

## **I641 - RIFORNIMENTI AEROPORTUALI**

*Provvedimento n. 13812*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 9 dicembre 2004;

SENTITO il Relatore Professor Carlo Santagata;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO l'articolo 81 del Trattato CE;

VISTO l'articolo 54 della legge 6 febbraio 1996, n. 52;

VISTO il Regolamento del Consiglio n. 1/2003 del 16 dicembre 2002;

VISTA la segnalazione del 9 aprile 2004 relativa all'esistenza di un'intesa tra alcune società attive nel settore dei carburanti per aviazione volta alla ripartizione delle forniture alle compagnie aeree;

VISTA la documentazione in proprio possesso;

VISTI gli atti del procedimento;

CONSIDERATO quanto segue:

### **I. LA SEGNALAZIONE**

1. In data 9 aprile 2004 è pervenuta all'Autorità una segnalazione - inviata, per conoscenza, anche al Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali e al Comando dei Carabinieri – Ispettorato del Lavoro - relativa all'esistenza di un'intesa tra alcune società petrolifere nel mercato della commercializzazione di carburante per aviazione ("*jet fuel*"), realizzata anche attraverso l'operatività delle società partecipate che svolgono attività di stoccaggio e messa a bordo di tale prodotto petrolifero presso gli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Milano Linate.

2. Il segnalante evidenzia che le pattuizioni tra le società petrolifere, che regolano il funzionamento delle imprese comuni che svolgono i servizi aeroportuali di messa a bordo, consentono di ripartire preventivamente e in pieno accordo l'intero mercato della fornitura di carburante per aeromobili, a livello nazionale ed europeo, eliminando ogni forma di concorrenza tra le imprese madri a sicuro danno delle compagnie aeree. Tali ripartizioni muterebbero periodicamente e sarebbero dovute al soddisfacimento di insorgenti esigenze delle società petrolifere, in modo che "*la mutata esigenza di una singola Società Petrolifera in un tempo ed in un luogo determinato non inneschi un effetto concorrenziale*". Esse influenzerebbero altresì il mercato del lavoro in quanto lo spostamento di forniture tra società petrolifere e su aeroporti diversi consente di attivare procedure di mobilità dei lavoratori.

### **II. LE PARTI**

#### ***Le società petrolifere che forniscono carburante per aviazione***

3. Eni S.p.A. (di seguito Eni) svolge, attraverso numerose società controllate, attività nei settori del petrolio, del gas naturale, della petrolchimica, della finanza, dell'ingegneria e dei servizi. In particolare, nel settore del carburante per aviazione, Eni, tramite la propria Divisione Refining & Marketing, opera con marchio Agip nell'attività di distribuzione e vendita alle compagnie aeree in circa quaranta scali aeroportuali, più della metà dei quali ubicati in Italia.

Il capitale sociale di Eni è detenuto per il 20,33% dal Ministero dell'Economia e Finanze e per il 10% dalla Cassa Depositi e Prestiti, mentre il restante capitale è quotato presso alcune borse valori. Il fatturato realizzato da Eni nel 2003 è stato di circa 42,3 miliardi di euro.

4. Esso Italiana S.r.l. (di seguito, ESSO) è una società attiva nel settore della raffinazione, commercializzazione e distribuzione di prodotti petroliferi. Il capitale sociale di ESSO è detenuto per il 99% dalla ExxonMobil Mediterranea S.r.l..

Il fatturato realizzato nel 2003 da ESSO è stato di circa 10,4 miliardi di euro.

5. Kuwait Petroleum Italia S.p.A. (di seguito Kuwait), svolge attività di raffinazione, commercializzazione e distribuzione di prodotti petroliferi. Il capitale sociale di Kuwait è detenuto in misura pari al 99,992% dalla Kuwait Petroleum Europe BV e per la rimanente parte, pari allo 0,008%, dalla Kuwait Petroleum Europort BV, società di diritto olandese. Entrambe le società appartengono al gruppo facente capo alla Kuwait Petroleum Corporation, compagnia di Stato del Kuwait.

Nel 2003 il fatturato realizzato da Kuwait è stato di circa 5,9 miliardi di euro.

6. Shell Italia S.p.A. (di seguito Shell) è una società attiva nella produzione, raffinazione e commercializzazione di prodotti petroliferi, idrocarburi e prodotti petroliferi. Shell fa parte del Gruppo Royal Dutch/Shell.

Il fatturato realizzato nel 2003 da Shell è stato di circa 3,3 miliardi di euro.

**7.** Tamoil Petroli S.p.A. (di seguito Tamoil) è una società attiva nel settore della raffinazione, commercializzazione e distribuzione di prodotti petroliferi. Tamoil è direttamente controllata da Tamoil Italia S.p.A. la quale è a sua volta controllata dalla società di diritto olandese OilInvest Netherlands B.V.

