità che l'Autorità reputa idonee ad assicurare una piena parità di armi nelle condizioni di concorrenza nel mercato della messa a bordo.

VI.4. L'impegno di Sacbo e di Levorato Marcevaggi a risolvere consensualmente il contratto di affidamento

VI.4.1 Le misure originariamente proposte

69. Le parti si sono impegnate a risolvere consensualmente l'attuale contratto di affidamento, nelle forme e alle condizioni descritte nei rispettivi formulari²⁵.

²⁵ In particolare, Sacbo si è impegnata a inviare a Levorato Marcevaggi, entro 5 giorni dall'accoglimento degli impegni da parte dell'Autorità, una proposta di risoluzione consensuale che preveda le seguenti condizioni: (i) che la risoluzione del contratto di affidamento venga sottoscritta dalle parti dello stesso entro 7 giorni dall'invio della proposta di risoluzione; (ii) che Sacbo, considerata la proprietà dell'impianto da parte di Levorato Marcevaggi, paghi a quest'ultimo un equo indennizzo, determinato entro il 31 gennaio 2018 da un esperto indipendente e imparziale che venga nominato congiuntamente da Sacbo e Levorato Marcevaggi; (iii) che Levorato Marcevaggi confermi l'impegno di eseguire i lavori della baia di carico nei termini contrattualmente previsti; (iv) che Levorato Marcevaggi assicuri l'operatività del deposito a

70. In caso di mancata accettazione della proposta di risoluzione del “*contratto di affidamento*” inviata a Levorato Marcevaggi, Sacbo si è impegnata in ogni caso a procedere alla risoluzione unilaterale del contratto entro 15 giorni dall’invio della proposta di risoluzione, pagando a Levorato Marcevaggi l’equo indennizzo determinato sulla base di una perizia di un esperto indipendente e imparziale nominato da Sacbo e Levorato.

VI.4.2. Gli elementi emersi nell’ambito del market test

71. Nelle proprie osservazioni al *market test*, Skytanking ha contestato le specifiche modalità di determinazione dell’indennizzo che sarà corrisposto da Sacbo a Levorato Marcevaggi, e tanto Skytanking che Carboil hanno paventato effetti anticoncorrenziali derivanti da un eventuale sovradeterminazione di detto valore²⁶.

VI.4.3. Le modifiche accessorie

72. In data 18 dicembre 2017, Sacbo ha presentato alcune modifiche accessorie per rispondere alle osservazioni formulate dai partecipanti al *market test*. In primo luogo, per la sola ipotesi di risoluzione unilaterale, Sacbo si è impegnata ad affidare la determinazione dell’equo indennizzo da pagare a Levorato Marcevaggi ad un esperto la cui perizia sia verificata da un perito indipendente e imparziale nominato dall’Autorità, nell’ambito di una terna di esperti indicati da Sacbo. Con riferimento all’ipotesi di risoluzione consensuale del rapporto *sub-concessorio*, Sacbo si è invece impegnata a considerare come costi da porre a base di gara una quota non superiore al [omissis]% dell’indennizzo che sarà corrisposto a Levorato Marcevaggi.

VI.4.4. Valutazioni

73. L’Autorità ritiene che l’impegno di Sacbo e Levorato Marcevaggi a risolvere consensualmente il rapporto *sub-concessorio* in essere risponda pienamente alle preoccupazioni sollevate nell’ambito del provvedimento di avvio del procedimento con riferimento all’esistenza di un assetto contrattuale tale da ostacolare la concorrenza nei servizi di messa a bordo, e alla necessità di ripristinare condizioni di concorrenza per il mercato anche con riferimento al servizio di stoccaggio. Le tempistiche della risoluzione risultano chiare e certe: Sacbo si è infatti impegnata a inviare una proposta di risoluzione consensuale entro 5 giorni dall’accoglimento degli impegni da parte dell’Autorità, che Levorato Marcevaggi si è impegnata a sottoscrivere entro 7 giorni dalla ricezione della proposta di Sacbo; peraltro, a ulteriore completamento della misura, Sacbo si è

garanzia della stessa operatività dello scalo, fino a che l’aggiudicatario della gara non inizi l’attività oggetto dell’affidamento, e che non ponga in essere comportamenti tali da sospendere o compromettere direttamente o indirettamente l’operatività stessa dello scalo; (v) che Levorato Marcevaggi non intenda azioni legali di alcun tipo nei confronti di Sacbo, né impugni il provvedimento con cui l’Autorità avrà chiuso l’istruttoria senza accertamento di alcuna infrazione.

