



AUTORITÀ GARANTE  
DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

# Bollettino

Settimanale

Anno XXVIII - n. 12

Publicato sul sito [www.agcm.it](http://www.agcm.it)  
3 aprile 2018



## SOMMARIO

INTESE E ABUSO DI POSIZIONE DOMINANTE	5
<b>A480B - INCREMENTO PREZZO FARMACI ASPEN-INOTTEMPERANZA</b>	
<i>Provvedimento n. 27088</i>	5
<b>A507 - SERVIZIO RIFORNIMENTO CARBURANTE AVIO AEROPORTO DI BERGAMO</b>	
<i>Provvedimento n. 27089</i>	7
OPERAZIONI DI CONCENTRAZIONE	28
<b>C12152 - EUROPEAN LABORATORY SERVICES/LIFEBRAIN</b>	
<i>Provvedimento n. 27090</i>	28
ATTIVITA' DI SEGNALAZIONE E CONSULTIVA	32
<b>AS1491 – REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA – LEGGE 44/2017 - LEGGE COLLEGATA ALLA</b>	
<b>MANOVRA DI BILANCIO 2018-2020</b>	32
<b>AS1492 – OSTACOLI TECNICI ED ONERI ECONOMICI ECCESSIVI E NON PROPORZIONALI ALLE</b>	
<b>FINALITÀ DELL’OBBLIGO DI PRESENZA DI PIÙ TIPOLOGIE DI CARBURANTI NEGLI IMPIANTI</b>	
<b>DI DISTRIBUZIONE DI CARBURANTI</b>	36
<b>AS1493 – PROCEDURE PER L’ASSEGNAZIONE DEI DIRITTI D’USO DI FREQUENZE PER</b>	
<b>FAVORIRE LA TRANSIZIONE VERSO LA TECNOLOGIA 5G</b>	38
PRATICHE COMMERCIALI SCORRETTE	44
<b>PS10926 - BOLLETTINI ISCRIZIONE REGISTRO IMPRESE</b>	
<i>Provvedimento n. 27092</i>	44
<b>PS10986 - OSCAR RENT (ONLY SPECIAL CARS)-MANCATA CONSEGNA AUTO</b>	
<i>Provvedimento n. 27093</i>	52



## INTESE E ABUSO DI POSIZIONE DOMINANTE

### **A480B - INCREMENTO PREZZO FARMACI ASPEN-INOTTEMPERANZA**

*Provvedimento n. 27088*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 14 marzo 2018;

SENTITO il Relatore Dottoressa Gabriella Muscolo;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTA la legge 24 novembre 1981, n. 689;

VISTA la propria delibera del 1° marzo 2017 n. 26432, con la quale è stata contestata alle società Aspen Pharmacare Holdings Ltd., Aspen Pharma Trading Ltd., Aspen Italia S.r.l. e Aspen Pharma Ireland Ltd. la violazione dell'articolo 15, comma 2, della legge n. 287/90, per inottemperanza del provvedimento dell'Autorità n. 26185 del 29 settembre 2016;

VISTA la propria delibera del 18 ottobre 2017 n. 26807, con cui ha accolto l'istanza di proroga del termine di conclusione del procedimento presentata da Aspen Pharmacare Holdings Ltd., Aspen Pharma Trading Ltd., Aspen Italia S.r.l. e Aspen Pharma Ireland Ltd., prorogando detto termine al 28 febbraio 2018;

VISTA la propria delibera del 14 febbraio 2018 n. 27036, con cui ha accolto l'istanza di proroga del termine di conclusione del procedimento presentata da Aspen Pharmacare Holdings Ltd., Aspen Pharma Trading Ltd., Aspen Italia S.r.l. e Aspen Pharma Ireland Ltd., prorogando tale termine al 15 maggio 2018;

VISTI gli atti del procedimento;

CONSIDERATO che è stata contestualmente autorizzata la trasmissione di una sintesi degli elementi istruttori acquisiti nel corso del procedimento a Aspen Pharmacare Holdings Ltd., Aspen Pharma Trading Ltd., Aspen Italia S.r.l. e Aspen Pharma Ireland Ltd., con cui è stato parimenti fissato al 9 maggio 2018 il termine infra-procedimentale della fase di acquisizione degli elementi probatori al fine di garantire il pieno esercizio dei diritti di difesa alle Parti;

RITENUTO che, alla luce del termine infra-procedimentale di acquisizione degli elementi probatori, sia necessario disporre il differimento del termine di conclusione del procedimento, attualmente fissato al 15 maggio 2018;

### DELIBERA

di prorogare al 14 giugno 2018 il termine di conclusione del procedimento.

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*

---

**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 2042<sup>1</sup>. 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 aeroporto<sup>2</sup>. 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

---

<sup>1</sup> 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%).

<sup>2</sup> 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'aeroporto<sup>3</sup>.

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)<sup>4</sup>, 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'aeroporto<sup>5</sup>. Secondo

<sup>3</sup> Cfr. comunicazione di Skytanking del 19 ottobre 2015 e del 13 febbraio 2017.

<sup>4</sup> 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).

<sup>5</sup> 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'ENAC<sup>6</sup>. 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 corrispettivi<sup>7</sup>.

#### 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 commerciali<sup>8</sup>. 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.

---

<sup>6</sup> 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).

<sup>7</sup> 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).

<sup>8</sup> 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 stoccaggio<sup>9</sup>. 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’affidamento<sup>10</sup>, 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 stoccaggio<sup>11</sup>. Sin

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> 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 terzi<sup>12</sup>.

**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'ENAC<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> 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).

<sup>13</sup> 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 operatori<sup>14</sup>.

**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).

<sup>14</sup> 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 strutturale<sup>15</sup>; 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”<sup>16</sup>.

**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*”<sup>17</sup>.

### 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 prestrutturata secondo la quale, per imprescindibili e prioritarie

---

<sup>15</sup> 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.

<sup>16</sup> 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.

<sup>17</sup> 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 completate<sup>18</sup>. 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 competenza<sup>19</sup>. 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 bordo<sup>20</sup>.

**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,

<sup>18</sup> 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.

<sup>19</sup> 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.

<sup>20</sup> 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*”<sup>21</sup>.

**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

---

<sup>21</sup> 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 Formulario<sup>22</sup>. 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 gara<sup>23</sup>.

#### **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.

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

<sup>23</sup> 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 stessi<sup>24</sup>, 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*

---

<sup>24</sup> 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 formulari<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> 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 valore<sup>26</sup>.

#### **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.

<sup>26</sup> 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 stessi<sup>27</sup>, 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;

---

<sup>27</sup> 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 il 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 temporanea<sup>28</sup>, 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

<sup>28</sup> 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*

---

## OPERAZIONI DI CONCENTRAZIONE

### **C12152 - EUROPEAN LABORATORY SERVICES/LIFEBRAIN**

*Provvedimento n. 27090*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 14 marzo 2018;

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'atto della società European Laboratory Services S.à.r.l., pervenuto in data 26 febbraio 2018;

CONSIDERATO quanto segue:

#### **I. LE PARTI**

European Laboratory Services S.à.r.l. (di seguito, "ELS") è una società di diritto lussemburghese controllata da Global Healthcare Services S.à.r.l., società lussemburghese costituita dal fondo Investindustrial VI L.P. (di seguito, "Investindustrial"). Investindustrial è un fondo di *private equity* gestito da Investindustrial Advisors Limited, società inglese controllata da Investindustrial S.A., capogruppo del gruppo Investindustrial, un gruppo europeo di società di investimento, holding e società di consulenza finanziaria. Nel 2016 il fatturato delle compagnie di cui al portafoglio del gruppo Investindustrial è stato di [3-4]<sup>1</sup> miliardi di euro a livello mondiale, di cui [2-3] nell'Unione Europea e [0-1] in Italia.

Lifebrian AG (di seguito, "LB") è una società *holding* di diritto austriaco controllata da lb EK Management GmbH & Co KG. LB, tramite la società Laboratorio Analisi Guidonia (LAG) è attiva in Italia nel settore delle analisi di laboratorio delle patologie cliniche. LAG opera in 15 regioni italiane per mezzo di 90 società controllate e attive nel settore delle analisi di laboratorio. Nel 2016, il fatturato realizzato da LB è stato di 56,5 milioni di euro a livello mondiale, di cui [50-100] realizzati in Italia.

#### **II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE**

L'operazione in esame consiste nell'acquisizione del controllo esclusivo di LB da parte di ELS, tramite la società di nuova costituzione Grifondoro S.r.l.

Ai sensi del contratto di compravendita, il venditore si impegna – per la durata di due anni e nell'ambito del territorio nazionale – a non operare direttamente o indirettamente in un campo di attività che sia in concorrenza con l'attività di LB (definita come strategia di costituzione di un gruppo in Europa focalizzato sul settore della diagnostica di laboratorio) e a non partecipare direttamente o indirettamente in un'altra società che operi nel campo della diagnostica medica o in aree di business connesse con la strategia di costituzione di un gruppo in Europa focalizzato sul settore della diagnostica di laboratorio. La clausola di non concorrenza non vieta ai venditori di

---

<sup>1</sup> Nella presente versione alcuni dati sono omessi, in quanto si sono ritenuti sussistenti elementi di riservatezza o di segretezza delle informazioni.

acquistare o detenere partecipazioni inferiori al 10% in qualsiasi società operante nello stesso campo di LB.

### III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

L'operazione comunicata, in quanto comporta l'acquisizione del controllo esclusivo di parte di un'impresa, costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera *b*), della legge n. 287/90.

Essa rientra nell'ambito di applicazione della legge n. 287/90, non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento CE n. 139/04, ed è soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva disposto dall'articolo 16, comma 1, della medesima legge, così come modificato dall'articolo 1, comma 177, della legge 4 agosto 2017, n.124, in quanto il fatturato totale realizzato nell'ultimo esercizio a livello nazionale dall'insieme delle imprese interessate è stato superiore a 492 milioni di euro e il fatturato realizzato individualmente a livello nazionale da almeno due delle imprese interessate è stato superiore a 30 milioni di euro.

Il patto di non concorrenza descritto in precedenza può essere qualificato come accessorio alla concentrazione comunicata, in quanto funzionale alla salvaguardia del valore dell'impresa acquisita, a condizione che esso sia limitato geograficamente all'area d'attività dell'impresa acquisita<sup>2</sup>.

### IV. VALUTAZIONE DELLA CONCENTRAZIONE

#### *Il mercato del prodotto*

Da un punto vista merceologico, il settore interessato dall'operazione in esame è quello sanitario, con particolare riferimento ai servizi di analisi delle patologie cliniche in laboratorio, in cui opera l'impresa oggetto di acquisizione<sup>3</sup>.

Le analisi cliniche di laboratorio comprendono di norma una vasta gamma di esami (citologici, istologici, ematologici, ecc.) di tipo chimico, biologico e microbiologico; esse si distinguono dalle analisi più complesse e specializzate per le quali è necessario utilizzare macchinari specifici e tecnologicamente avanzati, e per le quali la domanda è generalmente disposta a compiere scelte particolari.

I laboratori di analisi cliniche si avvalgono di uno o più centri di prelievo, solitamente all'interno, o comunque nelle vicinanze, del laboratorio stesso.

La domanda dei servizi in esame è piuttosto diversificata e in generale comprende: i pazienti, i quali, liberamente o indirizzati dal medico curante, scelgono di rivolgersi ad un determinato laboratorio; gli ospedali pubblici (in particolare le aziende ospedaliere in virtù della loro autonomia di gestione; i presidi ospedalieri infatti, in quanto gestiti direttamente dalle Asl, utilizzano di norma i laboratori da queste organizzati); le strutture ospedaliere private, che talvolta optano per una gestione esterna dei servizi di analisi cliniche; infine, i medici e gli ambulatori privati.

In Italia, la remunerazione dei servizi resi dai laboratori privati avviene attraverso due modalità principali. Qualora la prestazione venga richiesta ad una struttura convenzionata con il sistema sanitario pubblico, quest'ultimo si fa carico del relativo costo (regime di convenzionamento); la

<sup>2</sup> Cfr. Comunicazione della Commissione europea sulle restrizioni direttamente connesse e necessarie alle concentrazioni, 2005/C 56/03, pubblicata in G.U.U.E. del 5/3/2005, C 56/24.

<sup>3</sup> Cfr. C11792 - SL DIAGNOSTIC SERVICES ITALY/EUROLAB, provv. n. 24005 del 17 ottobre 2012, in Boll. 42/2012 e C11606 - SL DIAGNOSTIC SERVICES ITALY/CENTRO A. FLEMING, provv. N. 23600 del 16 maggio 2012, in Boll. 20/2012.

remunerazione a carico del servizio pubblico avviene secondo tariffe stabilite a livello regionale, a cui si affianca il pagamento del cosiddetto ticket sanitario da parte del paziente. Di contro, per le prestazioni effettuate senza convenzione, ossia privatamente, la domanda sostiene direttamente l'intera spesa (regime privatistico). Generalmente, l'offerta non fornisce tutti i servizi in regime di convenzionamento; spesso infatti le analisi, in particolare quelle più complesse e costose, vengono svolte in regime privatistico.

Secondo le stime della parte notificante, il valore del mercato dei servizi di analisi delle patologie cliniche di laboratorio è stato pari a oltre 2,6 miliardi di euro nel 2016 e in leggero aumento nel 2017.