Il fatturato realizzato nel 2003 da Tamoil è stato di circa 4,9 miliardi di euro.

**8.** Total Italia S.p.A. (di seguito Total) è una società attiva nella produzione e commercializzazione di oli minerali, carburanti, prodotti chimici e petrolchimici. Il capitale sociale di Total è interamente detenuto dalla società di diritto francese Total Holdings Europe S.A. a sua volta controllata da Total S.A., società a capo del gruppo franco-belga Total Fina Elf Aquitaine.

Il fatturato realizzato nel 2003 da Total è stato di circa 4,0 miliardi di euro.

*Le società comuni che svolgono attività di stoccaggio e messa a bordo di jet fuel negli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Milano Linate*

**9.** Disma S.r.l. (di seguito Disma) è una società che gestisce il sistema di deposito e rifornimento statico (tramite idranti) di carburante per aerei nell'aeroporto di Milano Malpensa. Il capitale sociale di Disma è posseduto al 25% da Eni (tramite la controllata AgipRete S.p.A.), al 12,5% ciascuna da Esso, Shell e Kuwait, nonché, al 18,75% ciascuna da Total e dalla Società per Esercizi Aeroportuali SEA S.p.A., che detiene la gestione degli aeroporti di Milano Linate e Malpensa. Disma è attiva dal 1995 e la sua costituzione è stata autorizzata nel 1993 con lettera amministrativa dalla Commissione UE.

Nel 2003 Disma ha realizzato un fatturato di 5,5 milioni di euro.

**10.** Seram S.r.l. (di seguito Seram) è una società attiva dal 1994 che gestisce il sistema di deposito e rifornimento statico (tramite idranti) di carburante per aerei nell'aeroporto di Roma Fiumicino. Il capitale sociale di Seram è posseduto al 25% da Eni (tramite la controllata AgipRete S.p.A.), al 37,5% da Total e al 12,5% ciascuna da Kuwait, Shell ed Esso. Nel 2003 Seram ha realizzato un fatturato di 3 milioni di euro.

**11.** Hub S.r.l. (di seguito Hub) è una società che svolge attività di stoccaggio e messa a bordo di prodotti petroliferi destinati all'aviazione presso l'aeroporto di Milano Linate e di sola messa a bordo di tali prodotti presso gli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Malpensa. Hub è posseduta con quote paritetiche da Eni (tramite la controllata AgipRete S.p.A.), da Esso e da Kuwait. La costituzione di Hub è avvenuta nel 1998<sup>1</sup>. Nel 2003 Hub ha realizzato un fatturato di circa 17,4 milioni di euro.

**12.** Rifornimenti Aeroporti Italiani S.r.l. (di seguito Rai) è un'impresa costituita nel corso del 2004 a seguito della modifica della denominazione sociale della Rifornimenti Aeroporti Fiumicino S.r.l. (di seguito Raf) e dell'acquisizione delle attività delle società Rifornimenti Aeroporti Milanesi S.r.l. (di seguito Ram) e Airport Refuelling Service S.r.l. (di seguito Ars), poi messe in liquidazione. Raf, Ram e Ars operavano nello stoccaggio e messa a bordo di prodotti petroliferi destinati all'aviazione. In particolare Ram, società costituita nel 1980<sup>2</sup>, effettuava lo stoccaggio e la messa a bordo di tali prodotti nell'aeroporto di Milano Linate e la sola messa a bordo in quello di Milano Malpensa, mentre Raf e Ars, società attive rispettivamente dal 1970 e dal 1997, effettuavano la messa a bordo nell'aeroporto di Roma Fiumicino. Rai svolge le stesse attività che fino alla sua costituzione erano svolte da Raf, Ram e Ars ed il suo capitale sociale è detenuto con quote paritetiche da Shell, Tamoil e Total. Nel 2003, il fatturato realizzato insieme dalle tre società confluite in Rai (Ram, Raf e Ars) era stato di circa 9,6 milioni di euro.

### III. IL FATTO

**13.** Le società petrolifere Eni, Esso, Kuwait, Shell, Tamoil e Total forniscono *jet fuel* alle compagnie aeree presso gli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Milano Linate avvalendosi dei servizi di stoccaggio e messa a bordo delle società partecipate Hub, Rai, Disma e Seram.