Levorato Marcevaggi ha presentato un impegno speculare a risolvere consensualmente il contratto di affidamento entro [omissis] dall’invio della proposta di risoluzione consensuale che Sacbo trasmetterà a Levorato Marcevaggi sulla base di un testo preventivamente condiviso, che contenga le seguenti previsioni: (i) che Sacbo, considerata la proprietà dell’impianto da parte di Levorato Marcevaggi, paghi a quest’ultimo un equo indennizzo, determinato entro il 31 gennaio 2018 da un esperto indipendente e imparziale che venga nominato congiuntamente da Sacbo e Levorato Marcevaggi; (ii) che Sacbo si impegni affinché gli stalli per il parcheggio delle autobotti, non adiacenti al deposito e già realizzati o in via di realizzazione, siano dati in uso agli operatori di into plane attivi sull’aeroporto in funzione dei volumi gestiti o che verranno gestiti da ciascun operatore sulla base dei contratti aggiudicati o che verranno aggiudicati nel tempo a ciascuno di essi; (iii) [omissis]; (iv) che nessuna delle parti intenda azioni legali di alcun tipo nei confronti dell’altra, né impugni il provvedimento con cui l’Autorità avrà chiuso l’istruttoria senza accertamento di alcuna infrazione.

²⁶ Sul punto, tanto Skytanking quanto Carboil hanno osservato che l’eventuale determinazione di un indennizzo eccessivo conferirebbe a Levorato Marcevaggi un vantaggio economico che potrebbe essere sfruttato in sede di rinnovo dei contratti di fornitura del servizio di messa a bordo o nella successiva partecipazione alla gara per la selezione del nuovo gestore del deposito. Skytanking ha poi considerato che, laddove la futura gara abbia ad oggetto anche l’acquisto della proprietà temporanea del deposito, il corrispettivo a base di gara debba essere sganciato dall’importo che Sacbo corrisponderà a Levorato Marcevaggi a titolo di indennizzo, e dovrà essere sostanzialmente simbolico e non commisurato al valore della struttura.

impegnata a procedere alla risoluzione unilaterale del contratto laddove l'accettazione di Levorato Marcevaggi non dovesse pervenire entro 15 giorni dall'invio della proposta di risoluzione.

74. Con riferimento ai presunti rischi di discriminazione dei terzi derivanti dal livello dell'equo indennizzo che Sacbo a Levorato Marcevaggi nell'ipotesi di risoluzione consensuale della *sub*-concessione, l'Autorità osserva che la relativa quantificazione è rimessa ad un soggetto terzo, esperto del settore e qualificato come indipendente e imparziale, nonché nominato da due parti distinte e portatrici di interessi contrapposti. Inoltre, l'indennizzo (equivalente al valore periziato dell'impianto) non sarà ribaltato sull'importo posto a base della futura gara per la gestione del deposito, ma verrà utilizzato – peraltro non in misura integrale – per determinare il canone annuo di utilizzo che verrà chiesto al vincitore della gara, calcolato in relazione al periodo di ammortamento dei beni acquistati, oppure, in caso di centralizzazione, secondo le indicazioni eventualmente fornite da ENAC.

VI.5. L'impegno di Sacbo a fornire il proprio nulla osta in caso di centralizzazione dell'infrastruttura da parte di ENAC

VI.5.1. Le misure originariamente proposte

75. Sacbo si è impegnata a fornire il proprio nulla osta in caso di centralizzazione dell'infrastruttura da parte di ENAC oppure, in mancanza di centralizzazione, a presentare istanza ad ENAC di limitazione ai sensi dell'art. 12 del Decreto Legislativo n. 18/1999, per la limitazione del numero degli operatori che prestano il servizio di stoccaggio.

VI.5.2. Gli elementi emersi nell'ambito del market test e la comunicazione di ENAC in merito all'avvio del procedimento di centralizzazione del deposito

76. Nell'ambito del *market test*, Carboil ha contestato la formulazione dell'impegno da parte di Sacbo, nella misura in cui il gestore non si è impegnato a presentare formale istanza di centralizzazione del deposito, ma si è limitato ad esprimere un generico nulla osta.