### ***Il mercato geografico***

Dal punto di vista della rilevanza geografica, il mercato in esame deve ritenersi di dimensione locale, in considerazione della forte localizzazione della domanda. Difatti, da una parte i singoli pazienti hanno esigenze di tipo sanitario fortemente connesse con il territorio di residenza, dall'altra anche le stesse strutture ospedaliere e ambulatoriali sono solitamente interessate ad un laboratorio di analisi non distante dai loro centri di prelievo, in modo tale che il trasporto dei campioni da analizzare risulti facilitato e velocizzato. In definitiva, la domanda richiede una certa vicinanza con il luogo in cui si effettua il prelievo dei campioni e con il luogo dove viene svolta la relativa analisi di laboratorio.

Nel caso di specie, la questione dell'esatta delimitazione dell'ambito geografico del mercato può essere lasciata aperta atteso che anche nell'ipotesi più restrittiva la valutazione dell'operazione non muterebbe.

### ***Effetti dell'operazione***

Nessuna delle *portfolio companies* controllate da fondi gestiti da società facenti capo al Gruppo Investindustrial opera sul mercato dei servizi di analisi delle patologie cliniche in laboratorio.

LB è invece attiva in Italia con circa 200 laboratori.

Alla luce di quanto osservato, si ritiene pertanto che la concentrazione in esame non sia idonea a produrre effetti pregiudizievoli per la concorrenza in considerazione del fatto che essa comporta la mera sostituzione di un operatore con un altro.

RITENUTO, pertanto, che l'operazione in esame non determina, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 287/90, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante nel mercato interessato, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza;

RITENUTO, altresì, che gli obblighi di non concorrenza intercorsi tra le parti sono accessori alla presente operazione nei soli limiti sopra descritti e che l'Autorità si riserva di valutare, laddove ne sussistano i presupposti, i suddetti patti che si realizzino oltre i limiti ivi indicati;

## **DELIBERA**

di non avviare l'istruttoria di cui all'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90.

Le conclusioni di cui sopra saranno comunicate, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90, alle imprese interessate e al Ministro dello Sviluppo Economico.

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

IL SEGRETARIO GENERALE

*Roberto Chieppa*

IL PRESIDENTE

*Giovanni Pitruzzella*

---

## ATTIVITA' DI SEGNALAZIONE E CONSULTIVA

### AS1491 – REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA – LEGGE 44/2017 - LEGGE COLLEGATA ALLA MANOVRA DI BILANCIO 2018-2020

Roma, 21 febbraio 2018

Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Dipartimento per gli Affari Regionali

Con riferimento alla richiesta di parere formulata da codesto Dipartimento in merito alle disposizioni della legge regionale della Regione Friuli Venezia Giulia del 28 dicembre 2017, n. 44, recante “*Legge collegata alla manovra di bilancio 2018-2020*” (di seguito anche la Legge regionale), l’Autorità, nella riunione del 14 febbraio 2018, ha inteso formulare le seguenti osservazioni ai sensi dell’articolo 22 della legge n. 287/90.

L’Autorità ritiene che alcune disposizioni della citata Legge regionale, che si compone di 11 articoli, siano in contrasto con i principi nazionali e comunitari in materia di concorrenza e, pertanto, presentino profili di incostituzionalità per violazione dell’articolo 117, comma 2, lettera e), della Costituzione.

Nello specifico, l’art. 4, comma 2, della Legge regionale prevede due modifiche all’art. 25 della l.r. 15 aprile 2016, n. 5, recante “*Organizzazione delle funzioni relative al servizio idrico integrato e al servizio di gestione integrata dei rifiuti urbani*”, in particolare:

- i.* la riformulazione dell’art. 25, comma 2, nei seguenti termini: “*I Comuni e i Commissari liquidatori delle CATO sono autorizzati a prorogare gli atti di affidamento in scadenza al 31 dicembre 2017 necessari a garantire la continuità dei servizi. In ogni caso gli atti assunti per garantire la continuità dei servizi perdono efficacia decorsi sessanta giorni dalla nomina del Direttore generale ai sensi dell’articolo 10, fatto salvo il caso in cui l’Assemblea regionale d’ambito non ne disponga la relativa convalida. In caso di mancata convalida l’Assemblea regionale d’ambito adotta, nei successivi trenta giorni, i provvedimenti ritenuti necessari per regolare i rapporti giuridici eventualmente sorti sulla base dell’atto non convalidato*”;
- ii.* l’inserimento del comma 3-bis, secondo cui: “*L’AUSIR fa proprio l’eventuale riallineamento delle concessioni effettuato in applicazione dell’articolo 8, comma 4, dell’Intesa tra la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia e la Regione Veneto del 31 ottobre 2017, dalla Consulta d’ambito territoriale ottimale interregionale «Lemene» nel caso di intervenuta aggregazione di società di gestione del servizio idrico integrato*”.

Le richiamate modifiche normative si inseriscono in un testo di legge (l.r. n. 5/2016) che ha radicalmente modificato l’organizzazione della gestione del servizio idrico integrato (SII) e del servizio di gestione integrata dei rifiuti urbani nella Regione autonoma Friuli Venezia Giulia.



L'Autorità ha già avuto modo di segnalare alla Regione Friuli Venezia Giulia i potenziali effetti anticoncorrenziali derivanti dalla l.r. n. 5/2016 – in particolare dall'art. 16, comma 5 - nell'offerta del servizio idrico integrato e in quello di gestione dei rifiuti urbani, con la segnalazione *ASI454 - Regione autonoma Friuli Venezia Giulia - Organizzazione delle funzioni relative al servizio idrico integrato e al servizio di gestione integrata dei rifiuti urbani*, del 23 novembre 2017<sup>1</sup>.

Nello specifico, l'art. 16, comma 5, della l.r. n. 5/2016 prevede che, in ipotesi di aggregazione di società che gestiscono il SII e il servizio integrato dei rifiuti urbani, *“l'operatore economico succeduto al concessionario iniziale prosegue nella gestione dei servizi fino alle scadenze previste. L'AUSIR, dopo aver accertato la persistenza dei criteri qualitativi e delle condizioni di equilibrio economico-finanziario, dispone il riallineamento delle scadenze delle concessioni in essere, aggiornando il termine di scadenza complessivo con l'affidamento più lungo”* (sottolineature aggiunte).

La norma consente dunque di riallineare la scadenza degli affidamenti oggetto del processo di aggregazione societaria alla scadenza dell'affidamento con termine più lontano nel tempo, con conseguente loro proroga automatica. Il riallineamento è disposto dall'AUSIR (Autorità Unica per i Servizi Idrici e i Rifiuti), ovvero l'ente di governo dell'ambito unico regionale per il SII e i servizi di igiene urbana, la cui piena operatività è condizionata dalla legge alla nomina del suo Direttore Generale. La nomina è intervenuta con Deliberazione dell'Assemblea Regionale d'Ambito n. 2 del 17 gennaio 2018 e dunque in pari data l'AUSIR è diventata pienamente operativa.

Nella citata segnalazione *ASI454* sono stati evidenziati i potenziali effetti anticoncorrenziali derivanti dalla possibilità di proroga automatica *ex lege* della durata degli affidamenti del SII e del servizio di gestione dei rifiuti urbani, che, considerate le attuali scadenze degli affidamenti, può determinare l'allungamento del relativo periodo di validità anche sino al 2045, con conseguente rinvio della selezione del gestore unico d'ambito con gara pubblica o con altra modalità consentita dall'ordinamento.

A riguardo, l'Autorità ha richiamato, anzitutto, le decisioni con cui la Corte Costituzionale ha sanzionato l'illegittimità di norme di legge nazionali e regionali introduttive di proroghe automatiche di affidamenti e di meccanismi di rinnovo meramente elusivi delle scadenze degli affidamenti in essere, ritenendoli in contrasto con i principi comunitari e nazionali a tutela della concorrenza<sup>2</sup>.

In secondo luogo, è stato segnalato come la stessa Autorità, in merito a previsioni di proroghe automatiche di affidamenti, abbia ripetutamente affermato che *“la possibilità di prorogare gli affidamenti in concessioni di servizi pubblici locali di rilevanza economica oltre i termini previsti dovrebbe rappresentare una circostanza del tutto eccezionale e temporalmente limitata, in ragione della sua portata potenzialmente contraria ai principi di libera concorrenza, parità di trattamento e non discriminazione. È, infatti, essenziale che in settori caratterizzati da una lunga durata degli affidamenti lo strumento della proroga sia confinato a situazione eccezionali imprevedibili, non altrimenti gestibili [...] L'Autorità ha, altresì, ritenuto opportuno evidenziare come nella determinazione dell'arco temporale della concessione dovrebbero essere puntualmente contemplate le esigenze economiche, il necessario ammortamento del capitale investito e gli interessi pubblici specifici relativi al singolo settore in esame”*<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> In Bollettino n. 46/2017.

<sup>2</sup> Cfr. sentenze nn. 117/2015, 171/2013, 114/2012 e 1/2008.

<sup>3</sup> Cfr., *ex multis*, AS1314 - Comune di Casalpusterlengo (Lo) - Affidamento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, del 12 ottobre 2016, in Boll. n. 42/2016.

La nuova formulazione dell'art. 25, comma 2, della l.r. 5/2016, apportata dall'art. 4, comma 2, della Legge Regionale oggetto della presente richiesta di parere, nel consentire la proroga degli atti di affidamento in scadenza al 31 dicembre 2017 fino a 60 giorni dalla nomina del Direttore generale dell'AUSIR e fatta salva la relativa convalida da parte dell'Assemblea regionale d'ambito, appare intesa a regolarizzare anche le aggregazioni societarie intervenute prima della piena operatività dell'AUSIR, vale a dire prima del 17 gennaio 2018.

Inoltre, con specifico riferimento al Servizio Idrico Integrato, il nuovo comma 3-bis dell'art. 25 (anch'esso introdotto dalla Legge regionale in oggetto) dispone che l'AUSIR faccia proprio l'eventuale riallineamento delle concessioni effettuato (in applicazione dell'articolo 8, comma 4, dell'Intesa tra la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia e la Regione Veneto<sup>4</sup>) dalla Consulta d'ambito territoriale ottimale interregionale (c.d. CATO) Lemene, nel caso di intervenuta aggregazione di società di gestione del servizio idrico integrato.

La previsione, nel legittimare la proroga degli affidamenti disposta dalla CATO Lemene, sembra fare riferimento alla recente incorporazione della società Sistema Ambiente S.r.l. - gestore del SII in parte dei Comuni compresi nell'ex ATO Friuli Occidentale e con affidamento in scadenza al 30 giugno 2039 – nella società Livenza Tagliamento Acqua S.p.A., gestore del SII nell'ex ATO interregionale Lemene e il cui affidamento era in scadenza al 31 dicembre 2017. La predetta fusione per incorporazione è divenuta definitiva in data 22 dicembre 2017<sup>5</sup>, ovvero prima della piena operatività dell'AUSIR (avvenuta, come visto, in data 17 gennaio 2018), che ne avrebbe dovuto disporre il riallineamento delle concessioni in essere.

In conformità alla predetta norma, con deliberazione del 29 dicembre 2017 n. 17 la CATO Lemene ha dunque disposto il riallineamento della scadenza della gestione di Livenza Tagliamento Acqua S.p.A. al 2039<sup>6</sup>, riallineamento che sarà quindi fatto proprio dall'AUSIR, in base alla nuova disposizione di cui all'art. 25, comma 3-bis, l.r. 5/2016.

Le novelle in commento appaiono pertanto finalizzate a sanare situazioni di proroga degli affidamenti nel SII e nella gestione integrata dei rifiuti urbani conseguenti a operazioni di aggregazione societaria realizzate al di fuori delle già discutibili previsioni di cui all'art. 16 della l.r. n. 5/2016.

A riguardo, non può che ribadirsi che la prevista possibilità di automatico prolungamento della scadenza degli affidamenti interessati nel caso di aggregazioni societarie appare certamente idonea a determinare un significativo ritardo nei nuovi affidamenti del SII e del servizio di gestione integrata dei rifiuti urbani nel rispetto della normativa nazionale ed europea di settore.

In conclusione, l'articolo 4, comma 2, della Legge Regionale n. 44/2017, così come l'art. 16, comma 5, della Legge Regionale n. 5/2016, nel consentire significative proroghe *ex lege* degli attuali affidamenti del SII e del servizio integrato di igiene urbana, introducono restrizioni concorrenziali che non appaiono giustificate, sotto il profilo dell'adeguatezza e proporzionalità, dal fine di razionalizzare le partecipazioni pubbliche regionali nelle società che attualmente gestiscono

---

<sup>4</sup> L'art. 8, comma 4, dell'Intesa tra la Regione Friuli Venezia Giulia e la Regione Veneto del 31 ottobre 2017 – richiamato dal comma 3-bis dell'art. 25, introdotto dalla Legge Regionale in esame – nel prevedere il riallineamento delle concessioni in essere in caso di aggregazione tra le società di gestione del SII, stabilisce che *“nelle more dell’attivazione dell’AUSIR e comunque non oltre il 31 dicembre 2017, al fine di evitare soluzioni di continuità nell’affidamento dei servizi, l’eventuale riallineamento delle concessioni [...] è effettuato dalla consulta d’Ambito territoriale ottimale «Lemene»”*.

<sup>5</sup> Delibera della Giunta regionale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia n. 2590 del 22 dicembre 2017, cit.

<sup>6</sup> La Delibera prevede infatti di *“riallineare il termine di scadenza dell’affidamento di cui è titolare Livenza Tagliamento Acque S.p.A. nell’Ambito Territoriale Ottimale Interregionale “Lemene”, al termine di scadenza dell’Affidamento già facente capo a Sistema Ambiente S.r.l. nell’Ambito Territoriale Ottimale “Occidentale” ovvero fino al 30.06.2039”*.

tali servizi e risultano pertanto in violazione dell'articolo 117, comma 2, lettera e), della Costituzione.

