



*Autorità Garante
della Concorrenza e del Mercato*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 14 giugno 2017;

SENTITO il Relatore Professor Michele Ainis;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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

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

VISTO il Regolamento 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);

VISTE le numerose segnalazioni pervenute da Skytanking S.r.l., da ultimo integrate in data 29 maggio 2017, e la richiesta di misure cautelari del 14 febbraio 2017;

VISTA la documentazione trasmessa dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, da ultimo integrata in data 12 maggio 2017;

VISTA la documentazione in atti;

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.

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).

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. L'interesse di nuovi operatori ad entrare nel mercato dei servizi di messa a bordo nell'aeroporto di Orio al Serio si inserisce nel contesto di crescita esponenziale dello scalo bergamasco negli ultimi 15 anni: se nel 2004 il traffico passeggeri è stato pari a circa 3.3 milioni, nel 2013 esso ha raggiunto la soglia dei 9 milioni; parimenti, nello stesso periodo, i movimenti in termini di decolli/atterraggi di aeromobili sono quasi raddoppiati (da circa 43.000 nel 2004 a circa 70.000 movimentazioni nel 2013)³. Il nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale ("PSA") contempla un'ulteriore crescita dello scalo, prevedendo di raggiungere, nei prossimi anni, la soglia di circa 14 milioni di passeggeri e di 100-130.000 movimenti⁴.

6. In questo contesto, il segnalante Skytanking 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 fronte del diniego di accesso all'infrastruttura, è precluso l'ingresso nel mercato dei servizi di messa a bordo all'interno dell'aeroporto⁵.

7. Con numerose integrazioni, pervenute da ultimo lo scorso 29 maggio 2017⁶, 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

³ Cfr. dati ENAC riportati nella segnalazione di Skytanking del 10 novembre 2014.

⁴ Cfr. verbale audizione di SACBO del 16 aprile 2015.

⁵ Cfr. comunicazione di Skytanking del 19 ottobre 2015 e del 13 febbraio 2017.

⁶ In particolare, Skytanking ha trasmesso informazioni, progressivamente integrate, in data 10 novembre 2014, 16 e 20 gennaio 2015, 11 febbraio 2015, 15 maggio 2015, 19 ottobre 2015, 24 marzo 2016, 2 agosto 2016, 14 febbraio 2017, 26 aprile 2017, 23 e 29 maggio 2017. La società è stata sentita in audizione il 20 novembre 2014, 3 febbraio 2015, 26 luglio 2016 e 16 maggio 2017.

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.

8. 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

9. 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.

10. 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 valle⁷. 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)⁸, 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

⁷ L'articolo 705 cod. nav. stabilisce infatti che “[i]l gestore aeroportuale è il soggetto cui è affidato, sotto il controllo e la vigilanza dell'ENAC, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire, secondo criteri di trasparenza e non discriminazione, le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato”; il comma 2 prosegue indicando le precise competenze del gestore aeroportuale, tra cui, per quanto qui di interesse, viene in rilievo il dovere di assicurare l'efficiente ed ottimale utilizzo delle risorse per la fornitura di servizi e attività di livello adeguato anche in relazione alla tipologia di traffico, assicurando agli utenti la presenza in aeroporto dei necessari servizi di assistenza a terra.

⁸ 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, parr. 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).

sui mercati liberalizzati della prestazione di servizi di assistenza a terra.

11. 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*", 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". Ai sensi dell'allegato A del Decreto Legislativo n. 18/1999, si considerano servizi di assistenza a terra "[l]'assistenza carburante e olio", che comprende (i) "*l'organizzazione e l'esecuzione del rifornimento e del recupero carburante, compreso il magazzinaggio, il controllo della qualità e della quantità delle forniture*" (punto 7.1); (ii) "*il rifornimento di olio e di altre sostanze liquide*" (punto 7.2), e dunque entrambe le attività di stoccaggio (o magazzinaggio) e di messa a bordo di carburante per aviazione. Secondo quanto riportato dalla relazione annuale dell'ENAC del 2004⁹, 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.