77. Con comunicazione inviata a Sacbo e all'Autorità in data 15 dicembre 2017, ENAC ha preso atto che Sacbo *“ha fornito, tra i suoi impegni, il proprio nulla osta alla centralizzazione dell'impianto”*, e *“considerato che è del tutto evidente che l'infrastruttura non è duplicabile per assenza di spazi, né è fondatamente ipotizzabile in tempi congrui la realizzazione di un secondo deposito carburanti”*, ha disposto l'avvio dell'istruttoria per la definizione del deposito quale infrastruttura centralizzata. In quella comunicazione, ENAC ha invitato Sacbo a convocare il Comitato utenti, come previsto dall'art. 9 del Decreto Legislativo n. 18/1999, e a trasmettere copia del relativo verbale ad ENAC. Con riferimento alle modalità di gestione del deposito, ENAC ha inoltre rappresentato che *“la conduzione delle infrastrutture centralizzate dei depositi carburante, oltre che svolta direttamente dal gestore, possa essere anche affidata ad un operatore terzo, munito di specifica professionalità – certificata secondo parametri di legge – e del quale il gestore medesimo detenga la proprietà sostanziale ed il controllo effettivo. Infine, si rammenta che l'utilizzo della predetta infrastruttura dovrà essere disciplinato con apposita procedura nel Regolamento di scalo, oltre che regolamentata dal punto di vista tariffario”*.

VI.5.3. Le modifiche accessorie

78. Nella versione definitiva degli impegni, facendo seguito alla lettera di ENAC del 15 dicembre 2017, Sacbo si è impegnata a convocare il Comitato utenti entro il 31 gennaio 2018; Sacbo si è inoltre impegnata a inviare ad ENAC, entro i 15 giorni successivi alla riunione del Comitato degli

utenti, il relativo verbale sottoscritto dagli utenti stessi²⁷, nonché ad essere sentita in merito alla menzionata centralizzazione e a fornire ogni documento e informazione necessaria a tale scopo.

79. Sacbo si è inoltre impegnata ad indire una gara per la selezione del nuovo gestore del deposito in linea con le indicazioni fornite da ENAC.

VI.5.4. Valutazioni

80. L'Autorità ritiene che l'avvenuto avvio del procedimento teso alla centralizzazione dell'infrastruttura da parte di ENAC, a valle del nulla osta espresso da Sacbo, abbia nei fatti determinato il superamento della censura di Carboil – di natura formale – circa la mancata presentazione dell'istanza di centralizzazione da parte del gestore.

Più in generale, l'Autorità ritiene che l'impegno di Sacbo a porre in essere tutte le attività necessarie nell'ambito di tale procedimento di centralizzazione, e a dar seguito alle indicazioni di ENAC con riferimento alle modalità di indizione e al contenuto della prossima gara per il deposito, sia tale da assicurare la piena cooperazione del gestore nell'ambito del processo di centralizzazione del deposito, e che ciò assicurerà che tale infrastruttura sia messa a disposizione dei terzi secondo principi di parità di accesso e non discriminazione.

VI.6. La gara per la selezione del nuovo gestore del deposito

VI.6.1. Le misure originariamente proposte

81. Entro 10 giorni dalla risoluzione dell'affidamento attualmente in essere con Levorato Marcevaggi, Sacbo si è impegnata a indire una gara ad evidenza pubblica per l'affidamento della proprietà temporanea del deposito e della baia di carico esterna, nonché per l'utilizzo degli stalli di sosta per autobotti adiacenti al deposito. Sul punto, gli impegni contemplavano l'opzione di indire due gare separate, una per il deposito e l'altra per gli stalli ad esso adiacenti, ma tale scenario era rimesso ad uno studio sul rischio che confermasse la possibilità che il rifornimento all'interno del deposito potesse avvenire anche da parte di un soggetto che, sebbene unico, fosse diverso da colui che offre il servizio di stoccaggio.