Il presente parere sarà pubblicato sul Bollettino di cui all'articolo 26 della legge n. 287/90, salvo che non vengano rappresentate, entro 30 giorni dal ricevimento della presente comunicazione, eventuali ragioni ostantive alla pubblicazione.

IL PRESIDENTE  
*Giovanni Pitruzzella*

---

**AS1492 – OSTACOLI TECNICI ED ONERI ECONOMICI ECCESSIVI E NON PROPORZIONALI ALLE FINALITÀ DELL’OBBLIGO DI PRESENZA DI PIÙ TIPOLOGIE DI CARBURANTI NEGLI IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE DI CARBURANTI**

Roma, 23 febbraio 2018

Ministero dello Sviluppo Economico

L’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nella sua riunione del 21 febbraio 2018, ha inteso rendere, ai sensi dell’art. 22, legge n. 287/90, il parere richiesto sullo schema di “*Decreto ministeriale ai sensi dell’art. 1 comma 98 della legge 4 agosto 2017 n. 124 che modifica l’art. 83 bis, comma 17, del Decreto Legge n. 112 del 25 giugno 2008 (convertito in Legge n. 133 del 6 agosto 2008) relativo agli ostacoli tecnici od oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell’obbligo di presenza di più tipologie di carburanti negli impianti di distribuzione di carburanti*”, trasmesso da codesto Ministero da ultimo in data 13 febbraio 2018.

Come noto, l’art. 83-bis, comma 17, del decreto legge n. 112/2008, conv. in legge 6 agosto 2008, n. 133, è stato da ultimo modificato dall’art. 1, comma 98, della Legge n. 124, del 4 agosto 2017, recante “Legge annuale per il mercato e la concorrenza”. Tale recente disposizione ha demandato a codesto Ministero il compito di individuare gli “*ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell’obbligo*” che rendono inapplicabile l’obbligo della presenza contestuale di più tipologie di carburanti, ivi incluso il metano per autostazione, in ipotesi di installazione ed esercizio di un impianto di distribuzione di carburanti. L’emanando Decreto deve essere adottato “*tenuto conto delle esigenze di sviluppo del mercato dei combustibili alternativi ai sensi della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014*”, recepita in Italia dal Decreto Legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016.

In particolare, l’art. 18 del Decreto Legislativo n. 257/16, al fine del rilascio o del mantenimento dell’autorizzazione allo svolgimento della attività di distribuzione di carburanti in rete, dispone l’obbligo di dotazione di infrastrutture di ricarica elettrica veloce e di rifornimento di gas naturale (o di GNL), anche solo *self service*, nei casi di realizzazione di nuovi impianti o di ristrutturazione totale di impianti esistenti, nonché in occasione del superamento da parte degli impianti già esistenti di determinate soglie di erogato annuo e secondo predeterminate scadenze. Secondo quanto stabilito dal comma 6 del citato art. 18, tale obbligo si applica salvo che non ricorra una delle seguenti “*impossibilità tecniche*”: a) assenza di spazi sufficienti ai sensi della normativa antincendio, esclusivamente per gli impianti già autorizzati alla data di entrata in vigore del decreto; b) per il gas naturale, distanza superiore a 1000 m tra l’impianto e la rete di distribuzione del gas, se quest’ultima ha pressione inferiore a 3 bar; c) per il GNL, distanza via terra dal più vicino deposito di GNL superiore a 1000 km.

Sul punto, l’Autorità ricorda che il corpus normativo in materia di terzo carburante ha definito una cornice di obblighi asimmetrici in capo ai soli nuovi impianti che, in ragione della sottesa finalità

di miglioramento dell'efficienza ambientale, è stata valutata dalla Corte costituzionale come compatibile con la tutela della concorrenza, nell'espresso presupposto che la presenza contestuale di più tipologie di carburanti non può essere a questi imposta in via assoluta, ma *“solo nella misura in cui risulti tecnicamente possibile da realizzare, oppure non comporti costi eccessivi o sproporzionati”*<sup>1</sup>.

Al riguardo, l'Autorità intende ribadire che forme ingiustificate di regolazione asimmetrica possono nuocere al corretto funzionamento del mercato, nella misura in cui incidono in maniera discriminatoria sui soggetti nuovi entranti<sup>2</sup>.

Tanto premesso, l'Autorità prende atto che lo schema di Decreto ministeriale oggetto di parere, nel ritenere che le impossibilità tecniche previste dall'art. 18, comma 6, del decreto legislativo n. 257/2016 rispecchino anche le impossibilità economiche dell'investimento, ha inteso unificare le ipotesi di *“ostacoli tecnici”* e quelle degli *“oneri economici eccessivi”* di cui all'art. 83 bis, comma 17 del Decreto Legge.

In proposito, si rileva che, con riferimento alla elencazione contenuta nell'art. 1 del decreto, le ipotesi di cui alla lettera a) risultano configurare una situazione di impossibilità da un punto di vista tecnico alla realizzazione dell'investimento, mentre le ipotesi di cui alla lettere b) e c) appaiono costituire anche fonti di oneri economici eccessivi e sproporzionati rispetto alle finalità dell'obbligo del terzo carburante per l'apertura di nuovi impianti.

Si esprime pertanto parere favorevole al decreto trasmesso, nei sensi di cui in motivazione.

Il presente parere sarà pubblicato sul Bollettino di cui all'articolo 26 della legge n. 287/90, salvo che non vengano rappresentate, entro 30 giorni dal ricevimento della presente comunicazione, eventuali ragioni ostantive alla pubblicazione.

IL PRESIDENTE  
*Giovanni Pitruzzella*

---

---

<sup>1</sup> Corte costituzionale, 12 maggio 2016, n. 105.

<sup>2</sup> Si vedano, sul punto, le segnalazioni del 13 maggio 2014, AS1133, *Regione Sicilia. Testo unico delle attività produttive-distribuzione carburanti*, 13 maggio 2014, Boll. n. 25/14 e del 9 Settembre 2014, AS1148, *Testo unico del commercio: settore della distribuzione stradale ed autostradale di carburanti*, Boll. n. 37/2014.

**AS1493 – PROCEDURE PER L’ASSEGNAZIONE DEI DIRITTI D’USO DI FREQUENZE PER FAVORIRE LA TRANSIZIONE VERSO LA TECNOLOGIA 5G**

Roma, 22 marzo 2018

Ministro dello Sviluppo Economico  
Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni

In data 14 marzo 2018, l’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, in base alle competenze conferite dall’articolo 22 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, ha deliberato di rappresentare alcune considerazioni in merito agli aspetti concorrenziali concernenti le misure attuative delle disposizioni di cui all’articolo 1, commi 1026-1046, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 recante “*Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020*” in tema di assegnazione delle frequenze per i servizi di telecomunicazione mobile a banda larga.

Nei prossimi mesi, secondo lo schema individuato nell’articolo 1, commi 1026-1046, della legge n. 205/2017, l’Italia si appresterà a definire le procedure per l’assegnazione dei diritti d’uso di frequenze radioelettriche da destinare a servizi di comunicazione elettronica in larga banda mobili terrestri bidirezionali con l’utilizzo della banda 694-790 MHz (c.d. banda 700 MHz) e delle bande di spettro pioniere 3,6-3,8 GHz e 26,5-27,5 GHz. Tali procedure di selezione su base competitiva dovranno essere definite in coerenza con l’obiettivo di garantire l’utilizzo dello spettro, assicurando il più ampio livello di copertura e di accesso a tutti gli utenti ai servizi basati sulla tecnologia 5G, sul territorio nazionale, tenuto conto della durata dei diritti d’uso concessi, garantendo benefici socio-economici a lungo termine.

L’Autorità ritiene che tali procedure rappresentino un’opportunità per garantire e ampliare condizioni di mercato concorrenziali e che incentivino gli investimenti nei servizi di telecomunicazione mobile. Come noto, infatti, il mercato dei servizi di telecomunicazione mobile presenta le caratteristiche di un mercato oligopolistico, il cui livello di concentrazione è aumentato ad esito dell’operazione di concentrazione comunitaria M.7758 tra Wind Telecomunicazioni S.p.A. e H3G S.p.A.<sup>1</sup>, favorendo rischi concorrenziali di natura unilaterale e, soprattutto, di natura coordinata<sup>2</sup>.

In tale contesto è necessario assicurare che il processo di assegnazione delle frequenze per i servizi di comunicazione mobile a banda larga rappresenti un’opportunità per l’ingresso e l’affermazione di nuovi operatori, allo scopo di ridurre il livello di concentrazione nel mercato in oggetto.

---

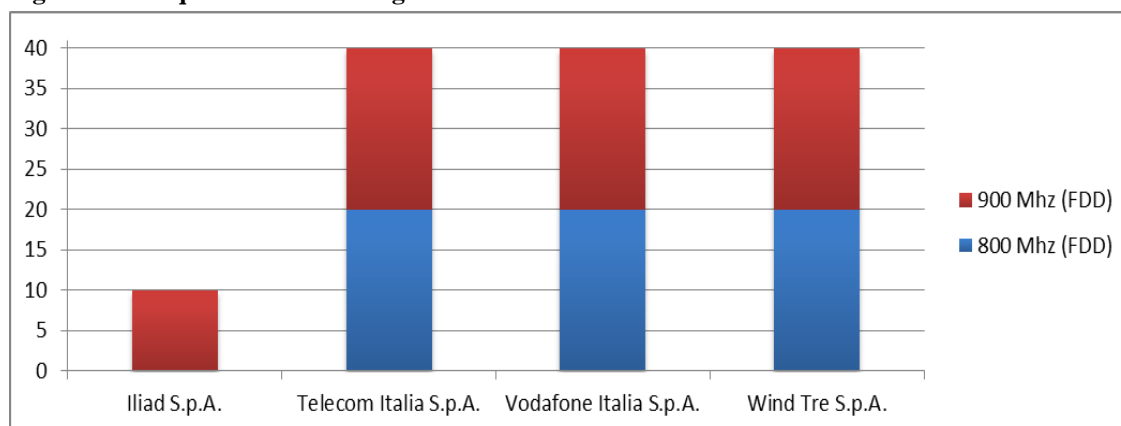
<sup>1</sup> Cfr. Decisione della Commissione Europea del 1° settembre 2016, caso M.7758 – *Hutchison Europe Telecommunications S.à.r.l./VimpelCom Luxembourg Holding S.à.r.l.*

<sup>2</sup> Si veda, ad esempio, il Provvedimento AGCM n. 27025 del 7 febbraio 2018, caso I820 – *Fatturazione mensile con aumento tariffario*.

La definizione di regole di gara che favoriscano l'ingresso o il consolidamento di nuovi operatori appare inoltre necessario alla luce della prassi invalsa nei precedenti anni di rinnovare i diritti d'uso delle frequenze senza lo svolgimento di nuove procedure competitive. Sebbene il rinnovo dei diritti d'uso delle frequenze sia previsto, per una sola volta e per un periodo massimo di 15 anni, dall'articolo 25, comma 6, del Decreto Legislativo 1° agosto 2003, n. 259 ("Codice delle Comunicazioni Elettroniche"), si deve osservare che – alla luce del fatto che alcuni operatori storici possono far affidamento a frequenze il cui diritto d'uso ha una durata anche di 35 anni – l'assegnazione di nuove frequenze (il c.d. dividendo digitale) rappresenta l'unico momento in cui è possibile l'entrata di nuovi operatori o il consolidamento di operatori (sia infrastrutturati che virtuali *full-MVNO*) di dimensione ancora contenuta, attraverso il confronto competitivo.

Ciò vale specialmente per le frequenze che, per le loro caratteristiche di propagazione, sono ritenute più pregiate, vale a dire le frequenze sotto 1 GHz che sono necessarie per favorire la copertura della rete<sup>3</sup>. Come è possibile osservare in Figura 1, le risorse frequenziali sotto 1 GHz sono assegnate asimmetricamente a favore degli operatori storici, che detengono quattro blocchi FDD<sup>4</sup> da 2x5MHz ciascuno, mentre il nuovo entrante, che ha acquisito le frequenze rilasciate ad esito della concentrazione comunitaria M.7758, detiene un singolo blocco, risultato delle misure adottate ad esito della citata operazione di concentrazione comunitaria.

**Figura 1 – Frequenze detenute dagli MNO in banda inferiore a 1 GHz<sup>5</sup>**



Inoltre, anche con riferimento alla durata del diritto d'uso delle frequenze, si deve osservare la presenza di un'elevata asimmetria a favore degli operatori storici che, per effetto dei provvedimenti di rinnovo delle frequenze, si giovano di una durata dei diritti d'uso delle frequenze in banda 900 MHz superiore ai 30 anni (Tabella 1).

**Tabella 1 - Frequenze detenute dagli MNO<sup>6</sup>**

<sup>3</sup> Cfr. AGCOM, 25 gennaio 2018, *Analisi della distribuzione di risorse spettrali tra i soggetti titolari di diritti d'uso delle frequenze terrestri per servizi di telecomunicazioni in Italia*.

<sup>4</sup> FDD – Frequency division duplex, che indica l'utilizzo di due canali differenti di comunicazione (che servono per la comunicazione contemporanea in ricezione e in trasmissione).

<sup>5</sup> Fonte: Elaborazione interna su dati EFIS e Commissione Europea.

<sup>6</sup> Elaborazione dell'Autorità su dati EFIS, <https://www.efis.dk/>.