12. 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'ENAC¹⁰. 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

⁹ Cfr. ENAC, Annuario statistico 2004, disponibile sul sito istituzionale.

¹⁰ 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). L'articolo 4, comma 3, prevede poi che "[a] decorrere dal 1° gennaio 2001, almeno uno dei prestatori non deve essere controllato direttamente o indirettamente né dall'ente di gestione, né da un vettore che abbia trasportato più del 25% dei passeggeri o delle merci registrati nell'aeroporto durante l'anno precedente a quello in cui viene effettuata la selezione dei prestatori, né da un ente che controlla o che è controllato direttamente o indirettamente dall'ente di gestione o dal vettore interessati".

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”. Dinnanzi all'Autorità, ENAC ha precisato di poter dichiarare un'infrastruttura centralizzata solo a valle di apposita richiesta del gestore aeroportuale¹¹.

13. 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 corrispettivi¹².

IV. I FATTI OGGETTO DEL PROCEDIMENTO

IV.1 L'offerta dei servizi di stoccaggio e messa a bordo nell'aeroporto di Bergamo e le condotte del gestore aeroportuale

14. Nell'aeroporto di Bergamo è presente un unico deposito di stoccaggio di carburante per aviazione, il quale è stato tradizionalmente impiegato per l'offerta di un servizio integrato di stoccaggio e messa a bordo, prima da parte di JV Orio e poi da parte di Levorato Marcevaggi.

15. 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 “concede[re] 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

¹¹ Cfr. risposta dell'ENAC del 18 marzo 2015 e verbale di audizione del 17 marzo 2017.

¹² 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).

parte di soggetti diversi dall'impresa comune¹³.

16. Sotto il profilo della remunerazione, nell'ambito del “*contratto di affidamento*” SACBO percepisce due corrispettivi di natura fissa (un canone annuo di [omissis]* euro per la *sub*-concessione del suolo, e un corrispettivo di [omissis] euro per l'utilizzazione di beni di uso comune), cui si aggiunge un corrispettivo di natura variabile di [omissis] euro/litro definito “*corrispettivo per investimenti di sviluppo infrastrutture*”, non orientato ai costi sostenuti ma commisurato ai volumi di carburante gestiti.

17. 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.

18. In questo contesto, in data 16 maggio 2011, Skytanking comunicava al gestore aeroportuale l'intenzione di prestare servizi di messa a bordo in aeroporto. In data 16 giugno 2011, SACBO rappresentava la necessità di indirizzare la richiesta a JV Orio, società proprietaria del deposito¹⁴. Il 28 ottobre 2013 Skytanking presentava richiesta di accesso al deposito a JV Orio, la quale, come si dà atto anche nel prossimo paragrafo, manteneva una posizione sostanzialmente dilatoria.

19. Il successivo 20 dicembre 2013 l'intero capitale sociale di JV Orio veniva ceduto a Levorato Marcevaggi, a seguito di una procedura di gara ristretta cui erano stati invitati a partecipare anche altri operatori tra cui Skytanking e Carboil S.r.l. (“Carboil”). Dalla documentazione in atti risulta che il prezzo pagato da Levorato Marcevaggi per l'acquisto di JV Orio è stato ampiamente superiore rispetto a quello offerto da altri soggetti potenzialmente interessati all'acquisto e alle valutazioni effettuate con

¹³ I patti parasociali di JV Orio prevedevano che il servizio di stoccaggio e messa a bordo, considerato come un unicum, venisse offerto solo alle società petrolifere, anche non socie, a seguito della sottoscrizione di un apposito contratto di servizio, e dunque non contemplavano alcun accesso diretto al deposito da parte di soggetti terzi che volessero prestare il servizio di messa a bordo in concorrenza con l'impresa comune.