**14.** Le condotte denunciate, precisate nel corso di una audizione tenutasi in data 30 aprile 2004, consisterebbero in un esteso ricorso a trasferimenti di carburante per aviazione (a titolo di permuta o compravendita) tra società petrolifere nell'ambito dell'operatività delle società di rifornimento aeroportuale, nel sostituirsi, in modo concordato, nel rifornimento su singoli voli di spettanza dei concorrenti e, più in generale, in una gestione dei rifornimenti ai vettori aerei considerata non compatibile con un assetto effettivamente concorrenziale del mercato. Tali condotte sarebbero agevolate dalla partecipazione delle società petrolifere nel capitale delle società di servizi aeroportuali, come rappresentata nella tabella che segue.

<sup>1</sup> [Cfr. provv. n. 6001 del 20 maggio 1998, caso 1325 – AgipPetroli-Esso Italiana-Kuwait Petroleum Italia, in Boll. n. 21/1998.]

<sup>2</sup> [Cfr. provv. n. 3163 del 20 luglio 1995, caso 1117 – RAM Rifornimenti Aeroporti Milanesi, in Boll. n. 29/1995.]

**Tabella 1: Imprese comuni di servizi aeroportuali e quote di partecipazione delle società petrolifere**

Impresa comune	Servizio fornito	Aeroporto	Agip	Esso	Kuwait	Shell	Tamoil	Total	Altri
DISMA	deposito e rifornimento statico (idranti)	Malpensa	25%	12.5 %	12.5 %	12.5 %		18.75 %	SEA 18.75%
SERAM	deposito	Fiumicino	25%	12.5 %	12.5 %	12.5 %		37.5 %	
HUB	messa a bordo	Malpensa							
	deposito e messa a bordo	Linate	33.3 %	33.3 %	33.3 %				
	messa a bordo	Fiumicino							
RAI (*)	messa a bordo	Malpensa							
	deposito e messa a bordo	Linate				33.3 %	33.3 %	33.3 %	
RAM	messa a bordo	Fiumicino							
	messa a bordo	Malpensa			(#)	X	X	X	
RAF	deposito e messa a bordo	Linate							
	messa a bordo	Fiumicino				X	X	X	
ARS	messa a bordo	Fiumicino			(#)			X	

(\*) Le imprese madri hanno riorganizzato in RAI le attività di RAM a Malpensa e Linate e di RAF e ARS a Fiumicino

(#) Con l'ingresso in HUB Kuwait ha ceduto le proprie partecipazioni in ARS e RAM

**15.** Dallo schema che precede si evince che le società petrolifere si sono raggruppate in due compagini societarie - la prima composta da Agip, Esso e Kuwait, la seconda da Shell, Tamoil e Total - per la costituzione di altrettante imprese comuni, rispettivamente Hub e Rai, che forniscono servizi di stoccaggio e messa a bordo di carburante negli aeroporti di Roma e Milano. I soci di Hub, inoltre, hanno costituito l'impresa comune PAR che svolge attività di stoccaggio e messa a bordo di prodotti petroliferi presso gli aeroporti di Napoli Capodichino e Palermo Punta Raisi<sup>3</sup>. Le società petrolifere possiedono anche società di stoccaggio e messa a bordo di carburante in altri aeroporti, con partecipazioni e composizioni azionarie diverse rispetto allo schema sopra indicato. Le società Esso e Shell, ad esempio, condividono con S.A.C.B.O. - Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio S.p.A. il capitale sociale di JV-Orio, la società di servizi di deposito e messa a bordo dell'aeroporto di Bergamo<sup>4</sup>; Esso e Air BP Italia S.p.A. (di seguito Air BP), inoltre, condividono in un'impresa comune denominata Aereo Rifornimenti Tirrenica S.r.l. (di seguito ART) le attività di stoccaggio e messa a bordo di prodotti petroliferi destinati agli aeromobili presso l'aeroporto di Pisa<sup>5</sup>.

**16.** Le descritte partecipazioni si traducono nella presenza degli stessi rappresentanti delle società petrolifere nei consigli di amministrazione delle società controllate congiuntamente. Ad esempio, tra i rappresentanti dei soci (Esso, Eni e Kuwait) in Hub sono compresi: un rappresentante di Esso che riveste cariche sociali anche in Par, Art, Disma, Seram e JV-Orio; un rappresentante di Eni che riveste cariche sociali anche in Eni, Disma e Seram; un rappresentante di Kuwait che riveste cariche sociali anche in Disma, Seram e Par. D'altra parte, tra i rappresentanti dei soci (Shell, Tamoil e Total) in Rai è compreso un rappresentante di Shell che riveste cariche sociali anche in Disma e Seram, oltre che in JV-Orio e nella stessa Shell.

Sul punto si osserva inoltre che quando, dopo la costituzione di Hub, Kuwait ha lasciato la compagine azionaria di Ram e Ars per passare a quella di Hub, il proprio rappresentante è passato dal rivestire una carica in Ram a rivestirne una in Hub, mantenendo anche, per un certo periodo, entrambi gli incarichi.