TDD – *Time division duplex* in cui la comunicazione avviene mediante un unico canale e i pacchetti di informazioni vengono ricevuti e trasmessi a intervalli regolari. Inoltre, si indica con SDL – *Supplemental downlink* una tecnologia che permette di associare capacità trasmissiva aggiuntiva a quella già disponibile per aumentare la capacità di *download*.

Banda	Operatore	Numero Blocchi	Dimensione frequenze	Tecnologia	Data rilascio diritto d'uso	Data scadenza diritto d'uso	Durata diritto d'uso (anni)
800 Mhz (FDD)	Telecom Italia S.p.A.	2	20 Mhz (2x10 Mhz)	LTE	01/01/2013	31/12/2029	17
	Vodafone Italia S.p.A.	2	20 Mhz (2x10 Mhz)	LTE	01/01/2013	31/12/2029	17
	Wind Tre S.p.A.	2	20 Mhz (2x10 Mhz)	LTE	01/01/2013	31/12/2029	17
900 Mhz (FDD)	Iliad S.p.A.	1	10 Mhz (2x5 Mhz)	UMTS	19/05/2010	31/12/2029	20
	Telecom Italia S.p.A.	2	20 Mhz (2x10 Mhz)	GSM/UMTS	01/01/1995	31/12/2029	35
	Vodafone Italia S.p.A.	2	20 Mhz (2x10 Mhz)	GSM/UMTS	01/01/1995	31/12/2029	35
	Wind Tre S.p.A.	2	20 Mhz (2x10 Mhz)	GSM/UMTS	30/06/1998	31/12/2029	32

Infatti, a differenza di altri paesi – come ad esempio la Germania, in cui i diritti d'uso delle frequenze precedentemente assegnate (bande 900 MHz, 1452–1492 MHz e 1800 MHz) sono stati oggetto, una volta scaduti, di una nuova procedura competitiva a cui hanno partecipato tutti gli operatori – l'Italia ha proceduto al rinnovo dei diritti d'uso, escludendo la possibilità di far emergere nuovi operatori sul mercato.

Le procedure competitive per l'assegnazione delle bande 700 MHz, 3,6-3,8 GHz e 26,5-27,5 GHz, pertanto, appaiono essere centrali al fine di assicurare nel medio e lungo periodo un contesto concorrenziale nel mercato delle telecomunicazioni mobili. L'importanza di tale assegnazione è peraltro riconosciuta dalla stessa Commissione Europea, che ritiene che l'acquisizione di nuove frequenze possa permettere l'eliminazione dei vincoli di scala che il nuovo operatore Iliad potrebbe incontrare nel lungo periodo<sup>7</sup>.

Alla luce di tali presupposti, l'Autorità valuta positivamente quelle previsioni contenute nella Consultazione pubblica sulle procedure di assegnazione delle frequenze di cui alla Delibera AGCOM n. 89/18/CONS, che attribuiscono riserve a favore di taluni operatori e che limitano l'acquisizione delle frequenze. Tali misure appaiono necessarie a scongiurare il rischio che gli operatori storici, mediante *overbidding* e altri atteggiamenti opportunistici, precludano l'accesso alle frequenze ai nuovi operatori.

Inoltre, si ritiene che l'indicazione della durata del diritto d'uso – fino al 31 dicembre 2037 – nonché della preventiva indicazione della possibilità di rinnovare il diritto d'uso, una sola volta, per un periodo massimo di otto anni, sia tale da porre precisi limiti al rinnovo dei titoli di utilizzo

<sup>7</sup> Cfr. Decisione della Commissione Europea, 1 settembre 2016, caso M.7758 – *Hutchison Europe Telecommunications S.à.r.l./VimpelCom Luxembourg Holding S.à.r.l.* In particolare, la decisione indica che "(1745) With regard to the amount of sub-1 GHz spectrum which is important in allowing a network to achieve sufficient coverage, the Commission notes that the New MNO has the same quantity of sub-1 GHz spectrum as H3G currently operates with today and is able to act as a significant competitive force on the market as described in recitals (430) to (569). Moreover, while the New MNO is operating on the basis of the 3G/4G MOCN Services, it will have access to the Parties' 800MHz spectrum; accordingly, the New MNO will have the ability to utilise more sub-1 GHz spectrum than H3G could absent the Transaction or the same amount of spectrum H3G would have had access to, if [...] (see recitals (1512) to (1615)). (1746) In the longer term, the New MNO has the ability to purchase additional sub-1 GHz spectrum in the anticipated 700 MHz auction expected in 2020 - 2022."



delle risorse scarse, permettendo al contempo agli operatori di conoscere in sede di gara per l'assegnazione della frequenza la durata potenziale del diritto d'uso e utilizzare tale informazione ai fini della predisposizione dell'offerta.

Quanto alla banda 700 MHz, si valuta positivamente la scelta di individuare sei blocchi FDD da 2x5 MHz, per un totale di 60 MHz di spettro, coerentemente con la scelta con cui alcuni paesi europei hanno già assegnato tali frequenze (Germania, Francia e Finlandia)<sup>8</sup>.

Inoltre, si ritiene opportuno che vengano confermati i limiti di acquisizione delle frequenze individuati nella suddetta Delibera e, in particolare:

1. la possibilità di acquisire al massimo tre blocchi nella banda 700 Mhz;
  2. il limite di 60 MHz detenibili considerando tutte le frequenze sotto 1 Ghz (massimo sei blocchi tra quelli già detenuti in banda 800 MHz e 900 MHz e quelli assegnati in banda 700 MHz).
- Tale scelta, infatti, permette di ampliare il confronto competitivo per una risorsa estremamente importante per la copertura delle reti di telecomunicazione. È opportuno osservare, infatti, che in Francia, Paese nel quale la distribuzione dei diritti d'uso delle frequenze sotto 1 GHz tra operatori risulta identica all'Italia<sup>9</sup>, sono stati previsti i medesimi limiti all'acquisizione delle frequenze.

L'Autorità rileva che il bilanciamento delle risorse frequenziali potrebbe avvenire mediante l'assegnazione di tre blocchi FDD da 2x5 MHz ai soggetti diversi dagli MNO *incumbent*. In tal senso, la previsione di una procedura a due fasi potrebbe essere adatta al raggiungimento di tale obiettivo. In particolare, introducendo la riserva di almeno due blocchi FDD da 2x5 MHz a favore di alcune categorie di soggetti nuovi entranti e che dispongono di un numero minore di diritti d'uso per servizi di comunicazione mobile su frequenze terrestri e la predisposizione di una fase successiva in cui tutti gli operatori – storici e nuovi entranti – possano competere per l'acquisizione delle rimanenti risorse.

Su tale punto, inoltre, si ritiene soddisfacente la scelta di definire una procedura riservata a tutti “*i soggetti in possesso dei requisiti di partecipazione stabiliti per tutti i partecipanti, ad esclusione dei tre operatori radiomobili incumbent sul mercato, e cioè Telecom Italia, Vodafone e Wind Tre*”.

In tal senso, potrebbe essere utile chiarire la definizione di “nuovo entrante”, prevista all'articolo 1 dello schema di provvedimento posto in consultazione, al fine di includere tutti i soggetti indicati in precedenza, incluso il *remedy taker* della concentrazione comunitaria M.7758 di cui al punto 57 della Delibera in esame. In particolare, occorrerebbe specificare la definizione di “avvio dei servizi” – vale a dire se, ad esempio, per tale definizione si intenda l'inizio dell'erogazione e commercializzazione dei servizi di telecomunicazione mobile al pubblico – in modo tale da identificare con esattezza il novero di operatori che possono accedere alla fase riservata secondo quanto indicato nel documento preparatorio dello schema di delibera.

In merito all'ammontare di frequenze individuate dalla Delibera n. 89/18/CONS, sulla base delle considerazioni precedenti, si ritiene appropriato individuare la soluzione che preveda la riserva di due blocchi da 2x5 MHz in banda 700 MHz.

In merito alla banda 3,6 – 3,8 MHz, in considerazione della maggiore ampiezza di spettro a disposizione, si ritiene che i rischi concorrenziali dovuti all'overbidding siano più attenuati. In tale contesto, misure volte a favorire la contendibilità dei diritti d'uso potrebbero essere limitate a prevedere la presenza di molteplici lotti da assegnare. In tale ottica, si auspica che si adotti la soluzione che preveda la definizione di quattro blocchi da 50 MHz o, in subordine, di tre blocchi da 80 MHz e un blocco da 40 MHz.

---

<sup>8</sup> Si veda, sul punto, Decisione di esecuzione (UE) 2016/687 della Commissione del 28 aprile 2016.

<sup>9</sup> In particolare, Orange, SFR e Bouygues Telecom detenevano 40 MHz di spettro in banda 800 MHz e 900 MHz, mentre Free Mobile 10 MHz di spettro in banda 900 MHz.

Inoltre, si valuta positivamente l'introduzione di un *cap* di 100 MHz acquisibili che tenga conto di tutte le frequenze in banda 3,4 – 3,6 MHz, delle scadenze dei diritti d'uso al 2023 e di eventuali rinnovi degli stessi. Nel complesso, tali misure appaiono idonee ad ampliare il confronto concorrenziale e a permettere, al contempo, anche la partecipazione di piccoli operatori infrastrutturati e virtuali *full-MVNO*.

Infine, in merito alle frequenze in banda 26,5-27,5 GHz si valuta positivamente la riserva di un blocco da 200 MHz secondo quanto già discusso in merito alla banda 700 MHz, così come si esprime un giudizio favorevole riguardo alla previsione di un *cap* di 200 MHz per singolo operatore.

In conclusione, l'Autorità valuta positivamente le riserve e i limiti all'acquisizione delle frequenze previsti nello schema di delibera posta in consultazione, secondo quanto indicato in precedenza. In generale, si ritiene necessario procedere in modo celere con lo svolgimento delle procedure competitive oggetto della bozza di provvedimento, nonché con la liberazione e messa a disposizione della banda 700 MHz agli operatori mobili, secondo quanto previsto dalla normativa nazionale ed europea.

In tal senso, l'Autorità auspica che le misure correttive presenti nella delibera n. 89/18/CONS recante "*Consultazione pubblica sulle procedure per l'assegnazione e le regole per l'utilizzo delle frequenze disponibili nelle bande 694-790 MHz, 3600-3800 MHz e 26.5-27.5 GHz per sistemi terrestri di comunicazioni elettroniche al fine di favorire la transizione verso la tecnologia 5G, ai sensi della legge 27 dicembre 2017, n. 205*" siano confermate. Tali misure, infatti, appaiono necessarie al fine di ridurre il livello di concentrazione del mercato dei servizi di telecomunicazione mobile e di scongiurare i rischi che gli operatori adottino comportamenti di natura coordinata legati alla configurazione oligopolistica del suddetto mercato.

Il presente parere sarà pubblicato sul Bollettino dell'Autorità di cui all'art. 26 della legge n. 287/90.

IL PRESIDENTE  
*Giovanni Pitruzzella*

---

## PRATICHE COMMERCIALI SCORRETTE

### PS10926 - BOLLETTINI ISCRIZIONE REGISTRO IMPRESE

*Provvedimento n. 27092*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 14 marzo 2017;

SENTITO il Relatore Professor Michele Ainis;

VISTA la Parte II, Titolo III, del Decreto Legislativo 6 settembre 2005, n. 206, recante "*Codice del Consumo*" e successive modificazioni (di seguito, Codice del Consumo);

VISTO il "*Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di pubblicità ingannevole e comparativa, pratiche commerciali scorrette, violazione dei diritti dei consumatori nei contratti, violazione del divieto di discriminazioni e clausole vessatorie*" (di seguito, Regolamento), adottato dall'Autorità con delibera del 1° aprile 2015;

VISTI gli atti del procedimento;

#### I. LA PARTE

1. L MENDONCA BUSINESS DATA S.L. (di seguito anche "MENDONCA") in qualità di professionista, ai sensi dell'articolo 18, comma 1, lettera *b*) del Codice del Consumo.

La società gestisce un portale multimediale di pubblicità commerciale accessibile tramite il sito internet <http://www.ir-impreses.it> in cui è inserito, tra l'altro, un *database* contenente alcuni dati relativi ad imprese attive in Italia, ivi comprese le microimprese di cui all'art. 18, comma 1, lettera *d-bis*) del Codice del Consumo. MENDONCA attua un sistema di promozione finalizzato alla vendita di spazi pubblicitari a pagamento tramite invio di un modulo prestampato contenente i principali dati aziendali delle imprese interessate.

#### II. LA PRATICA COMMERCIALE

2. La pratica commerciale posta in essere da MENDONCA consiste nell'aver iscritto, unilateralmente, i dati aziendali di imprese italiane in un *database* - presente *on line* sul sito internet <http://www.ir-impreses.it> - al solo fine di indurre le medesime imprese a sottoscrivere, sulla base di una comunicazione forviante, un abbonamento a pagamento ad un servizio di promozione delle principali informazioni aziendali via *internet*.

3. In particolare, sulla base di quanto indicato in numerose richieste di intervento pervenute a decorrere da maggio 2017 trasmesse dalla Camera di Commercio di Caserta, dalla Camera di Commercio di Padova, da Unioncamere, dall'Associazione Mondo X nonché da numerose imprese - ivi incluse microimprese *ex art. 18*, comma 1, lettera *d-bis* del Codice del Consumo - nonché dalla documentazione in atti è emerso che MENDONCA invia a numerose imprese di piccola e media dimensione, localizzate in diverse Regioni italiane, una comunicazione commerciale consistente in un modulo d'ordine prestampato, in cui sono riportati i principali dati aziendali delle imprese contattate, acquisiti in maniera unilaterale e in assenza di previa informativa al riguardo a tali imprese.