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

¹⁴ Cfr. comunicazione di Skytanking del 16 gennaio 2015. Inoltre, in data 13 febbraio 2012, l'ENAC invitava SACBO a garantire a Skytanking l'accesso al deposito sottolineando l'irrelevanza della titolarità di JV Orio degli impianti ai fini della limitazione dell'accesso di soggetti terzi all'infrastruttura. Il 21 marzo dello stesso anno, SACBO ribadiva a ENAC che la società avrebbe dovuto concordare con JV Orio i tempi e le modalità di utilizzo del deposito, posto che quest'ultimo non risultava essere un'infrastruttura centralizzata. A valle di queste prime interlocuzioni, SACBO ha concesso a Skytanking un'area ad uso parcheggio autobotti e un piccolo locale ad uso spogliatoio (cfr. comunicazione di Skytanking del 10 novembre 2014).

riferimento ad uno scenario di condivisione dell'infrastruttura¹⁵.

20. A valle della vendita, in data 3 giugno 2014, SACBO prorogava il “*contratto di affidamento*” in favore di JV Orio fino al 2023, ancora una volta alle medesime condizioni concordate originariamente. Il 20 giugno 2014 JV Orio veniva poi fusa per incorporazione in Levorato Marcevaggi; con lettera del 12 novembre 2014, SACBO comunicava a Levorato Marcevaggi di acconsentire al suo “*subentro*” nel contratto di affidamento “*per effetto della fusione per incorporazione*”.

21. 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 emerge che SACBO abbia anche iniziato a prospettare la possibilità per ciascun operatore di *into plane* di attrezzarsi con soluzioni alternative, consistenti nella costruzione di ulteriori depositi di stoccaggio¹⁶. Sin 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, risulta tuttavia che SACBO non abbia 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 PSA¹⁷.

22. A fronte dell'inerzia di SACBO nell'ambito dei procedimenti di approvazione dei depositi alternativi, Carboil ha avviato un contenzioso amministrativo nel quale ha poi contestato anche, in termini più generali, l'illegittimità del rifiuto di accesso al deposito. Tale contenzioso si è concluso nel gennaio 2016 con una pronuncia del Consiglio di Stato il quale, sulla base di una relazione tecnica presentata da Levorato Marcevaggi, ha ritenuto che l'eventuale accesso al deposito da parte di soggetti terzi sia inibito da esigenze di sicurezza che rendono necessaria la costruzione di una baia di carico esterna per il rifornimento di terzi¹⁸.

23. Sul punto, vale tuttavia fin da subito sottolineare che, come meglio illustrato nei prossimi paragrafi, come dichiarato dall'ENAC lo scorso 17 marzo 2017, non sussistono reali giustificazioni al rifiuto di accesso al deposito nella sua attuale configurazione, in quanto le esigenze di sicurezza prospettate potrebbero essere mitigate semplicemente disciplinando il

¹⁵ Cfr. [omissis].

¹⁶ Cfr. lettera di SACBO a ENAC del 21 marzo 2012.

¹⁷ Cfr. comunicazione di Skytanking del 15 maggio 2015.

¹⁸ Consiglio di Stato, sez. IV, sentenza 5 ottobre 2016, n. 4093.

traffico delle autobotti, mettendo dunque in discussione la completezza degli elementi fattuali posti a fondamento di quel giudizio.

IV.2 I rifiuti di accesso al deposito da parte di JV Orio/Levorato Marcevaggi

24. Come già anticipato, in data 28 ottobre 2013 Skytanking presentava una richiesta di accesso al deposito a JV Orio, chiedendo la contestuale determinazione delle tariffe di stoccaggio. Sebbene con lettera del 15 novembre 2013 JV Orio abbia mostrato un'apparente disponibilità all'accoglimento dell'istanza, il titolare del deposito ne ha poi subordinato il buon esito alla trasmissione da parte di Skytanking di una serie informazioni confidenziali, tra cui la lista dei potenziali clienti (ovvero le società petrolifere) a cui sarebbe stato offerto il servizio di messa a bordo presso lo scalo di Bergamo¹⁹.

25. A seguito di un sollecito di Skytanking in data 29 gennaio 2014, dopo circa un mese JV Orio, ormai ceduta a Levorato Marcevaggi, rispondeva tuttavia negando in termini perentori l'accesso al deposito sul presupposto di non poter “*sub concedere le attività di stoccaggio e rifornimento né spazi nelle aree oggetto del contratto di affidamento stipulato con SACBO in data 6 novembre 2003*”.