**17.** Diversi riscontri documentali sono stati allegati alla segnalazione. Si fa riferimento, in particolare, all'accordo tra AgipPetroli (oggi ENI) e Totalfina (oggi Total) relativo ai rifornimenti dei voli transoceanici (c.d. *long-haul*) ad Alitalia e consistente in uno scambio di volumi tra gli aeroporti di Malpensa e Fiumicino con validità dal 1° gennaio 2000 al 31

<sup>3</sup> [Cfr. provv. n. 4447 del 21 novembre 1996, caso I235 - AgipPetroli-Kuwait Petroleum Italia-Esso Italiana/PAR, in Boll. n. 47/1996 e provv. n. 5787 del 12 marzo 1998, caso I314 - AgipPetroli-Esso Italiana-Kuwait Petroleum Italia/PAR, in Boll. n. 11/1998.]

<sup>4</sup> [Cfr. provv. n. 12421 dell'11 settembre 2003, caso I571 - ESSO Italiana-SHELL Italia -S.A.C.B.O. - Società per l'Aeroporto civile di Bergamo Orio al Serio/ J.V. ORIO, in Boll. n. 37/2003.]

<sup>5</sup> [Cfr. provv. n. 12163 del 2 luglio 2003, caso I565 - Esso Italiana-Air Bp Italia in Boll. n. 27/2003.]

marzo 2001 (data di scadenza del contratto tra Alitalia e AgipPetroli). In base alle pattuizioni tra le parti, Total si è impegnata a cedere ad AgipPetroli la fornitura ad Alitalia di 15 milioni di litri di carburante presso l'aeroporto di Malpensa in cambio di una medesima quantità di prodotto per lo stesso vettore che AgipPetroli ha reso disponibile alla società concorrente presso l'aeroporto di Fiumicino. L'attuazione dell'accordo ha dato luogo alla comunicazione di disposizioni operative da parte di AgipPetroli ad HUB in ordine all'oggetto dell'accordo ed al necessario coordinamento con RAM e RAF per "concordare le modalità operative dello scambio".

**18.** Va in primo luogo sottolineato che lo scambio di prodotto non è intercorso tra due società petrolifere che condividevano la stessa società di servizi, essendo una partecipante al capitale di Hub e l'altra a quello di Ram. Tali società, inoltre, potendo disporre dei servizi di messa a bordo delle proprie controllate in entrambi gli aeroporti, non necessitavano di scambiarsi le forniture di Alitalia e per un periodo così esteso, anche tenuto conto del fatto che una delle due (Eni) costituisce di gran lunga, anche in questo mercato, il principale operatore nazionale. Il trasferimento, peraltro, non sembra aver avuto effetti sulla domanda complessiva di Alitalia (ovvero non sembra giustificabile alla luce, per esempio, di uno spostamento di voli da uno scalo all'altro) in quanto l'effetto complessivo su ciascuno scalo aeroportuale si annulla<sup>6</sup>.

**19.** Hub dispone di un sistema informativo che registra tutti i movimenti di prodotto effettuati per conto delle imprese madri e delle altre società clienti. L'istruttoria dovrà chiarire se tali informazioni vengono poi fornite a tutti i soci. Allo stato si ha evidenza di una condivisione di tali informazioni con almeno uno dei soci. Il segnalante, infatti, evidenzia anche i contenuti del rapporto esistente tra Eni ed Air BP sulla base di un contratto di fornitura decorrente da 1° gennaio 1999, il quale stabilisce che quest'ultima affidi in esclusiva ad AgipPetroli la vendita di *jet fuel* da consegnare negli aeroporti dove AgipPetroli è presente<sup>7</sup>. A tale proposito, sono state acquisite agli atti due bolle di rifornimento, su carta intestata Eni, con l'indicazione "*Prodotto Ceduto Da ENI S.p.A. Ad Air BP Italia S.p.A.*" e un elenco dettagliato dei rifornimenti effettuati da AgipPetroli tramite Hub per conto di Air BP dal 1° al 31 gennaio 2004.

**20.** AgipPetroli, pertanto, dispone di informazioni commerciali molto riservate relative al concorrente Air BP. La società petrolifera fornitrice, infatti, non si limita a rendere disponibile il prodotto in un determinato scalo aeroportuale, ma, tramite Hub, arriva a conoscere esattamente la programmazione e le forniture di *jet fuel* generate dai singoli voli della clientela di Air BP.

Tenuto conto che gli amministratori di Hub rappresentano le tre imprese madri della società, non si può escludere che tali informazioni non risultino anche nella disponibilità dei soci Esso e Kuwait.