82. Sacbo si è altresì impegnata a indire una gara che:

- tenga conto delle modalità eventualmente prescritte da ENAC in caso di centralizzazione del deposito. In questo contesto, con riferimento ad uno scenario di mancata centralizzazione dell'infrastruttura, Sacbo si è altresì impegnata a farsi parte attiva, mediante la proposizione di apposita istanza ad ENAC, affinché sia fissata da ENAC la tariffa da porre a base di gara e sia garantita la vigilanza tariffaria di ENAC per tutta la durata dell'affidamento conseguente alla gara;
- preveda, nel bando, che all'aggiudicatario saranno applicate le tariffe come approvate da ART calcolate sulla base della superficie aeroportuale affidata;
- preveda, nel bando, che la gara sia aggiudicata sulla base di criteri di assegnazione oggettivi e non discriminatori tali da garantire condizioni pro-concorrenziali, ancorati, tra gli altri, a parametri relativi alla sicurezza, alla capacità tecnica e alla qualità del servizio e delle manutenzioni, nonché ad altri criteri e parametri che fossero indicati da ENAC. In questo contesto, Sacbo si è impegnata a comunicare i criteri di aggiudicazione della gara all'Autorità prima della pubblicazione del bando;
- preveda in sede di gara che l'aggiudicatario debba corrispondere una somma per l'acquisto della proprietà del deposito inferiore all'indennizzo che Sacbo abbia corrisposto a Levorato Marcevaggi, sicché Sacbo subirà una perdita economica direttamente collegata all'esigenza di garantire l'effettiva contendibilità dei servizi in questione;

²⁷ Copia del verbale della riunione del Comitato utenti è stata trasmessa da Sacbo a ENAC in data 16 gennaio 2018.

– preveda, nel bando, che la proprietà temporanea del deposito e della baia di carico, la gestione degli stessi e degli stalli adiacenti al deposito, siano assegnate fino al 31 dicembre 2020, quando sarà entrato in esercizio il nuovo deposito, in modo da evitare proroghe dell'affidamento.

83. Infine, Sacbo si è impegnata ad invitare alla gara tutti gli operatori di *into plane* che hanno finora manifestato interesse a svolgere attività di stoccaggio presso l'aeroporto di Bergamo, e ad aggiudicare la gara nei sessanta giorni successivi alla pubblicazione del bando, con immissione dell'aggiudicatario del deposito entro 45 giorni dall'aggiudicazione.

84. Sacbo si è altresì impegnata a praticare una riduzione del [omissis]% dei canoni alla stessa dovuti da Levorato Marcevaggi per la concessione delle aree su cui si trova il deposito, che Levorato Marcevaggi si è impegnata specularmente a ribaltare sulle voci del corrispettivo (interessate dalla riduzione del canone) praticato ai soggetti che si avvalgono dei servizi di deposito e stoccaggio.

VI.6.2. Gli elementi emersi nell'ambito del market test

85. Sia Skytanking che Carboil hanno rilevato come la futura gara per la selezione del soggetto che offrirà il servizio di stoccaggio in aeroporto dovrebbe avere ad oggetto la sola gestione del deposito e non la cessione della sua proprietà temporanea, con relativo pagamento di una somma per il suo acquisto da parte dell'aggiudicatario della gara. La somma che l'aggiudicatario sarebbe tenuto a corrispondere qualora si prevedesse la cessione della proprietà sarebbe, a detta delle parti, difficilmente ammortizzabile nel breve periodo di durata della *sub*-concessione, che avrà scadenza in data 31 dicembre 2020.

86. Carboil ha sottolineato inoltre che l'impegno di Sacbo, oltre a limitarsi a replicare obblighi già imposti al gestore dalla legge o dalla normativa di settore, si risolverebbe in una misura ininfluenza ai fini dell'apertura del mercato dell'*into plane*, in quanto lo sconto offerto a Levorato Marcevaggi si applicherebbe alle compagnie petrolifere e non già agli operatori di messa a bordo. Carboil ha poi rilevato che l'impegno è incompleto nella misura in cui non pone in capo al gestore del deposito un obbligo di contabilità separata tra servizio di deposito/stoccaggio e servizio di *into plane*, che è invece indispensabile per garantire un'effettiva *par condicio* tra i concorrenti.

87. Come già anticipato, con riferimento alla gara ENAC ha invece considerato che la gestione del deposito centralizzato possa essere assicurata anche affidando lo stesso ad un operatore terzo, "*del quale il gestore medesimo detenga la proprietà sostanziale ed il controllo effettivo*".