26. Pur in presenza di ulteriori richieste di Skytanking, nel corso del 2014 proseguiva il diniego di JV Orio la quale, in data 11 marzo 2014, rinviava anche al provvedimento dell'Autorità del 2003 sulla costituzione dell'impresa comune e ai patti parasociali in quella sede notificati²⁰, i quali si limitavano a contemplare l'accesso per le sole società petrolifere concorrenti, e dunque non per gli operatori di *into plane* che non sono titolari del carburante. In una lettera indirizzata al regolatore del 16 febbraio 2015, Levorato Marcevaggi ha poi sostenuto che non sussiste alcun obbligo legale di garantire accesso ad operatori di *into plane* terzi in quanto il deposito non ha natura centralizzata²¹.

¹⁹ Cfr. comunicazione di Skytanking del 10 novembre 2014.

²⁰ Cfr. il già citato provvedimento dell'11 settembre 2003, n. 12421, caso I571, Esso Italiana-Shell Italia – SACBO/JV Orio.

²¹ In tal senso, Levorato Marcevaggi ha sostenuto che “[f]in da febbraio 2014, la nostra società ha declinato la richiesta di Skytanking di utilizzare le nostre strutture per svolgere l'attività di c.d. *into plane* si precisa che JV Orio è titolare di un c.d. “contratto di affidamento” con il gestore SACBO e che, nell'aeroporto gestito da SACBO, non vi è alcuna centralizzazione del servizio *into plane*. ...essendo esclusa la natura di infrastruttura centralizzata del deposito di nostra proprietà, non ci consta sia sussistente alcun obbligo di legge a riscontrare positivamente le richieste di Skytanking”.

V. L'ATTIVITÀ PREISTRUTTORIA

27. Vista la documentazione in atti sul punto delle evidenti difficoltà di accesso al mercato della messa a bordo, in fase preistruttoria sono state richieste informazioni tanto al gestore aeroportuale SACBO quanto alla società Levorato Marcevaggi, assumendo contestualmente ulteriori riscontri da parte del segnalante Skytanking e da parte di ENAC.

V.1 La posizione di SACBO

28. SACBO ha in primo luogo dichiarato di essere a conoscenza dell'avvenuta presentazione di richieste di ingresso da parte di tre operatori, fra cui il segnalante, e ciò in quanto ciascun soggetto che intende accedere al sedime aeroportuale è tenuto a presentare una specifica richiesta al gestore tesa a valutarne l'idoneità e la relativa certificazione²².

29. Con riferimento ai rapporti contrattuali con JV Orio/Levorato Marcevaggi, nella propria audizione del 16 aprile 2015 SACBO ha sostenuto che l'oggetto dell'originario "*contratto di affidamento*" è la sola gestione del deposito "*ancorché sia stato inteso specificare per quali attività dovevano essere utilizzate l'infrastruttura e l'area sulla quale quest'ultima insiste*" e che inoltre, a suo dire, l'avvenuta liberalizzazione del servizio di messa a bordo non "*determin[a] automaticamente il libero accesso al deposito di stoccaggio del carburante*". Il gestore ha inoltre dato atto di aver previsto la costruzione di un nuovo deposito di natura centralizzata nell'ambito del nuovo PSA in vigore dal 2023, ritenendo nel medio periodo possibile la prestazione di servizi di *into plane* da parte di terzi attraverso l'utilizzo di autobotti rifornite all'esterno del sedime aeroportuale. A tale scopo, SACBO ha recentemente completato la costruzione di due stalli per autobotti che sono stati messi a disposizione di Skytanking ad esito di una procedura ad evidenza pubblica.