**21.** In conclusione, la condivisione dei servizi aeroportuali faciliterebbe, in primo luogo, la ripartizione delle forniture tra le imprese madri di ciascuna *joint-venture*. In secondo luogo, la presenza su più aeroporti, i contratti di fornitura esistenti tra le società petrolifere e la comune partecipazione di pressoché tutte le società petrolifere suddette al capitale sociale di Disma e Seram consentirebbero il controllo dei flussi di prodotto erogato da parte di ciascuna società petrolifera in ogni aeroporto e, pertanto, delle quote di mercato.

**22.** Il controllo di tali quote sembra essere funzionale al mantenimento in Italia di prezzi particolarmente elevati dei prodotti in questione. Al riguardo, si osserva che il mercato della fornitura di carburante per aviazione è stato di recente oggetto di una Risoluzione da parte della IX Commissione della Camera dei Deputati, nella quale si rileva, tra l'altro, che il prezzo del carburante per aviazione "*è di circa il 20% più alto in Italia che nel resto d'Europa*"<sup>8</sup>. Considerato che, sulla base delle informazioni disponibili, si può stimare che i costi per il carburante costituiscano all'incirca il 10-15% dei costi operativi di una grande compagnia aerea<sup>9</sup> e che le compagnie nazionali effettuano la maggior parte dei propri rifornimenti negli scali italiani, tale differenziale di prezzo è idoneo ad incidere negativamente sulle condizioni concorrenziali del mercato del trasporto aereo oltre che sulla redditività delle imprese in esso operanti.

#### IV. I MERCATI RILEVANTI

**23.** Il settore economico interessato dalla fattispecie in esame è quello petrolifero, la cui filiera produttiva si articola in tre fasi principali: raffinazione, logistica e distribuzione.

La raffinazione si configura come un'attività di processo in cui l'impiego di una materia prima sostanzialmente indifferenziata (il petrolio) consente di ottenere una molteplicità di prodotti (gasoli, benzine, GPL, ecc.), sulla base di specifiche relazioni di natura tecnica.

La fase immediatamente successiva alla raffinazione è quella della logistica, che consiste nell'insieme delle infrastrutture (depositi, oleodotti e autobotti) e dei servizi necessari allo stoccaggio ed al trasferimento alla fase di distribuzione dei prodotti della raffinazione.

<sup>6</sup> [Secondo il segnalante, infine, il documento in esame farebbe emergere anche una strategia complessiva delle parti volta allo scambio di importanti forniture di voli transoceanici su Fiumicino e su Malpensa al fine di incidere strumentalmente nella trattativa sindacale avente ad oggetto la riduzione del personale di HUB a Fiumicino.]

<sup>7</sup> [Nel dettaglio: Roma Fiumicino, Milano Linate, Milano Malpensa, Brindisi, Bari, Cagliari, Catania, Forlì, Genova, Napoli, Olbia, Palermo, Reggio Calabria, Rimini, Roma Ciampino, Lamezia, Taranto, Venezia e Verona.]

<sup>8</sup> [Camera dei Deputati, IX Commissione (trasporti, poste e telecomunicazioni), Risoluzione in Commissione n. 7/00421 adottata il 27 ottobre 2004.]

<sup>9</sup> [Questo dato si ricava ad esempio dal bilancio relativo al 2003 di Alitalia S.p.A..]

L'ultima fase, infine, è quella della distribuzione, che consiste nell'attività di commercializzazione dei prodotti petroliferi raffinati.

### **Il mercato della commercializzazione dei carburanti per aviazione**

**24.** Nel caso di specie, il mercato interessato è, in primo luogo, quello della *commercializzazione del carburante per aviazione* denominato *jet fuel*. Si tratta del carburante destinato agli aeromobili con motore a reazione e a turboelica, utilizzato attualmente da quasi tutti i velivoli commerciali da trasporto passeggeri e merci; il *jet fuel*, in considerazione delle specifiche tecniche stabilite dai regolamenti internazionali, è un prodotto omogeneo.

**25.** Un mercato del prodotto distinto dal precedente è quello dell'*avgas*, un carburante destinato ad aeromobili ad elica con motori a pistoni, quali i velivoli privati da diporto ma anche i piccoli velivoli commerciali appartenenti a grandi flotte aeree. Va considerato che, a seguito dell'ammodernamento dei velivoli da turismo e da diporto, il *jet fuel* sta sostituendo l'utilizzo di *avgas*, la cui domanda registra da tempo una contrazione. Tenuto conto di tali dinamiche e del fatto che le condotte segnalate concernono soprattutto i voli dei grandi vettori aerei, il mercato interessato dall'intesa può essere *prima facie* limitato a quello del *jet fuel*.