4. Sulla base delle risultanze istruttorie, la sottoscrizione da parte delle imprese destinatarie - una volta che esse abbiano verificato i dati aziendali precompilati ed apposto eventuali integrazioni e/o correzioni - comporta l'adesione, inconsapevole, ad un "*abbonamento*" a titolo oneroso ad un

servizio consistente nell'inclusione - da parte di MENDONCA - dei dati aziendali - per una durata minima vincolante di due anni - all'interno di un portale di pubblicità accessibile via internet all'indirizzo <http://www.ir-impresе.it>, gestito dal professionista.

L'importo richiesto da MENDONCA è pari, complessivamente, a 1704 euro per due anni di "abbonamento".

5. La comunicazione commerciale in oggetto presenta un'impostazione grafica volta ad esaltare la natura obbligatoria della suddetta iscrizione alla banca dati da parte dell'impresa contattata e ad indurre la medesima a sottoscrivere automaticamente il modulo trasmesso.

Infatti, nell'intestazione di tale modulo è riportata con notevole evidenza grafica, con caratteri di grande dimensione e sottolineati, l'espressione "*Iscrizione Registro Imprese*". In una posizione più in basso, nella parte centrale della comunicazione, con minore evidenza grafica e con caratteri sottolineati, è riportata l'espressione "*-Si prega di correggere e/o inserire i dati mancanti per l'aggiornamento-*". Al di sotto, nella parte sinistra della comunicazione, è riportata una griglia contenente i dati già acquisiti dell'impresa cui è indirizzata la comunicazione relativi a "*Ragione sociale*", "*Indirizzo*", "*Tel.*", "*Fax*", "*Settore*", "*Mail*", "*Pagina*". Solo con caratteri grafici notevolmente più ridotti, nella medesima pagina della comunicazione, è indicato che "*la pubblicazione dei dati viene svolta una volta soltanto avente un costo di EUR 71,00 mensile per la durata di due anni; la fattura emessa farà riferimento ai due anni di servizio. Pagamento non dilazionato*". E' inoltre indicato con la medesima grafica, a caratteri ridotti, quanto segue: "*Apponendo la firma, confermate di accettare le presenti condizioni, consentendo la permanenza dei dati aziendali per 2 anni*".

Alla comunicazione non sono allegate le condizioni generali di contratto, né risulta operato alcun rinvio ai termini e condizioni generali le quali sono riportate esclusivamente sul sito internet gestito da MENDONCA alla pagina web "<http://www.ir-impresе.it/termini-e-condizioni>".

6. Una volta confermati, integrati e/o corretti i propri dati aziendali pre-inseriti da MENDONCA, è richiesto alle imprese contattate, a cui è attribuito un "*numero di fascicolo*", di confermare con la firma l'esattezza dei dati (eventualmente integrandoli), apponendo altresì "*Timbro e firma giuridicamente vincolanti*", nonché di trasmettere via fax restituendo alla stessa MENDONCA lo stesso modulo con tutti gli elementi suddetti.

Si rileva in proposito, in particolare, come alla richiesta di trasmissione della comunicazione, indicata a caratteri di grande dimensione con terminologia prescrittiva, sia specificato espressamente per ogni singola impresa un termine specifico entro il quale l'impresa contattata "*dovrebbe*" trasmettere via fax la comunicazione suddetta.

7. Dopo la sottoscrizione del modulo, qualora l'impresa contattata non versi l'importo preteso, MENDONCA invia alla medesima impresa una successiva comunicazione in cui è evidenziato quanto segue: "*Primo avviso. Dopo numerosi richiami la seguente fattura non ci risulta ancora pagata. La preghiamo pertanto di regolarizzare la situazione. Fino ad oggi non abbiamo avuto riscontro in merito al pagamento*". In tale comunicazione è quindi inserito un riquadro che contiene l'importo richiesto in qualità di "*prezzo totale*", pari a 1704 euro, e un altro importo preteso, in qualità di "*penale*", pari a 10 euro.

Più in basso è indicato, con caratteri in grassetto, che il pagamento deve effettuarsi "*entro e non oltre 12 giorni*", seguito dall'indicazione di una data specifica per ogni impresa.<sup>1</sup>

8. Nel caso in cui l'impresa contattata non paghi l'importo preteso - già oggetto di un primo "*sollecito*" - MENDONCA invia successivamente un'ulteriore comunicazione in cui è evidenziato

---

<sup>1</sup> Cfr. al riguardo segnalazione e relativi allegati pervenuti in data 31 agosto 2017 prot. n. 66592.

a caratteri di notevole dimensione e in grassetto: “*ultimo sollecito di pagamento*”. Più in basso, nella medesima comunicazione, è espressamente osservato quanto segue: “*vi invitiamo a provvedere entro il termine di dodici giorni dalla ricezione della presente, al pagamento della fattura. Se anche la presente lettera non troverà riscontro, saremo costretti ad adire le vie legali per il recupero delle suddette somme. Vi informiamo inoltre che la presente ha validità come atto di costituzione in mora ad ogni effetto di legge*”.

Nella comunicazione appena descritta è quindi inserito un riquadro che contiene l'importo richiesto in qualità di “*prezzo totale*”, pari a 1704 euro, e un altro importo preteso, in qualità di “*penale*”, pari a 20 euro.

### **III. LE RISULTANZE DEL PROCEDIMENTO**

#### ***1) L'iter del procedimento***

9. In relazione alla condotta sopra descritta, in data 2 ottobre 2017 è stato notificato alla Parte l'avvio del procedimento istruttorio per possibile violazione degli articoli 20, 24, 25, comma 1, lettera *d*) e 26 comma 1, lettera *f*) del Codice del Consumo. In tale sede è stata ipotizzata l'ingannevolezza, nonché l'idoneità della condotta commerciale di MENDONCA ad esercitare un indebito condizionamento tale da limitare la volontà delle imprese destinatarie, spingendole, in particolare, ad attivarsi al pagamento dell'importo richiesto sulla scorta del timore di violare obblighi legali connessi alla necessaria inclusione dei loro dati aziendali in un registro di un Ente di natura pubblicistica.

10. Al professionista, contestualmente alla comunicazione di avvio del procedimento, è stata anche trasmessa una richiesta di informazioni, formulata ai sensi dell'art. 12, comma 1, del Regolamento, in merito, tra l'altro, a: i) i criteri con cui sono stati individuati i termini evidenziati nella lettera entro cui le microimprese italiane dovrebbero effettuare il versamento dell'importo indicato nel modulo precompilato; ii) i criteri con cui sono state selezionate le microimprese italiane a cui è stata inviata l'offerta della società; iii) le fonti informative impiegate da MENDONCA al fine di reperire i dati commerciali afferenti le microimprese contattate; iv) il numero, l'elenco e l'attività economica delle imprese italiane che hanno sottoscritto la proposta commerciale, precisando la data dell'abbonamento annuale alla banca dati *on line* dall'inizio dell'attività di MENDONCA ad oggi; v) le imprese che hanno pagato il servizio dall'inizio dell'attività ad oggi.

In data 22 dicembre 2017 è stata comunicata alla Parte la data di conclusione della fase istruttoria ai sensi dell'art. 16, comma 1, del Regolamento e sono state confermate le contestazioni nei confronti di MENDONCA, in particolare ipotizzando, in relazione alla pratica commerciale sopra descritta, la possibile violazione degli articoli 20, 24, 25, comma 1, lettera *d*) e 26 comma 1, lettera *f*) del Codice del Consumo.

#### ***2) Le argomentazioni difensive delle Parti***

11. Il professionista non ha presentato alcuna memoria, né ha dato riscontro alla suddetta richiesta di informazioni.

### **IV. VALUTAZIONI CONCLUSIVE**

12. In via preliminare, va osservato che la pratica commerciale in esame ha coinvolto per lo più imprese di piccola e media dimensione, ovvero delle microimprese che rivestono le caratteristiche di cui all'art. 18, comma 1, lettera *d-bis*) del Codice del Consumo.

13. La comunicazione diffusa da MENDONCA, inviata per posta a tali imprese attive in Italia, consiste in un modulo precompilato, con cui si richiede la correzione ed integrazione dei propri

dati aziendali con modalità tali da indurre nelle imprese riceventi il falso convincimento di dover assolvere, in tal modo, agli obblighi di iscrizione o annotazione nel registro delle imprese.

L'invio di detto modulo, in realtà, non concerne degli obblighi connessi con l'iscrizione presso il Registro delle imprese risultando, al contrario, finalizzato ad ottenere la sottoscrizione del modulo da parte delle imprese contattate al fine di vincolarle all'acquisto di un servizio pubblicitario non consapevolmente richiesto, consistente nell'inserimento dei propri dati aziendali in una banca dati diffusa su internet.

La natura commerciale della proposta inviata da MENDOCA, a causa della sua veste grafica e contenutistica, non è palese.

Il modulo inviato dal professionista appare, infatti, una comunicazione di natura istituzionale, suscettibile di ingenerare nelle imprese destinatarie l'erronea convinzione che la compilazione e/o correzione dei dati mancanti nel modulo sia necessaria per l'assolvimento, da parte delle stesse, dell'obbligo di iscrizione o annotazione nel Registro delle imprese.

L'equivoco ingenerato nei destinatari, in particolare, in merito alla natura del servizio fornito e all'identità e qualifica del professionista deriva dalla presenza di alcuni elementi nella comunicazione inviata alle imprese dal professionista, nonché da una serie di informazioni ed omissioni ingannevoli e fuorvianti presenti in tale comunicazione.

14. In primo luogo, essa fa esplicito riferimento, peraltro con caratteri grafici sovradimensionati e sottolineati, nonché posti in posizione di rilievo a guisa di "intestazione" della comunicazione stessa, ad una "*Iscrizione Registro imprese*".

La comunicazione commerciale risulta confusoria anche in ragione della marginalizzazione dei dati aziendali identificativi del professionista, riportati nel testo con caratteri di dimensioni minime; il soggetto che riceve la comunicazione in questione, conseguentemente, è indotto a ritenere che essa provenga da un ente o ufficio pubblico. Parimenti fuorviante è anche l'indicazione prescrittiva di un termine di breve durata entro cui l'impresa destinataria sembra essere obbligata a rispondere (è presente infatti in caratteri dimensioni notevoli e sottolineati "*Rispondere entro il [data] al n° di fax [...]*").

15. In secondo luogo, la proposta commerciale inviata da MENDONCA risulta gravemente omissiva in relazione alle informazioni inerenti alle reali caratteristiche del servizio offerto dal professionista. Infatti nelle comunicazioni di natura pubblicitaria volte a promuovere l'acquisto di un servizio a titolo oneroso, risulta imprescindibile presentare tale servizio con modalità chiare ed esaustive per i potenziali acquirenti. Nel caso di specie, al contrario, il professionista presenta il servizio offerto in modo del tutto marginale ed oscuro.

Tale considerazione vale anche per quanto concerne le informazioni riguardanti l'impegno di spesa cui l'impresa destinataria dovrebbe vincolarsi. Tale importo, pari a 71 euro al mese per complessivi 1.704 euro per due anni di "abbonamento", è indicato infatti con caratteri estremamente ridotti; inoltre, nella comunicazione si fa riferimento esclusivamente alla cifra mensilmente dovuta (71 euro), non essendo esplicitamente menzionato l'importo complessivo dovuto per i due anni (1704 euro) il quale, poi, viene fatturato in un'unica soluzione a carico dell'impresa destinataria.

16. L'aggressività della condotta prosegue nella fase successiva alla sottoscrizione del modulo. Infatti, qualora l'impresa contattata non paghi l'importo preteso - già oggetto di un primo "*sollecito*" - MENDONCA invia successivamente un'ulteriore comunicazione ove si esige il pagamento immediato della somma già indicata nella comunicazione commerciale precedentemente recapitata, minacciando peraltro il ricorso alle vie legali per il recupero di tale somma ed affermando contestualmente che la comunicazione da ultimo inviata "*ha validità come*

*atto di costituzione in mora ad ogni effetto di legge*” oltre alla pretesa di un ulteriore importo, pari a 20 euro, in qualità di “*penale*”.

17. Alla luce di quanto sin qui rilevato, la condotta sopra descritta integra una violazione ai sensi degli articoli 20, 24, 25, comma 1, lettera *d*) e 26 comma 1, lettera *f*) del Codice del Consumo.

La contrarietà alla diligenza professionale va riscontrata nelle specifiche modalità con cui MENDONCA realizza e veicola la propria comunicazione commerciale, dal punto di vista grafico come dal punto di vista temporale, che costituiscono espedienti tutti di cui il professionista si avvale per condizionare indebitamente il processo decisionale delle imprese destinatarie di tale comunicazione, inducendole ad assumere una decisione di natura commerciale che non avrebbero altrimenti assunto.

## V. QUANTIFICAZIONE DELLA SANZIONE

18. Ai sensi dell’articolo 27, comma 9 del Codice del Consumo, con il provvedimento che vieta una pratica commerciale scorretta l’Autorità dispone l’applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 a 5.000.000 euro, tenuto conto della gravità e della durata della violazione.

19. In ordine alla quantificazione della sanzione deve tenersi conto, in quanto applicabili, dei criteri individuati dall’articolo 11 della legge n. 689/81, in virtù del richiamo previsto all’articolo 27, comma 13, del Codice del Consumo: in particolare della gravità della violazione, dell’opera svolta dall’impresa per eliminare o attenuare l’infrazione, della personalità dell’agente, nonché delle condizioni economiche dell’impresa stessa.