30. In quella stessa audizione, SACBO ha inoltre manifestato la propria disponibilità a favorire l'apertura del mercato dei servizi di messa a bordo anche intraprendendo un dialogo con Levorato Marcevaggi e con ENAC, finalizzato ad identificare e predisporre le modifiche strutturali al deposito necessarie per consentire l'accesso da parte di più operatori. SACBO stimava i tempi di chiusura di tale processo in circa dieci mesi dichiarando comunque che, non trattandosi di un'infrastruttura centralizzata, le condizioni

²² Cfr. verbale di audizione di SACBO del 16 aprile 2015.

economiche di accesso al deposito sarebbero state oggetto di libera contrattazione fra le parti.

V.2 La posizione di Levorato Marcevaggi

31. Levorato Marcevaggi ha ribadito che il deposito non è una infrastruttura centralizzata ai sensi dell'articolo 9 del Decreto Legislativo n. 18/1999 e pertanto, quantomeno sotto il profilo regolamentare, non sussiste alcun obbligo di garantire accesso ai terzi. Più in generale, Levorato Marcevaggi ha 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]/ 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 terzi²³.

32. L'operatore si è quindi impegnato a porre in essere, in tempi brevi, tutti gli adempimenti amministrativi e tecnici necessari a realizzare le modifiche prospettate e, nella propria audizione del 22 maggio 2015, indicava una tempistica di completamento dei lavori pari a circa sei mesi. Nei mesi a seguire, Levorato Marcevaggi ha trasmesso alcune ulteriori comunicazioni sullo stato di avanzamento della procedura di predisposizione della baia di carico, che tuttavia ad oggi risulta non essere stata costruita né risulta concluso l'iter di approvazione del relativo progetto da parte di ENAC²⁴.

V.3 La posizione di ENAC

33. In fase preistrutturativa, ENAC ha in primo luogo sostenuto che il deposito è un'infrastruttura centralizzata “*di fatto*” e che dunque sia SACBO che Levorato Marcevaggi sono tenuti, anche da un punto di vista regolamentare, a garantire l'accesso a tutti gli operatori che lo richiedano al fine di prestare

²³ Cfr. verbale di audizione di Levorato Marcevaggi del 22 maggio 2015 e successiva comunicazione del 3 giugno 2015.

²⁴ Nel ribadire la propria autonomia nella determinazione delle tariffe di stoccaggio, in data 11 dicembre 2015 Levorato Marcevaggi ha altresì prodotto una relazione di un consulente esterno sulla possibile tariffa di stoccaggio, calcolata scomponendo i due servizi di stoccaggio e messa a bordo che attualmente sono oggetto di un corrispettivo unico.

servizi di messa a bordo²⁵.

34. In secondo luogo, con riguardo alla possibilità di prestare servizi di *into plane* facendo ricorso a soluzioni diverse dall'accesso al deposito, ENAC ha osservato che la messa a disposizione da parte del gestore aeroportuale di stalli per la sosta di autobotti non appare sufficiente a consentire l'apertura del mercato. In particolare, ENAC ha osservato “*che la mera concessione dell'utilizzo di stalli a Skytanking, non accompagnata dalla possibilità di utilizzare la struttura di deposito anche per le attività di acquisizione del carburante, genera di fatto una condizione operativa fortemente anticompetitiva rispetto a coloro che, invece, possono usufruire dell'unico deposito disponibile fornendo il servizio di messa a bordo quasi in regime di monopolio*”²⁶.

35. 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 Marcevaghi 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*”²⁷. Tale dato emerge, oltre che da quanto affermato dal regolatore, anche da una relazione interna predisposta dal *Safety Manager* di SACBO del 20 marzo 2015, prodotta da ENAC all'Autorità lo scorso 12 maggio²⁸.

36. L'ENAC ha inoltre rappresentato che il procedimento di approvazione della baia di carico è ancora *in itinere*, prospettando possibili rallentamenti sui suoi sviluppi imputabili ad una non tempestiva azione di SACBO²⁹.

V.4 La posizione di Skytanking

37. Il segnalante ha sostenuto che il deposito esistente a Bergamo rappresenta un'infrastruttura essenziale per poter svolgere servizi di messa a bordo all'interno dell'aeroporto. A tal proposito, Skytanking ha ricordato che, da un lato, non sono praticabili soluzioni tecniche alternative quali la

²⁵ Cfr. verbale di ENAC di audizione di SACBO in data 30 settembre 2016.