**26.** In relazione alla dimensione geografica di tali mercati, si osserva che, dal lato dell'offerta, le società petrolifere dispongono di raffinerie ed infrastrutture logistiche idonee a consentire la commercializzazione di ciascun carburante su scala nazionale; inoltre, la domanda di *jet fuel* e, parzialmente, quella di *avgas*, è rappresentata dalle compagnie aeree le quali stipulano, direttamente con le società petrolifere, contratti che stabiliscono le condizioni generali di fornitura su ciascuno scalo aeroportuale raggiunto. I mercati in esame, pertanto, hanno dimensioni nazionali.

**27.** Nel 2003 il consumo totale di *jet fuel* in Italia è stato di oltre 3,6 milioni di tonnellate, l'80% del quale prodotto in Italia<sup>10</sup>. Tenendo conto del traffico realizzato nei tre aeroporti sopra citati, si può ritenere che nel medesimo anno almeno il 65% di tale consumo sia ascrivibile ai rifornimenti effettuati negli stessi, con le seguenti proporzioni: circa il 30% del totale ciascuno a Roma Fiumicino e a Milano Malpensa e circa il 5% del totale a Milano Linate.

**28.** Sul mercato della fornitura di *jet fuel* sono attive tutte le principali società petrolifere, che sono integrate verticalmente a monte nell'attività di raffinazione. Si tratta di un oligopolio ristretto asimmetrico, nel quale il numero degli operatori è anche inferiore a quello della vendita in rete degli altri prodotti petroliferi. Una stima delle quote detenute dai principali operatori è riportata nella seguente tabella:

**tabella 2. Quote di mercato della commercializzazione di *jet-fuel***

<b>Società petrolifera</b>	<b>Quota di mercato</b>
Eni	40-45%
Esso	15-20%
Kuwait	5-10%
Shell	5-10%
Tamoil	5-10%
Total	10-15%
altri	Meno del 5%

### **Il mercato dei servizi di stoccaggio e messa a bordo**

**29.** L'elemento strutturale che caratterizza i mercati dei carburanti per aviazione è rappresentato dall'esistenza di numerose imprese comuni costituite tra le società petrolifere per i *servizi di stoccaggio e messa a bordo di prodotti petroliferi per aviazione*, presenti pressoché in tutti gli aeroporti nazionali. La partecipazione delle società petrolifere al capitale delle imprese che svolgono i servizi in esame costituisce un elemento ricorrente anche nei principali aeroporti europei, nei quali, tuttavia, tra i proprietari delle imprese comuni sono in genere ricomprese anche le compagnie aeree. Negli aeroporti statunitensi, al contrario, i servizi di rifornimento sono normalmente gestiti da società indipendenti.

**30.** Le società petrolifere non possono operare direttamente negli aeroporti in cui non dispongono di infrastrutture logistiche. Al fine di rifornire la propria clientela, quindi, esse devono sottoscrivere contratti con le società che svolgono i servizi di stoccaggio e di messa a bordo, ricorrendo spesso anche all'acquisto del carburante dalle imprese madri.

**31.** L'estensione geografica delle attività di stoccaggio e messa a bordo di prodotti petroliferi per aviazione va circoscritta, per le ragioni che seguono, al singolo scalo aeroportuale.

In primo luogo, in Italia, nell'ambito dei singoli aeroporti, tali servizi possono essere effettuati soltanto dalle società titolari della concessione necessaria a svolgerli ed i velivoli possono utilizzare esclusivamente il servizio di rifornimento prestato all'interno dell'aeroporto nel quale si trovano. Le società che non dispongono di una struttura logistica

<sup>10</sup> [Secondo l'Unione Petrolifera (Notizie statistiche petrolifere, n. 5/2004, pp. 13-14), nel 2003, a fronte di una produzione delle raffinerie di 2,9 milioni di tonnellate, il consumo nazionale di "carboturbo" è stato di 3,6 milioni di tonnellate, con una crescita, rispetto all'anno precedente, del 13,3%.]

all'interno di un aeroporto possono quindi rifornire i vettori aerei propri clienti in transito sullo scalo solo attraverso contratti di fornitura con le società petrolifere ivi operanti, che dispongono anche delle infrastrutture logistiche necessarie.

In secondo luogo, va considerato che la stessa configurazione del trasporto aereo, organizzato per tratte predeterminate, vincola il vettore nella scelta del sito di rifornimento.

Nel caso in esame, gli aeroporti interessati sono quelli di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Milano Linate.