In relazione a L MENDONCA BUSINESS DATA S.L. non si dispone dei dati di bilancio, in quanto il professionista non ha fornito alcuna risposta alla richiesta di informazioni, né ha in alcun modo partecipato al procedimento.

Il volume di attività riferibile alla pratica commerciale sopra descritta può essere orientativamente stimato in circa 193.000 euro, moltiplicando il numero di imprese iscritte nel *database* presente sul sito internet <http://www.ir-impresse.it> al 13 febbraio 2018<sup>2</sup> per l’importo unitario complessivamente preteso per ogni iscrizione.

20. Con riguardo alla gravità della violazione, si tiene conto nella fattispecie in esame della diffusione sul territorio nazionale della pratica commerciale, in quanto nello svolgimento della propria attività il professionista ha iscritto, all’interno della propria banca telematica, numerose imprese con sede nella maggior parte delle Regioni italiane.

La gravità della pratica si apprezza, inoltre, prendendo in considerazione il mezzo utilizzato per trasmettere la comunicazione commerciale alle imprese, costituito da una comunicazione postale suscettibile di raggiungere direttamente e personalmente i destinatari, le modalità insidiose di sottoscrizione dell’abbonamento biennale, nonché il significativo pregiudizio economico che discende dalla realizzazione di siffatta pratica commerciale, tenuto conto delle ridotte dimensioni economico-finanziarie delle imprese e microimprese e del fatto che le stesse, nella maggior parte dei casi, hanno appena intrapreso la propria attività d’impresa iscrivendosi alla competente Camera di Commercio nel momento in cui ricevono la comunicazione di MENDONCA.

Va considerato, inoltre, che il messaggio in virtù delle sue caratteristiche strutturali e testuali, risponde a una precisa strategia comunicazionale del professionista diretta a ingenerare un deliberato effetto confusorio nelle imprese destinatarie.

---

<sup>2</sup> Cfr. doc. 62, pagine web acquisite al fascicolo istruttorio in data 13 febbraio 2018.



21. In merito alla durata della violazione, si osserva che dagli elementi disponibili acquisiti risulta che la pratica commerciale realizzata da MENDONCA è stata posta in essere a decorrere almeno da maggio 2017<sup>3</sup> fino, quantomeno, a novembre 2017, data dell'ultima segnalazione pervenuta all'Autorità.<sup>4</sup>

22. Sulla base di tali elementi si ritiene quindi di determinare la sanzione l'importo della sanzione amministrativa pecuniaria applicabile a L MENDONCA BUSINESS DATA S.L. nella misura di 20.000 €(ventimila euro).

RITENUTO, pertanto, sulla base delle considerazioni suesposte, che la pratica commerciale in esame risulta scorretta ai sensi degli artt. 20, 24, 25, comma 1, lettera *d*) e 26 comma 1, lettera *f*) del Codice del Consumo in quanto contraria alla diligenza professionale e idonea a indurre in errore i destinatari in relazione all'identità e alle qualifiche di L MENDONCA BUSINESS DATA S.L., nonché alla natura e alle condizioni economiche dell'offerta pubblicizzata dal professionista condizionandone indebitamente il comportamento economico delle imprese destinatarie, e risultando suscettibile di pregiudicare il comportamento economico;

#### DELIBERA

a) che la pratica commerciale descritta al punto II del presente provvedimento posta in essere dalla società L MENDONCA BUSINESS DATA S.L. costituisce, per le ragioni ed i limiti esposti in motivazione, una pratica commerciale scorretta ai sensi degli artt. 20, 24, 25, comma 1, lettera *d*) e 26 comma 1, lettera *f*) del Codice del Consumo, e ne vieta la diffusione o continuazione;

b) di irrogare alla società L MENDONCA BUSINESS DATA S.L. una sanzione amministrativa pecuniaria di 20.000 €(ventimila euro);

La sanzione amministrativa irrogate deve essere pagate entro il termine di trenta giorni dalla notificazione del presente provvedimento, tramite bonifico (in euro) a favore dell'Erario, utilizzando il codice IBAN IT04A0100003245348018359214 (codice BIC: BITAITRRENT), che corrisponde alla terna contabile 18/3592/14.

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

Dell'avvenuto pagamento deve essere data immediata comunicazione all'Autorità attraverso l'invio della documentazione attestante il versamento effettuato.

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

---

<sup>3</sup> Cfr. doc. n. 1 del fascicolo istruttorio.

<sup>4</sup> Cfr. doc. 60, segnalazione di una impresa, pervenuta in data 21 novembre 2017.

Ai sensi dell'articolo 27, comma 12, del Codice del Consumo, in caso di inottemperanza al provvedimento, l'Autorità applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 10.000 a 5.000.000 euro. Nei casi di reiterata inottemperanza l'Autorità può disporre la sospensione dell'attività di impresa per un periodo non superiore a trenta giorni.

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 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*

---

**PS10986 - OSCAR RENT (ONLY SPECIAL CARS)-MANCATA CONSEGNA AUTO**

*Provvedimento n. 27093*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 14 marzo 2018;

SENTITO il Relatore Professor Michele Ainis;

VISTA la Parte II, Titolo III, e la Parte III, Titolo III, del Decreto Legislativo 6 settembre 2005, n. 206, recante "*Codice del Consumo*" e successive modificazioni (di seguito, Codice del Consumo);

VISTO il "*Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di pubblicità ingannevole e comparativa, pratiche commerciali scorrette, violazione dei diritti dei consumatori nei contratti, violazione del divieto di discriminazioni e clausole vessatorie*" (di seguito, Regolamento), adottato dall'Autorità con delibera del 1° aprile 2015;

VISTO il proprio provvedimento del 20 dicembre 2017, con il quale è stata deliberata l'adozione della misura cautelare, ai sensi dell'art. 27, comma 3, del Codice del Consumo;

VISTO il proprio provvedimento del 15 novembre 2017, con il quale è stato disposto l'accertamento ispettivo, presso la sede del professionista, ai sensi dell'art. 27, commi 2 e 3, del Codice del Consumo;

VISTI gli atti del procedimento;

**I. LE PARTI**

1. La società Only Special Cars S.r.l., in sigla denominata Oscar Rent S.r.l., poi Oscar Rent & Partners S.r.l. ora XPROJECT CARS ASSOCIATED LORIGA & LELLA S.r.l., C.F. 04332000233 (in seguito solo OSCAR RENT), in qualità di professionista, ai sensi dell'art. 18, lettera b), del Codice del Consumo. La società è stata costituita il 2 aprile 2015 ed ha come oggetto sociale, tra gli altri, il noleggio a lungo termine di autoveicoli nuovi e usati. Dal bilancio relativo all'esercizio 2016 risulta un fatturato pari ad Euro 206.285,00 (*cfr.* dati camerali del 5 marzo 2018). Per il 2017, in mancanza di un bilancio approvato, l'ordine di grandezza del fatturato è desumibile dai dati contabili risultanti dalle fatture emesse dal 31 gennaio al 16 novembre, il cui numero ammonta a 4.681, da cui si evidenzia un fatturato di Euro 5.110.528,56<sup>1</sup>.

2. Unione Nazionale Consumatori - sede di Roma, nella qualità di segnalante. L'Associazione, appartenente al CNCU<sup>2</sup>, è preposta alla tutela dei diritti e degli interessi dei consumatori e degli utenti.

3. Sportello Europeo dei Consumatori – sede di Trento, nella qualità di segnalante. Lo sportello Europeo (SEC) agisce nell'ambito della Legge della Provincia di Trento n. 8/1997 per la tutela dei consumatori, in regime di convenzione con la Provincia Autonoma di Trento.

---

<sup>1</sup> In particolare, per canoni relativi a contratti in corso, risultano emesse fatture pari ad Euro 174.043,32, per quanto riguarda i diritti di prenotazione risultano emesse fatture pari ad Euro 3.390.693,84 e per quanto riguarda i depositi cauzionali risultano emesse fatture pari ad Euro 1.245.109,84 di cui risultano restituiti complessivi Euro 250.639,99 di cui Euro 88.654,84 a titolo di depositi cauzionali ed Euro 161985,15 a titolo di prenotazione (doc. ispettivi dal n. 155 al n. 5.717).

<sup>2</sup> Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti; organo rappresentativo delle associazioni dei consumatori e degli utenti a livello nazionale, istituito con legge del 30/07/1998 n. 281, confluita nel Codice del Consumo (D.Lgs. 6 settembre 2005, n. 206).

## II. LE PRATICHE COMMERCIALI

4. Il procedimento concerne i comportamenti posti in essere dal professionista nell'offerta del servizio di autonoleggio a lungo termine di autoveicoli nuovi ed usati, consistenti:

**A)** nella mancata consegna dei veicoli ordinati dai clienti nei termini previsti nei relativi ordini di consegna e nella non corretta informazione circa i tempi di consegna dei veicoli;

**B)** nel mancato rimborso ai clienti degli anticipi versati all'atto di sottoscrizione degli ordini e specificamente a coloro che, decorsi più di 90 giorni dai termini indicati dal professionista, abbiano revocato l'ordine, avvalendosi di apposita clausola negoziale contenuta nelle condizioni generali di contratto e nel contratto di noleggio.

5. In particolare, le segnalazioni<sup>3</sup> dello Sportello Europeo dei Consumatori e dell'Unione Nazionale dei consumatori, pervenute in Autorità a partire dal mese di agosto 2017 e le informazioni acquisite d'ufficio, mostrano che il professionista - dopo aver concluso i contratti di autonoleggio, facendo sottoscrivere ai consumatori un ordine di consegna nel quale sono indicati gli importi dovuti per la tipologia di autovettura noleggiata e i termini per la consegna dell'autovettura -, non ha proceduto a consegnare le autovetture noleggiate nei termini concordati e non ha dato seguito ai numerosi solleciti e richieste, prima di adempimento e poi di rimborso degli importi versati dai consumatori al momento della sottoscrizione degli ordini.

I consumatori hanno lamentato, altresì, le difficoltà di comunicare con la società che, solo raramente e dopo diversi solleciti, ha fornito ai clienti chiarimenti sul mancato rispetto dei tempi di consegna, sulle ragioni ad esso sottese e sui tempi previsti per evadere le istanze di rimborso formulate.

## III. LE RISULTANZE DEL PROCEDIMENTO

### 1) *L'iter del procedimento*

6. In data 15 novembre 2017 è stato avviato il procedimento istruttorio PS10986, ai sensi degli artt. 27, comma 3, del Codice del Consumo e 6 del Regolamento, al fine di verificare l'esistenza di pratiche commerciali scorrette, poste in essere dal professionista, in violazione degli articoli 20, 21, comma 1, lettera *b*), 22, 23, comma 1, lettera *e*), 24 e 25, comma 1, lettera *d*) e 66-*bis* del Codice del Consumo, con contestuale prospettazione dei motivi di gravità ed urgenza che potevano giustificare la sospensione provvisoria delle pratiche, ai sensi dell'art. 27, comma 3, del Codice del Consumo.

7. In data 22 novembre 2017, presso la sede operativa del professionista, si sono svolti accertamenti ispettivi al fine di acquisire documentazione utile a provare l'esistenza delle condotte oggetto del procedimento.

8. Con provvedimento del 20 dicembre 2017, notificato al professionista in data 29 dicembre, l'Autorità ha disposto la sospensione della pratica relativa alla sottoscrizione di ordini per il noleggio di autoveicoli non disponibili, ritenendo sussistenti i presupposti del *fumus boni iuris* e del *periculum in mora*, disponendo la sospensione di ogni attività diretta alla sottoscrizione degli ordini di consegna di autovetture non disponibili.

9. In data 8 gennaio 2018, il professionista ha trasmesso una nota recante le misure assunte in ottemperanza a quanto disposto dall'Autorità informando altresì della cessazione dell'attività commerciale, di cui l'Autorità prendeva atto nell'adunanza del 25 gennaio 2018 (cfr. comunicazione al professionista in data 20 gennaio 2018 prot. n. 16453).

---

<sup>3</sup> Segnalazioni del 18 agosto 2017, n. 64825, del 3 ottobre 2017, n. 74310 e del 24 ottobre 2017, n. 79340, del 16 febbraio 2018, n. 21388 e del 22 gennaio 2008 n. 14375.

**10.** In data 13 febbraio 2018 Oscar Rent ha avuto accesso agli atti del fascicolo.

**11.** In data 14 febbraio 2018 è stata comunicata alla Parte, ai sensi dell'art. 16, comma 1, del Regolamento, la data di conclusione della fase istruttoria, fissata al 6 marzo 2018. Nella medesima comunicazione sono state precisate le violazioni del Codice del Consumo contestate al professionista. Oscar Rent non ha depositato memorie difensive finali.

## **2) Le evidenze acquisite**

### **i) Pratica sub A)**

**12.** Oscar Rent ha offerto il servizio di noleggio a lungo termine per un termine di 12 o 24 mesi di autovetture nuove e usate. Dalla documentazione acquisita emerge che il professionista ha pubblicizzato il noleggio a lungo termine di veicoli a condizioni particolarmente vantaggiose. Le principali proposte del professionista si articolano in sei fasce (YOUNG, canone mensile 99 euro, BUSINESS MINI, canone mensile 173 euro, PREMIUM, canone mensile 398 euro, SUV PLUS, canone mensile 698 euro, LUXURI, canone mensile 875 euro, WORK, canone mensile 99 euro. Tutti i canoni sono da intendersi iva inclusa)<sup>4</sup>.