²⁶ Cfr. verbale di audizione di SACBO e Skytanking presso ENAC del 7 febbraio 2017, trasmesso in data 27 febbraio 2017.

²⁷ Cfr. verbale di audizione di ENAC dinanzi agli Uffici dell'Autorità in data 17 marzo 2017.

²⁸ Cfr. comunicazione dell'ENAC del 12 maggio 2017.

²⁹ Cfr., da ultimo, comunicazione di ENAC del 12 maggio 2017.

costruzione di ulteriori depositi, anche denunciando condotte dilatorie assunta dal gestore aeroportuale nei procedimenti amministrativi a ciò preordinati³⁰; dall'altro, Skytanking ha affermato che non risulta possibile utilizzare depositi esterni al sedime aeroportuale in ragione di una serie di ostacoli di natura fiscale, doganale, tecnica, di sicurezza e ambientale né, per le medesime motivazioni, appare percorribile la soluzione di operare attraverso autobotti rifornite all'esterno del sedime aeroportuale³¹. Pertanto, pur essendo Skytanking aggiudicatario degli stalli per autobotti recentemente messi a gara da SACBO, allo stato la società non è in condizione di operare all'interno dell'aeroporto.

38. Con riferimento all'accesso all'attuale deposito, il segnalante ha rilevato che il rifiuto di accesso legato ad un'asserita impossibilità di uso condiviso è ingiustificato anche considerando che esso è già oggetto di accesso continuo da parte di più autobotti delle compagnie petrolifere. I rifiuti di accesso al deposito non appaiono giustificati neppure alla luce di asserite esigenze di sicurezza in quanto *“eventuali problematiche di accesso al deposito ben potrebbero essere risolte attraverso un'adeguata regolamentazione dell'accesso e della circolazione delle autocisterne all'interno del sedime aeroportuale ove è ubicato il deposito. Resta inteso che nelle fasce orarie in cui le autocisterne non devono accedere al deposito di carburante per la successiva attività di messa a bordo, tali automezzi ben potrebbero sostare negli stalli esterni al sedime (di cui Skytanking dispone in quanto aggiudicataria delle recente gara indetta da SACBO)”*³².

VI. I MERCATI RILEVANTI

39. Nell'ambito della gestione aeroportuale sono individuabili tre ampie tipologie di servizi: i servizi relativi alla gestione delle infrastrutture, i servizi di assistenza a terra (*handling*) e i servizi commerciali³³. 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. Come già anticipato, i servizi di assistenza a terra nell'aeroporto di Bergamo devono ritenersi pienamente

³⁰ Cfr. comunicazione di Skytanking del 15 maggio 2015.

³¹ Cfr. comunicazione di Skytanking del 19 ottobre 2015 e del 13 febbraio 2017.

³² Cfr. verbale di audizione di Skytanking del 16 maggio 2017.

³³ Cfr., e.g., provvedimento di chiusura istruttoria del 23 ottobre 2008, n. 19020, caso A376, Aeroporti di Roma/Tariffe aeroportuali, in Boll. n. 40/2008, par. 57.

liberalizzati quantomeno a partire dal 1° gennaio 2005, avendo l'aeroporto superato le soglie di traffico di cui all'articolo 4, comma 1, del Decreto Legislativo n. 18/99 nel corso dell'anno 2004.

VI.1 Il mercato della gestione delle infrastrutture aeroportuali

40. 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 ed al controllo delle attività che ivi si svolgono.

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

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

VI.2 Il mercato dello stoccaggio e dei relativi servizi

43. 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.

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

45. Dagli accertamenti preistruttori 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 autobotti³⁴.

³⁴ Più in particolare, come già dato atto in precedenza, 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. Sul punto, si osserva che non esistono presso l'aeroporto altri impianti simili né è praticabile alcuna soluzione tecnica alternativa

46. 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.