## V. VALUTAZIONI GIURIDICHE

**32.** Le informazioni acquisite circa l'attività delle società comuni che svolgono servizi di stoccaggio e messa a bordo di carburanti negli aeroporti evidenziano la possibile esistenza di un'intesa tra società petrolifere nei mercati della commercializzazione dei carburanti per aviazione e dei servizi di rifornimento aeroportuale. In particolare, l'ambito di operatività di tali società di servizi interesserebbe direttamente anche l'attività di commercializzazione dei carburanti per aviazione e implicherebbe scambi di prodotto e contatti informativi tra le imprese madri in tale mercato. Le società comuni Ram e Raf (insieme con Ars oggi Rai) e Hub risultano, infatti, esser state coinvolte in scambi di forniture realizzati attraverso accordi tra società petrolifere, e Hub avrebbe fornito ad almeno uno dei propri soci informazioni dettagliate sulla programmazione e le forniture di *jet fuel* di una società petrolifera concorrente.

**33.** Nel mercato dei carburanti per aviazione operano le società petrolifere che sono socie delle imprese comuni di stoccaggio e messa a bordo di tali prodotti. Più precisamente, Hub e Rai, che costituiscono le principali imprese comuni di stoccaggio e messa a bordo e operano negli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Milano Linate, sono possedute da due raggruppamenti di società petrolifere (uno composto da Eni, Esso e Kuwait e l'altro da Shell, Tamoil e Total), mentre le altre due di queste società di servizi attive negli indicati aeroporti, Disma e Seram, sono possedute da cinque delle sei menzionate società petrolifere.

Le società madri di tali imprese comuni operano tutte nella raffinazione e sul mercato dei carburanti per aviazione, contiguo a quello in cui operano le imprese comuni, le quali, a loro volta, operano quasi esclusivamente per le imprese madri.

Ciò posto, gli elementi sopra citati inducono a ipotizzare che dette imprese comuni costituiscano uno strumento per il coordinamento delle politiche commerciali dei loro soci nel mercato dei carburanti per aviazione. Le imprese comuni sembrano, infatti, consentire alle società petrolifere di controllare i volumi di prodotto erogato e dunque le quote di mercato in ciascuno scalo aeroportuale in relazione alle compagnie aeree clienti, di ripartirsi le forniture e di disporre delle informazioni necessarie sia per realizzare le finalità ripartitorie dell'intesa che per attuare un efficace controllo reciproco.

**34.** L'ampiezza del disegno collusivo risulterebbe coerente con la pervasività della presenza, negli aeroporti nazionali, di imprese comuni per lo stoccaggio e la messa a bordo di carburante possedute quasi esclusivamente dalle società petrolifere, con l'eccezionale partecipazione di società di gestione aeroportuale, ma mai di soggetti che rappresentano la domanda. La naturale condivisione della gestione delle imprese comuni da parte delle sei società petrolifere che deriva da tale struttura proprietaria viene ad essere, poi, ulteriormente enfatizzata dal fatto che le società petrolifere hanno in genere nominato i medesimi rappresentanti nei consigli di amministrazione delle varie imprese comuni.

**35.** In questo quadro, anche le evidenze in merito al maggior prezzo fatto registrare negli aeroporti italiani dai carburanti per aviazione rispetto a quanto accade negli altri paesi europei potrebbero essere considerate quali uno degli effetti dell'intesa tra le società petrolifere sul mercato del carburante. Si osserva come tale maggior prezzo del carburante sia particolarmente dannoso per la competitività dei vettori aerei nazionali, costretti evidentemente a rifornirsi negli aeroporti italiani molto più frequentemente di quanto accade ai loro concorrenti che sono localizzati all'estero, e a sostenere, pertanto, maggiori costi per l'acquisto del carburante.

**36.** In conclusione, sia i comportamenti oggetto di segnalazione, dai quali emerge il coinvolgimento delle imprese comuni di stoccaggio e messa a bordo di carburante Hub, Rai, Disma e Seram in attività che implicano scambi e contatti fra i soci nel mercato della commercializzazione dei carburanti per aviazione, sia la pervasività, la struttura proprietaria e la condivisione degli stessi amministratori che caratterizzano dette imprese comuni favorendone l'impiego come strumenti di coordinamento dell'attività dei soci, inducono a ipotizzare l'esistenza di una intesa tra le società petrolifere Eni, Esso, Kuwait, Shell, Tamoil e Total, volta a coordinare i comportamenti commerciali delle stesse sul mercato della commercializzazione dei carburanti per aviazione, in violazione della normativa a tutela della concorrenza. In particolare, atteso che i comportamenti ipotizzati sono potenzialmente idonei a pregiudicare il commercio intracomunitario, essi appaiono integrare gli estremi per un'infrazione all'articolo 81, par. 1, del Trattato CE, che vieta tutti gli accordi tra imprese che possano pregiudicare il commercio tra Stati membri e abbiano per oggetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza.