VI.6.3. Le modifiche accessorie

88. Sacbo ha modificato gli impegni presentati prevedendo che la gara avrà ad oggetto la mera gestione del deposito e della baia di carico esterna e non la cessione della sua proprietà temporanea²⁸, salvo diverse disposizioni di ENAC in caso di centralizzazione del deposito, nel qual caso la gara sarà indetta tenendo conto delle modalità eventualmente prescritte da ENAC in sede di autorizzazione. Dando seguito alla contestazione mossa da Carboil, Sacbo si è inoltre impegnata a prevedere nel bando che l'aggiudicatario abbia l'obbligo di separazione contabile tra servizio di stoccaggio e servizio di *into plane*.

89. Sacbo ha inoltre chiarito che la gara non avrà ad oggetto anche gli stalli adiacenti al deposito, che saranno assegnati in virtù del meccanismo di turnazione descritto nel seguito.

90. Con riferimento all'impegno a prevedere la riduzione del [omissis]% dei canoni dovuti da Levorato, al fine di rendere più chiaro l'impegno in esame Sacbo ha infine modificato la

²⁸ Con riferimento all'ipotesi di gara per la mera gestione del deposito, la nuova versione degli impegni presentati da Sacbo prevede che l'aggiudicatario pagherà un canone quale corrispettivo regolamentato per l'area occupata e un canone annuale per l'uso dell'impianto commisurato alla quota di ammortamento del valore periziato dell'impianto oppure in linea con le indicazioni fornite da ENAC in caso di centralizzazione.

formulazione dell'impegno specificando che tale sconto sia ribaltato nella tariffa di stoccaggio, ritenendo che tale misura vada comunque a beneficio dell'intero settore dell'avio rifornimento e dunque anche indirettamente in favore dei rifornitori *into plane*. La versione definitiva degli impegni presentati da Levorato Marcevaggi riprende tale previsione, nella misura in cui contempla che la società ribalterà tale sconto sul corrispettivo praticato ai soggetti che si avvalgono dei servizi di deposito e di stoccaggio.

VI.6.4. Valutazioni

91. L'Autorità valuta positivamente l'impegno di Sacbo ad indire una gara per la selezione del gestore dell'unico deposito, in quanto ripristina le necessarie dinamiche di concorrenza per il mercato dello stoccaggio. Inoltre, le condizioni della gara appaiono idonee ad assicurare un'ampia partecipazione, a parità di condizioni per tutti gli operatori interessati; dando seguito alle osservazioni dei terzi intervenuti nel *market test*, Sacbo ha poi modificato le misure inizialmente proposte prevedendo che la gara abbia ad oggetto la mera gestione del deposito, salvo diverse disposizioni di ENAC a valle della centralizzazione del deposito (che in quanto tali non sono nella disponibilità della parte), in tal senso sterilizzando anche eventuali preoccupazioni circa la difficoltà di ammortizzare pienamente l'investimento sostenuto.

VI.7. L'impegno ad anticipare di circa un anno la realizzazione di un nuovo deposito e a porre in essere attività di conservazione e miglioramento delle condizioni concorrenziali nello scalo e dello scalo

VI.7.1. Le misure originariamente proposte

92. Sacbo si è poi impegnata a realizzare il nuovo deposito centralizzato entro l'estate del 2020, con circa un anno di anticipo rispetto ai tempi previsti nel vigente PSA 2016-2030. In particolare, al fine di accelerare i tempi previsti per la costruzione del nuovo deposito, in attesa del termine autorizzativo VIA e dell'autorizzazione urbanistica in conferenza servizi, Sacbo si è impegnata ad anticipare l'avvio della progettazione preliminare del nuovo deposito entro la fine del 2017.

93. Sacbo si è infine impegnata ad attivare un sistema di monitoraggio dei prezzi di tutti i singoli segmenti del mercato del rifornimento *into plane* – di cui potrà dare, se del caso, evidenza a ENAC o all'Autorità – allo scopo di migliorare la *performance* competitiva dei servizi in questione e di quelli dello scalo nella sua complessità.

VI.7.2. Gli elementi emersi nel corso del market test

94. Con riferimento alla costruzione del nuovo deposito, Carboil ha rilevato che l'impegno di Sacbo sarebbe incompleto in quanto non specifica le modalità di accesso al nuovo deposito da parte degli operatori di *into plane* e le relative condizioni di utilizzo. Si tratterebbe inoltre di una misura che il gestore aeroportuale avrebbe dovuto compiere comunque per adempiere ai suoi obblighi di garantire la piena funzionalità dell'aeroporto.