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

47. Il servizio di messa a bordo consiste nel servizio di prelievo 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.

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

49. Levorato Marcevaggi è attualmente l'unico operatore attivo nel mercato dei servizi di messa a bordo all'interno dell'aeroporto di Bergamo.

VII. VALUTAZIONI

VII.1 L'abusività delle condotte assunte da SACBO

50. Sulla base delle evidenze in atti sembra che il gestore aeroportuale, sfruttando la propria posizione dominante sul mercato della gestione delle infrastrutture aeroportuali, abbia 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 Bergamo³⁵. La strategia del gestore si è delineata, in particolare,

per lo svolgimento dei servizi di stoccaggio e messa a bordo; pertanto qualsiasi operatore attivo di messa a bordo non può operare se non usufruendo del deposito di JV Orio/Levorato Marcevaggi.

Quanto all'impossibilità di duplicare il deposito, si rileva che, pur avendo a più riprese il denunciante, così come altri operatori concorrenti, intrapreso iniziative volte a costruire un nuovo deposito di stoccaggio, dalle evidenze a disposizione è emerso che la costruzione di nuove infrastrutture risulta possibile solo a fronte di una variante al PSA, vale a dire in un arco temporale estremamente lungo, e quindi incompatibile con lo sviluppo di concorrenza nell'offerta di servizi di *into plane* nel medio periodo.

³⁵ Cfr., e.g., decisione della Commissione europea 98/190/EC del 14 gennaio 1998, caso IV/34.801, FAG, G.U.U.E. L 72/98.

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 avuto l'effetto di mantenere tale situazione negli anni, il gestore sembra 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, anche attraverso la mancata tempestiva rappresentazione a ENAC e all'Autorità delle diverse modalità con cui è possibile gestire in sicurezza l'accesso al deposito da parte di terzi.

51. 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 la concorrenza nei servizi di messa a bordo da parte di soggetti diversi dalla società partecipata JV Orio, unica utilizzatrice del deposito di stoccaggio. Nella misura in cui SACBO non ha modificato il “*contratto di affidamento*” sottoscritto nel 2003 e tutt'ora in vigore, ad esempio definendo obblighi e modalità di accesso all'unico deposito attualmente presente sul sedime aeroportuale da parte degli operatori di *into plane* terzi, ovvero non ha utilizzato le proprie prerogative al fine di attivare il processo regolamentare per la dichiarazione di centralizzazione dell'infrastruttura con conseguente accesso dei 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'affidamento, confermato in favore di JV Orio senza l'espletamento di alcuna procedura di concorrenza per il mercato.

52. In secondo luogo, 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 ha quindi 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*.

53. In terzo luogo, SACBO appare aver assunto una condotta ostruzionistica

e dilatoria sia nell'ambito dei procedimenti amministrativi di autorizzazione di eventuali depositi alternativi sia nell'ambito dell'approvazione del progetto della baia di carico da parte di ENAC, oltre che con riferimento a quanto rappresentato a tal proposito, dinnanzi al regolatore e all'Autorità, in merito alle esigenze di *safety* ad esso sottese. Tale ultima condotta sarebbe peraltro stata assunta nella consapevolezza del gestore che gli operatori di *into plane* interessati dai diversi procedimenti avrebbero in realtà potuto prestare i propri servizi senza dover necessariamente attendere, a seconda del caso, la costruzione di ulteriori depositi o di una baia di carico esterna al deposito attuale. In tal senso si è infatti espresso il *Safety Manager* di SACBO con una relazione del 20 marzo 2015, trasmessa recentemente da ENAC all'Autorità, dalla quale emerge che, contrariamente a quanto rappresentato da SACBO, è possibile accedere al deposito nella sua attuale configurazione mitigando eventuali rischi di sicurezza anche solo con la semplice regolazione del traffico all'interno del deposito.