**37.** Infatti, sulla base dei chiarimenti recentemente forniti dalla Commissione con la Comunicazione 2004/C 101/07 - *Linee direttrici sulla nozione di pregiudizio al commercio tra Stati membri di cui agli articoli 81 e 82 del trattato*<sup>11</sup>, è evidente come la possibile intesa tra fornitori di carburante per aviazione – impregiudicata la possibilità che questa interessi una pluralità di scali aeroportuali in diversi Stati membri dell'Unione – quand'anche coinvolga i soli aeroporti

---

<sup>11</sup> [Su GUUE C 101/81 del 27 aprile 2004.]

nazionali sia suscettibile di produrre ripercussioni sugli scambi tra Stati membri sotto diversi profili. In primo luogo, le imprese comuni attraverso cui si sarebbe realizzata l'intesa costituiscono l'unico mezzo di accesso al mercato del carburante per aviazione negli aeroporti italiani in cui operano. La loro costituzione, pertanto, rappresenta un chiaro esempio di accordo di cooperazione orizzontale relativo ad un unico stato membro avente effetti di preclusione, il quale può, per questo motivo, pregiudicare il commercio tra stati membri<sup>12</sup>. In secondo luogo, data la natura sopranazionale del traffico aereo interessato (gli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Milano Linate, presso i quali operano tutte le parti, sono tra i principali scali internazionali non soltanto a livello europeo), l'intesa sulla fornitura del carburante per aviazione esercita senz'altro una forte influenza indiretta sull'attività economica transfrontaliera, atteso che ha delle ripercussioni tanto sui vettori aerei quanto sui consumatori appartenenti a Stati diversi<sup>13</sup>. Infine, si consideri che la Commissione ha comunque specificato come anche i cartelli orizzontali che si applicano ad un solo Stato membro siano normalmente in grado di pregiudicare il commercio tra stati membri in quanto hanno, per loro natura, l'effetto di consolidare la compartimentazione dei mercati a livello nazionale, ostacolando così l'integrazione economica voluta dal Trattato.

Per quanto concerne, invece, l'elemento quantitativo che deve essere contenuto dal pregiudizio al commercio (la cosiddetta "incidenza sensibile"), basti qui rilevare come l'intesa coinvolga sei delle società petrolifere nazionali, integrate verticalmente a monte nell'attività di raffinazione, le quali detengono una quota estremamente consistente della vendita di carburante per aviazione sia nei singoli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Milano Linate, sia nel complesso del mercato italiano. Da tali aeroporti, peraltro, proviene oltre il 65% della domanda nazionale di carburanti per aviazione.

RITENUTO, pertanto, che l'intesa ipotizzata è idonea a pregiudicare il commercio intracomunitario, in quanto è suscettibile di avere ripercussioni sia su operatori che su consumatori appartenenti a Stati diversi, e, comunque, di determinare la compartimentazione del mercato a livello nazionale;

RITENUTO, altresì, che i comportamenti adottati dalle società Eni S.p.A., Esso Italiana S.r.l., Kuwait Petroleum Italia S.p.A., Shell Italia S.p.A., Tamoil Petroli S.p.A., Total Italia S.p.A., Disma S.r.l., Seram S.r.l., Hub S.r.l. e Rifornimenti Aeroporti Italiani S.r.l. sono suscettibili di rappresentare intese restrittive della concorrenza sul mercato del carburante per aviazione, in violazione dell'articolo 81, paragrafo 1, del Trattato CE;

#### DELIBERA

a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti delle società:

Eni S.p.A.  
Esso Italiana S.r.l.  
Kuwait Petroleum Italia S.p.A.  
Shell Italia S.p.A.  
Tamoil Petroli S.p.A.  
Total Italia S.p.A.  
Disma S.r.l.  
Seram S.r.l.  
Hub S.r.l.  
Rifornimenti Aeroporti Italiani S.r.l.;

b) la fissazione del termine di giorni sessanta decorrenti dalla notificazione del presente provvedimento per l'esercizio da parte dei legali rappresentanti delle Parti, ovvero di persone da essi delegate, del diritto di essere sentiti, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione "A" di questa Autorità almeno quindici giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;

c) che il responsabile del procedimento è il dott. Carlo Bardini;

d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione "A" di questa Autorità dai legali rappresentanti delle società di cui al punto a), ovvero da persone da essi delegate;

e) che il procedimento deve concludersi entro il 31 marzo 2006;

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

---

<sup>12</sup> [Comunicazione della Commissione n. 2004/C 101/07 - Linee direttrici sulla nozione di pregiudizio al commercio tra Stati membri di cui agli articoli 81 e 82 del trattato, punto 3.2.2. ]

<sup>13</sup> [Ibidem, punto 2.2.3.]

IL SEGRETARIO GENERALE  
*Rita Ciccone*

IL PRESIDENTE  
*Giuseppe Tesaro*