95. Con riferimento al sistema di monitoraggio dei prezzi, Carboil ha eccepito che l'impegno presentato si risolve in una mera dichiarazione di intenti, priva di portata cogente ed idonea a produrre un effetto di apertura efficace ed efficiente del mercato dell'*into plane*.

VI.7.3. Le modifiche accessorie

96. Sacbo non ha presentato modifiche accessorie agli impegni.

VI.7.4. Valutazioni

97. L'Autorità valuta positivamente l'impegno del gestore, il quale consiste nell'anticipare la costruzione del nuovo deposito, realizzandolo entro l'estate del 2020, con circa un anno di anticipo rispetto ai tempi previsti nel PSA. L'impegno ha dunque un valore aggiunto, e contribuisce alla

piena apertura del mercato della messa a bordo attraverso la costruzione anticipata di un deposito di maggiore capacità rispetto al deposito attualmente presente nel sedime aeroportuale. Con riferimento al sistema di monitoraggio dei prezzi, l'Autorità ritiene che esso possa contribuire a verificare l'andamento delle condizioni di concorrenza nel mercato della messa a bordo nell'aeroporto di Bergamo, e si inserisca in tal senso nel complesso degli impegni proposti.

VII. VALUTAZIONI CONCLUSIVE

98. In conclusione, gli impegni presentati da Sacbo e Levorato Marcevaggi appaiono complessivamente idonei a porre rimedio alle preoccupazioni concorrenziali espresse in sede di avvio del procedimento, e di possibile pregiudizio al commercio intraeuropeo, in quanto consentono una tempestiva apertura del mercato della messa a bordo di carburante per aviazione nell'aeroporto di Bergamo e ripristinano a regime condizioni di concorrenza per il mercato dello stoccaggio e dei relativi servizi nel medesimo aeroporto.

99. L'Autorità vigilerà sull'esecuzione degli impegni e si riserva di riaprire d'ufficio il procedimento ai fini e per gli effetti di quanto previsto dall'articolo 14-ter, commi 2 e 3, della legge n. 287/90.

RITENUTO, quindi, che gli impegni presentati da Sacbo - Società per l'Aeroporto civile di Bergamo Orio al Serio S.p.A. e Levorato Marcevaggi S.r.l. risultano idonei a far venire meno i profili anticoncorrenziali oggetto dell'istruttoria;

RITENUTO di disporre l'obbligatorietà degli impegni presentati da Sacbo - Società per l'Aeroporto civile di Bergamo Orio al Serio S.p.A. e Levorato Marcevaggi S.r.l. ai sensi dell'articolo 14-ter, comma 1, della legge n. 287/90;

Tutto ciò premesso e considerato:

DELIBERA

a) di rendere obbligatori Sacbo - Società per l'Aeroporto civile di Bergamo Orio al Serio S.p.A. e Levorato Marcevaggi S.r.l. gli impegni presentati, ai sensi dell'articolo 14-ter, comma 1, della legge n. 287/90, nei termini sopra descritti e allegati al presente provvedimento, di cui fanno parte integrante;

b) che Sacbo - Società per l'Aeroporto civile di Bergamo Orio al Serio S.p.A. e Levorato Marcevaggi S.r.l. presentino all'Autorità, una prima relazione dettagliata sull'attuazione degli impegni assunti entro il 30 giugno 2018 e, successivamente, entro il 31 dicembre di ciascuno degli anni 2018, 2019 e 2020;

c) di chiudere il procedimento senza accertare l'infrazione, ai sensi dell'articolo 14-ter, comma 1, della legge n. 287/90.

Il presente provvedimento verrà notificato ai soggetti interessati e pubblicato nel Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Avverso il presente provvedimento può essere presentato ricorso al TAR del Lazio, ai sensi dell'articolo 135, comma 1, lettera b), del Codice del processo amministrativo (Decreto Legislativo 2 luglio 2010, n. 104), entro sessanta giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso, fatti salvi i maggiori termini di cui all'articolo 41, comma 5, del Codice del processo amministrativo, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 8, comma 2, del Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n. 1199, entro il termine di centoventi giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso.

IL SEGRETARIO GENERALE

Roberto Chieppa

IL PRESIDENTE

Giovanni Pitruzzella