**13.** Il professionista ha acquisito le prenotazioni per contratti di noleggio a lungo termine sia direttamente, con personale operante presso la sede di Verona, sia tramite una rete commerciale di collaboratori occasionali (600 unità), liberamente operanti sul territorio nazionale, c.d. "Procacciatori"<sup>5</sup>, ai quali venivano indirizzati i consumatori interessati. La promozione dell'attività è stata effettuata attraverso pubblicazioni sul sito aziendale [www.oscar.rent.it](http://www.oscar.rent.it), con frequente aggiornamento della "vetrina" delle auto prenotabili e indicazione delle tariffe e delle condizioni.

**14.** Una volta che il consumatore individuava l'autovettura oggetto del noleggio, il collaboratore caricava nel sistema informativo dell'azienda il corrispondente ordine; tale inserimento generava un modulo da stampare e da far sottoscrivere al consumatore per conferma e accettazione delle condizioni contrattuali.

Tale "Ordine di consegna" riportava le caratteristiche del veicolo noleggiato, la durata del noleggio, il canone mensile, i termini di consegna del veicolo concordati con il professionista, nonché l'indicazione degli importi da versare a titolo di deposito cauzionale e di conferma della prenotazione del veicolo.

**15.** Negli ordini di consegna e nei contratti di noleggio (di cui l'ordine rappresenta un allegato)<sup>6</sup>, era previsto, altresì, l'impegno del professionista di comunicare tempestivamente gli eventuali ritardi di consegna rispetto ai tempi indicati nell'ordine e che trascorsi 90 giorni dalla mancata consegna nei termini concordati, il cliente poteva esercitare, inviando al professionista apposita richiesta, il diritto di revoca dell'ordine, dalla quale deriva la risoluzione automatica del contratto e la conseguente restituzione, da parte del noleggiatore, degli importi versati al momento dell'ordine<sup>7</sup>.

<sup>4</sup> Cfr. doc. n. 10, all. 6 del verbale ispettivo.

<sup>5</sup> Per "Procacciatori" si intendono gli agenti del noleggiatore (Cfr. ordine di consegna allegato alla segnalazione del 18 agosto 2017, n. 64825).

<sup>6</sup> Cfr. segnalazione del 79340 del 24 ottobre 2017, allegati nn. 6 e 7.

<sup>7</sup> L'Ordine di Consegna, all'art. 2 delle Condizioni generali prevede che:

*"Ai soli fini di accertare il rispetto del termine di consegna, la consegna si intende convenzionalmente avvenuta alla data con cui OSCAR SRL comunica al cliente, tramite avviso di consegna, che l'autoveicolo oggetto dell'ordine è disponibile per il ritiro. La consegna dell'autoveicolo sarà effettuata da OSCAR SRL in base ai termini concordati con il presente ordine. Qualora accada OSCAR SRL, a tutela e garanzia del proprio cliente, si impegna a comunicare tempestivamente gli eventuali ritardi di consegna, non imputabili alla OSCAR SRL, rispetto ai tempi indicati nel presente ordine di consegna. Passati i novanta giorni dalla non avvenuta consegna entro i termini concordati con il presente ordine, il Cliente può*

**16.** Gli ordini di consegna erano considerati validi dal professionista solo se accompagnati dalla ricevuta di versamento degli importi ivi indicati<sup>8</sup>, e specificamente individuati per le singole autovetture. A fronte di tali pagamenti Oscar Rent emetteva regolare fattura.

Fino al 1° febbraio 2017, entro 5 giorni dall'ordine dovevano essere versati sia un deposito cauzionale, sia un importo a titolo di prenotazione del veicolo.

A partire dal 1° febbraio 2017, la società ha previsto che il deposito cauzionale non venisse più versato nel termine di 5 giorni dalla conferma dell'ordine ricevuto ma fosse versato dal cliente 15 giorni prima della consegna dell'autoveicolo.

**17.** Dalla documentazione acquisita risulta che il professionista era intestatario di n. 275 autoveicoli<sup>9</sup>. Gli autoveicoli sono stati acquistati presso diversi concessionari via via che giungevano gli ordini, sulla base dei modelli più richiesti.

**18.** Da un database acquisito presso la sede della società è emerso che il professionista ha ricevuto, negli ultimi due anni (2016-2017), 4.469 ordini complessivi<sup>10</sup>, a fronte dei quali sono stati conclusi circa 2.003 contratti di noleggio<sup>11</sup> grazie al pagamento - da parte dei consumatori - degli importi previsti per la conferma dell'ordine.

**19.** Dai documenti acquisiti risulta che la società abbia iniziato a ricevere gli ordini di consegna non prima del secondo semestre del 2015<sup>12</sup> e abbia pertanto concluso i primi contratti di autonoleggio, della durata di 12 o 24 mesi, a partire dagli inizi del 2016.

A fronte degli oltre 2000 ordini di consegna confermati, la documentazione acquisita indica che il professionista ha consegnato 197 autoveicoli<sup>13</sup>.

Da un database acquisito agli atti e riguardante proprio le consegne dei veicoli, emerge chiaramente che soltanto per una minoranza degli ordini ricevuti la consegna è stata effettuata<sup>14</sup>.

**20.** Dagli elementi agli atti risulta, altresì, che il professionista non abbia rispettato i termini di consegna delle autovetture a far data dal mese di dicembre 2016<sup>15</sup> e che le difficoltà di consegna siano cresciute nei mesi successivi, come testimoniato dall'andamento dei rimborsi effettuati<sup>16</sup>.

---

*esercitare il suo diritto di Revoca del presente ordine di consegna e automaticamente la risoluzione del contratto, inviando una richiesta di risoluzione e revoca dell'ordine di consegna alla OSCAR SRL".*

Il contratto di noleggio, all'art. 6 – Consegna degli autoveicoli, prevede:

*“La consegna degli autoveicoli sarà effettuata dal noleggiatore in base ai tempi previsti e concordati nell'allegato A. In caso di ritardo nella consegna dell'auto il noleggiatore, a tutela e garanzia del rapporto con l'utilizzatore, si impegna a comunicare, a mezzo mail, tempestivamente a quest'ultimo gli eventuali ritardi di consegna se pur per cause non imputabili al noleggiatore.*

*Trascorsi 90 giorni dalla non avvenuta consegna entro i termini concordati nell'allegato “A”, il cliente può esercitare il diritto di revoca e automaticamente la risoluzione del contratto, inviando al noleggiatore una richiesta di risoluzione e revoca con la conseguente restituzione, da parte del noleggiatore, degli importi versati (Deposito cauzionale e Importo prenotazione auto) a mezzo assegno circolare o bonifico bancario”. (cfr. segnalazione 79340 del 24 ottobre 2017, allegati nn. 6 e 7).*

<sup>8</sup> In calce all'Ordine di consegna, è presente il seguente avvertimento: “L'ordine di consegna non sarà ritenuto valido se non accompagnato dalla ricevuta del versamento degli importi dovuti” (Cfr. segnalazione del 18 agosto 2017, n. 64825).

<sup>9</sup> Doc. isp. n. 6042 “Gestione consegne /Auto intestate”.

<sup>10</sup> Doc. ispett. n. 6043 “Gestione consegne – Riepilogo consegne”.

<sup>11</sup> Il divario fra gli ordini di consegna e i contratti conclusi potrebbe trovare spiegazione nella circostanza che per non tutti gli ordini caricati sul sito internet del professionista da parte dei procacciatori sia stata eseguito il versamento degli importi in esso indicati nei termini e con la modalità richieste dalla società. Cfr. Doc. ispettivo n. 6064 “Gestione recessi /Anagrafica Nuovo 1-100 pdf”.

<sup>12</sup> Dalla visura camerale estratta da TELEMACO in data 3 novembre 2017 ed acquisita agli atti del procedimento risulta che la società è stata costituita il 2 aprile del 2015.

<sup>13</sup> Doc. ispett. n. 6034. “Riepilogo Consegne” inserito nel documento “Gestione Consegne”.

<sup>14</sup> Cfr. doc. ispett. n. 6043 “GESTIONE CONSEGNE”, “Riepilogo consegne”.

<sup>15</sup> Cfr. email del 1 febbraio 2017, allegato n. 8 della segnalazione n. 79340 del 24 ottobre 2017.

Le evidenze dimostrano che fino al mese di ottobre 2017 la società, nonostante l'impossibilità di far fronte agli ordini di consegna acquisiti, abbia continuato a promuovere la conclusione dei contratti di autonoleggio a lungo termine e ad incassare gli importi versati dai nuovi clienti a titolo di diritto di prenotazione<sup>17</sup>.

**21.** Dalle fatture acquisite è emerso che, nel periodo compreso tra il 31 gennaio e il 16 novembre 2017, gran parte del fatturato del professionista è stato costituito proprio dai diritti di prenotazione e dai depositi cauzionali, per i quali sono state emesse fatture rispettivamente per circa 3,4 milioni di euro e 1,2 milioni di euro.

Il professionista ha invece emesso fatture per canoni di noleggio relativi a contratti in corso per meno di 180.000 euro.

#### **i) Pratica sub B)**

**22.** A fronte del crescente numero di mancate consegne di veicoli alle date previste, i consumatori si sono rivolti a Oscar Rent sia per ottenere informazioni sul proprio Ordine, sia per ottenere il rimborso di quanto pagato a titolo di diritto di prenotazione e deposito cauzionale.

**23.** In alcuni casi, Oscar Rent ha risposto dilazionando ulteriormente il termine di consegna di 50-60 giorni<sup>18</sup>.

A partire dal mese di giugno 2017, risulta che la società abbia interrotto qualsiasi comunicazione con la clientela.

Nei reclami acquisiti in sede ispettiva i consumatori lamentavano infatti la mancata risposta alle proprie istanze di chiarimento e la circostanza che la società non rispondeva al telefono<sup>19</sup>.

A fronte di tali inadeguate modalità di gestione delle istanze dei consumatori, la società, nel mese di luglio 2017, è stata interessata da una serie di disordini dovuti alla mancata consegna dei veicoli e al mancato rimborso delle somme versate dai clienti<sup>20</sup>.

**24.** Dalle evidenze agli atti risulta che soltanto in 139 casi<sup>21</sup> il professionista abbia rimborsato i clienti, dopo aver verificato che erano effettivamente trascorsi 90 giorni dalla data di consegna prevista nell'ordine e dando comunque precedenza ai clienti che avevano formulato la richiesta attraverso legali di fiducia<sup>22</sup>. Il picco di rimborsi si registra nel mese di giugno 2017 (circa 50 note di accredito)<sup>23</sup>, e si riferisce ad auto prenotate al più tardi nel primo trimestre 2017, mentre il professionista ha comunque continuato ad acquisire ordini nei mesi successivi.

---

<sup>16</sup> Dalle note di credito acquisite risulta che la società ne abbia emessi 5 a gennaio 2017, 6 a febbraio, 12 a marzo, 4 ad aprile, 6 nel mese di maggio, 53 a giugno, 15 a luglio, 12 ad agosto, 20 a settembre, 11 nel mese di ottobre, 19 nel mese di novembre 2017 (Cfr. docc. ispettivi da 155 a 5717).

<sup>17</sup> Tale circostanza si desume dalle fatture emesse dalla società e aventi ad oggetto gli importi versati dai clienti a titolo di diritto di prenotazione. Al riguardo si evidenzia che, nei mesi di settembre e ottobre 2017 risultano essere state emesse dal professionista 21 fatture per i depositi ricevuti a titolo di prenotazione auto (doc. isp. da n. 191 a 666).

<sup>18</sup> Cfr. email acquisite in sede ispettiva in cui la società comunica un ritardo stimato di 50/60 giorni, email "Fwd Consegne Auto", "Recesso e restituzione importo prenotazione", estratte dal doc. ispettivo "Gestione clienti" n. 6023.

<sup>19</sup> Cfr. email, doc. isp. n. 6014 "Fwd - Situazione inaccettabile, comunicazione impossibile", doc. isp. n. 6022 "RE - Situazione inaccettabile, comunicazione impossibile", doc. isp. n. 6025 "Rimborso", estratte dai documenti ispettivi "Gestione clienti".

<sup>20</sup> Cfr. email del 20 luglio 2017 "che è successo", Gestione clienti, documento ispettivo n. 6030. nell'email di un cliente indirizzata alla società si chiedono spiegazioni sulla presenza della polizia dinanzi alla sede della società.

<sup>21</sup> Il numero dei rimborsi effettuati trova conferma dalla verifica documentale delle note di accredito emesse dalla società a favore di clienti nel 2017. Dalle fatture acquisite risulta che la società abbia emesso 19 note di accredito nel mese di novembre 2017, 11 nel mese di ottobre, 20 a settembre, 12 ad agosto, 15 a luglio, 53 a giugno, 6 nel mese di maggio, 4 ad aprile, 12 a marzo, 6 a febbraio e 5 a gennaio 2017 (Cfr. docc. ispettivi da 155 a 5717).

<sup>22</sup> Cfr. docc. ispett. nn. da 6044 a 6065.

<sup>23</sup> Dato ricavato dalle verifiche dei documenti emessi in tale mese.



Dall'analisi della documentazione risulta che tra il 31 gennaio e il 16 novembre 2017, il professionista abbia restituito in valore circa euro 250.000 euro, di cui circa 89.000 euro per depositi cauzionali ed il rimanente per gli importi versati a titolo di prenotazione<sup>24</sup>.

**25.** In diversi altri casi, come testimoniato dalle segnalazioni ricevute da Oscar Rent stessa, il professionista non ha invece proceduto al rimborso delle somme richieste<sup>25</sup>. Allo stato, numerosi consumatori risultano creditori di Oscar Rent per le somme anticipate a fronte di auto non consegnate<sup>26</sup>.