54. Sulla base delle evidenze in atti appare che l'interesse del gestore a porre in essere le condotte oggetto di contestazione possa essere legato al livello dei corrispettivi che questi percepisce nell'ambito del “*contratto di affidamento*”, anche commisurati ai litri di carburante e non orientati ai costi sostenuti. Sul punto, si consideri anche che, alla luce della prassi decisionale dell'Autorità, l'assenza di orientamento al costo dei corrispettivi percepiti dal gestore potrebbe assumere autonoma natura abusiva³⁶.

VII.2 L'abusività delle condotte assunte da JV Orio/Levorato Marcevaggi

55. Sulla base delle evidenze in atti, risulta che JV Orio abbia 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, sulla base delle evidenze in atti appare che JV Orio abbia 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 allo scopo di mantenere la propria posizione di sostanziale monopolio anche nel mercato a valle dell'*into plane*.

56. Dagli accertamenti preistruttori condotti risulta infatti che il deposito

³⁶ Cfr., e.g., Consiglio di Stato, sez. VI, sentenza 24 giugno 2010, n. 4013, parr. 2.1 ss.

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.

57. I rifiuti di accesso appaiono ingiustificati alla luce degli elementi in atti. Dapprima, 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 e in un secondo momento richiamando l'impossibilità di "subconcedere" l'affidamento rilasciato dal gestore aeroportuale. Tali motivazioni appaiono evidentemente pretestuose nella misura in cui la parte non vi ha più fatto riferimento in seguito, allorquando la società si è impegnata dinnanzi all'Autorità a garantire l'accesso dei terzi a fronte del medesimo assetto informativo e contrattuale.

58. Parimenti le motivazioni tecniche relative alla necessità di apportare modifiche strutturali al deposito appaiono pretestuose, considerando infatti che quest'ultime sono state invocate solo dopo l'avvio dell'interlocuzione con l'Autorità. In tal senso, Levorato Marcevaggi 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 terzi. Secondo quanto invece dichiarato dall'ENAC, che ha trasmesso anche una relazione di SACBO del 20 marzo 2015, 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.

VII.3 Conclusioni

59. Per questi motivi, le condotte assunte da SACBO e da JV Orio/Levorato Marcevaggi, come sopra descritte, appaiono integrare gli estremi di distinti abusi di posizione dominante nei rispettivi mercati in cui essi 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.

VIII. IL PREGIUDIZIO AL COMMERCIO INTRAEUROPEO

60. Le condotte esaminate rientrano 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. Si consideri, a tal proposito, anche che l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio rappresenta il terzo scalo nazionale sotto il profilo del numero di passeggeri.

RITENUTO, pertanto, che le condotte tenute da SACBO, quantomeno a far data dal 1° gennaio 2005 e tutt'ora in corso, siano suscettibili, per le ragioni sopra esposte, di configurare una o più violazioni dell'articolo 102 TFUE;

RITENUTO, altresì, che le condotte tenute da JV Orio/Levorato Marcevaggi, quantomeno a partire dal 15 novembre 2013 e tutt'ora in corso, siano suscettibili, per le ragioni sopra esposte, di configurare una violazione dell'articolo 102 TFUE;

RITENUTO, infine, di rigettare la richiesta di misure cautelari presentata dal segnalante Skytanking, non sussistendo allo stato il requisito dell'urgenza dovuta al rischio di un danno grave e irreparabile per la concorrenza;

DELIBERA

a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti di Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio S.p.A. e Levorato Marcevaggi S.r.l. per accertare l'esistenza di possibili violazioni dell'articolo 102 TFUE;

b) la fissazione del termine di trenta giorni decorrenti dalla notifica del presente provvedimento per l'esercizio da parte dei legali rappresentanti delle parti del diritto di essere sentiti, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione Energia e Industria di Base di questa Autorità almeno 15 giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;

c) che il responsabile del procedimento è la dott.ssa Clara Beatrice Calini;

d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione Energia e Industria di Base di questa Autorità dai rappresentanti legali delle parti, nonché da persona da essi delegata;

e) che il procedimento deve concludersi entro il 31 dicembre 2017.

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

IL SEGRETARIO GENERALE

Roberto Chieppa

IL PRESIDENTE

Giovanni Pitruzzella