### **3) *Le argomentazioni difensive del Professionista***

**26.** Il professionista non ha trasmesso all'Autorità alcuna memoria difensiva al fine di fornire elementi di valutazione rispetto alla sospensione provvisoria dell'attività, ai sensi dell'art. 27 comma 3 del Codice del Consumo.

**27.** A seguito dell'adozione del provvedimento di sospensione della pratica commerciale scorretta, con comunicazione dell' 8 gennaio 2018, il professionista ha fatto presente che: *i)* a far data dal mese di ottobre 2017, la società avrebbe oscurato il sito internet e inibito l'accesso all'area riservata da parte dei collaboratori, come dimostrerebbe l'ultima prenotazione caricata che risalirebbe al 10 ottobre 2017; *ii)* a partire da tale data sarebbe stata sospesa ogni attività diretta alla sottoscrizione di ordini di consegna di autovetture non disponibili, così come richiesto nel provvedimento cautelare, e qualsiasi altra attività sociale. Al riguardo, il professionista ha allegato una visura camerale, estratta in data 15 dicembre 2017, dalla quale risulta l'inattività della società.

**28.** Il professionista non ha fornito alcun riscontro dopo aver ricevuto la comunicazione di fissazione del termine di conclusione della fase istruttoria, con la quale sono state precisate le contestazioni oggetto dell'avvio ed è stato ritenuto che le condotte ascrivibili al professionista potessero integrare la violazione degli artt. 20, 21, comma 1 lettera *b)*, 22, 23 comma 1, lettera *e)*, 24 e 25, comma 1, lettera *d)* del codice del Consumo.

## **IV. VALUTAZIONI CONCLUSIVE**

**29.** Gli elementi acquisiti e presenti agli atti del procedimento inducono a ritenere che il professionista non abbia fornito ai consumatori una corretta informazione in ordine ai tempi di consegna dei veicoli noleggiati e alle difficoltà incontrate nel rispettare i tempi di consegna pattuiti, non abbia consegnato i veicoli ordinati dai clienti nel rispetto delle obbligazioni contrattuali assunte né abbia rimborsato ai clienti, a seguito di apposita richiesta formulata decorsi 90 giorni dal termine indicato negli ordini per la consegna dell'autovettura, le somme da questi versate a titolo di prenotazione e deposito cauzionale. Dagli atti emerge, inoltre, che la società non si sia dotata di un efficace sistema di comunicazione con i propri clienti e abbia raramente fornito chiarimenti sullo stato dei relativi ordini.

### ***i) Pratica sub A)***

**30.** Le evidenze raccolte nel corso dell'istruttoria fanno emergere con chiarezza che la società abbia fornito indicazioni ingannevoli in ordine alla disponibilità delle autovetture offerte a noleggio ed ai tempi di consegna delle stesse. Gli atti dimostrano, infatti, che nonostante le difficoltà incontrate dal professionista nella gestione degli ordini acquisiti - desumibili dall'esiguo numero di vetture disponibili rispetto agli ordini confermati (relativi tutti a noleggi annuali o

<sup>24</sup> Doc. ispettivi dal n. 155 al n. 5.717.

<sup>25</sup> Cfr. doc. ispett. nn. 6009, 6014, 6015, 6017, 6018, 6021, 6022, 6024, 6025, 6026, 6027, 6030, 6033, 6036 e 6037.

<sup>26</sup> Cfr. informazioni rese dallo Sportello europeo dei consumatori, prot. n. 23868 del 28 febbraio 2018.

biennali) e dal consistente numero di lamentele ricevute dai clienti almeno dal mese di giugno 2017 per la mancata consegna delle autovetture noleggiate nei termini indicati –, il professionista abbia promosso e concluso - attraverso la sua fitta rete di agenti operanti sull'intero territorio nazionale – un numero elevato di contratti di autonoleggio a lungo termine, procedendo ad incassare gli importi versati dai clienti a titolo di diritto di prenotazione e deposito cauzionale.

L'ingente numero degli ordini di consegna (4.469 ordini complessivi) ricevuti dal professionista negli ultimi due anni (2016-2017) e dei contratti conclusi (circa 2.000), risultanti dalla documentazione acquisita agli atti del procedimento e non contestati dal professionista, rappresentano un dato significativo se letto unitamente al numero di veicoli consegnati nel medesimo periodo (appena 197) e al numero dei veicoli di cui il professionista risulta proprietario (n. 275), che fa emergere chiaramente l'impossibilità per il professionista di tener fede agli impegni assunti. Gli stessi database acquisiti presso il professionista testimoniano la sproporzione tra i contratti conclusi (a seguito del pagamento degli importi in acconto previsti) e le vetture disponibili.

**31.** Le evidenze dimostrano inoltre come Oscar Rent fosse pienamente consapevole delle difficoltà di consegnare le autovetture prenotate nei termini concordati con i clienti non avendo un parco macchine corrispondente e che continuava ciò nonostante ad acquisire ordini e ad incassare diritti di prenotazione e depositi cauzionali, che hanno rappresentato oltre il 95% del fatturato realizzato nel 2017 del professionista.

In particolare, nel mese di giugno 2017, quando sono emerse chiaramente le difficoltà di consegnare le autovetture noleggiate, la società ha comunicato ai clienti un ritardo stimato di 50/60 giorni<sup>27</sup> e ha fronteggiato la massiccia richiesta di rimborsi, dovuta alla mancata consegna degli autoveicoli nei termini pattuiti, emettendo 50 note di accredito<sup>28</sup> a favore di clienti che avevano formulato la richiesta attraverso i propri legali. Nondimeno, nei mesi di settembre e ottobre 2017, nonostante le lamentele dei clienti e i disordini generati dalla mancata consegna dei veicoli e dal mancato rimborso delle somme versate dai clienti, la società ha continuato ad acquisire ordini, come risulta da 21 ulteriori fatture per depositi, ricevuti a titolo di diritto di prenotazione<sup>29</sup>.

**32.** Sempre dagli atti non risulta che il professionista abbia assunto misure volte a contenere o a porre rimedio alle difficoltà riscontrate, né che abbia reso edotti i propri collaboratori di quanto si stava verificando, fornendo loro indicazioni operative tese a sospendere temporaneamente o comunque a ridurre la promozione della conclusione degli ordini di consegna. Un tale comportamento, invece, sarebbe stato ragionevolmente esigibile in base ai principi generali di buona fede, correttezza e lealtà cui devono essere improntate le attività commerciali. L'assenza di qualsivoglia misura idonea a fronteggiare le sopraggiunte difficoltà appare invece testimoniare una condotta del tutto intenzionale finalizzata a incassare gli importi previsti all'atto di sottoscrizione degli ordini di consegna, pur nella consapevolezza di non poter adempiere agli impegni contrattuali assunti.

**33.** Per quanto precede, la condotta posta in essere dal professionista, deve ritenersi scorretta ai sensi degli artt. 21, comma 1, lettera b) e 23, lettera e), del Codice del Consumo, in ragione della ingannevolezza delle indicazioni fornite dal professionista in ordine alla disponibilità dei prodotti offerti ed ai tempi di consegna degli stessi, nonché in ragione dell'omessa indicazione ai

<sup>27</sup> Cfr email "Fwd Consegne Auto", "Gestione clienti", doc. isp. n. 6010 e segnalazioni del 18 agosto 2017, prot. n. 64825 e del 24 ottobre 2017, prot. n. 79340.

<sup>28</sup> Dato ricavato dalle verifiche delle fatture emesse in tale mese ed acquisite in sede ispettiva. Cfr. docc. da n. 155 a 5717.

<sup>29</sup> Cfr. nota precedente.

consumatori dei motivi in forza dei quali il professionista potesse ragionevolmente ritenere di non essere in grado di effettuare le consegne dei beni ordinati nel rispetto dei termini concordati con i clienti.

*ii) Pratica sub B)*

**34.** Il professionista risulta aver ostacolato in vario modo l'esercizio del diritto dei consumatori ad ottenere il rimborso delle somme versate al momento dell'ordine a titolo di prenotazione e deposito cauzionale, a fronte della risoluzione per ritardata e/o omessa consegna nei 90 giorni successivi alla scadenza del termine previsto negli ordini per la consegna dell'autovettura noleggiata.

**35.** Innanzitutto, le evidenze acquisite dimostrano che le somme pagate al momento della conferma dell'ordine sono state restituite solo a un limitatissimo sottoinsieme dei consumatori che non avevano ricevuto l'autovettura ordinata nei termini concordati e che avevano manifestato la propria intenzione di recedere dal contratto.

In alcuni casi, il rimborso è stato negato anche attraverso la mancata risposta alle istanze in tal senso formulate, mentre in altri casi ancora, il professionista ha tentato di procrastinare i termini della consegna proprio al fine di non restituire quanto dovuto.

**36.** In particolare, le evidenze acquisite in sede ispettiva mostrano chiaramente che il professionista non ha fornito riscontro ai solleciti e/o richieste di chiarimenti che gli venivano inoltrati dai consumatori a seguito della mancata consegna dei veicoli noleggiati, addirittura arrivando a disattivare, nel giugno del 2017, il Call center, proprio nel momento in cui un numero crescente di clienti aveva iniziato a lamentare sia gli eccessivi ritardi nella consegna che i mancati rimborsi degli importi versati al momento dell'ordine.

**37.** Dalle evidenze acquisite emerge che la mancata restituzione degli importi versati dai consumatori, a titolo di diritto di prenotazione e di deposito cauzionale, non può trovare alcuna giustificazione nelle condizioni economiche della società: non si riscontra infatti l'assenza di liquidità da parte della società, a fronte della evidenza documentale di fatture pari a quasi 5 milioni di euro incassati dai diritti di prenotazione e dai depositi cauzionali; né vi è evidenza di acquisti o investimenti effettuati dal professionista in quel medesimo arco temporale che possano averlo privato temporaneamente delle disponibilità liquide necessarie a fronteggiare le suddette richieste di rimborso.

**38.** La condotta poste in essere dal professionista rappresenta una pratica scorretta in contrasto con le disposizioni di cui agli artt. 24 e 25, comma 1, lettera d) del Codice del Consumo, in quanto integra un indebito ostacolo all'esercizio dei diritti contrattuali dei consumatori.

## V. QUANTIFICAZIONE DELLA SANZIONE

**38.** Ai sensi dell'art. 27, comma 9, del Codice del Consumo, con il provvedimento che vieta la pratica commerciale scorretta, l'Autorità dispone l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 a 5.000.000 euro, tenuto conto della gravità e della durata della violazione.

**39.** In ordine alla quantificazione della sanzione deve tenersi conto, in quanto applicabili, dei criteri individuati dall'art. 11 della legge n. 689/81, in virtù del richiamo previsto all'art. 27, comma 13, del Codice del Consumo: in particolare, della gravità della violazione, dell'opera svolta dall'impresa per eliminare o attenuare l'infrazione, della personalità dell'agente, nonché delle condizioni economiche dell'impresa stessa.

**Pratica A)**

**40.** Per quanto riguarda la dimensione economica del professionista, in mancanza di un bilancio approvato per il 2017, l'ordine di grandezza del fatturato si desume dai dati contabili risultanti dalle fatture emesse dal 31 gennaio al 16 novembre, che ammonta ad euro 5.110.528,56.

**41.** Con riguardo alla gravità della violazione, si rileva che le condotte contestate sono state caratterizzate da un'ampia diffusione, in considerazione del fatto che l'offerta dei contratti di autonoleggio è stata promossa sia attraverso Internet che attraverso una fitta rete di collaboratori operanti sull'intero territorio nazionale deputati a promuovere la conclusione dei relativi contratti.

**42.** Per quanto riguarda la durata della violazione, dagli elementi disponibili in atti risulta che la pratica è stata posta in essere almeno a partire dal mese di dicembre 2016, cui risale il primo contratto rimasto ineseguito<sup>30</sup> e fino al mese di ottobre 2017<sup>31</sup>, data nella quale è cessata l'attività del professionista, come dichiarato nella relazione di ottemperanza al provvedimento cautelare<sup>32</sup>.

**43.** Sulla base di tali elementi, per la pratica descritta al Punto II sub. lettera A) si ritiene di determinare l'importo base della sanzione amministrativa pecuniaria applicabile a a Only Special Cars S.r.l., in sigla denominata Oscar Rent S.r.l., poi Oscar Rent & Partners S.r.l. ora XPROJECT CARS ASSOCIATED LORIGA & LELLA S.r.l., C.F. 043320002 nella misura di 150.000 euro (centocinquantamila euro).

**Pratica B)**

**44.** Per quanto riguarda gli elementi relativi alla dimensione del professionista e alla diffusione della pratica si rimanda a quanto esposto in precedenza.

**45.** Rilevano, inoltre, sia la circostanza che il professionista a partire dal mese di giugno 2017 ha sostanzialmente interrotto ogni forma di comunicazione con la clientela rispondendo solo raramente alle richieste di chiarimenti e/o ai reclami formulati dai consumatori, sia il fatto che il professionista abbia dato riscontro ad un numero limitatissimo di istanze di rimborso.

Si deve, inoltre, tener conto del rilevante pregiudizio economico subito dai consumatori che non hanno ricevuto il rimborso delle somme versate a seguito della sottoscrizione degli ordini di consegna, spesso d'importo superiore ai mille euro.

**46.** Per quanto riguarda la durata della violazione, dagli elementi disponibili in atti risulta che la pratica è stata posta in essere dal professionista almeno a partire dal mese di giugno 2017, cui risale la prima richiesta di rimborso rimasta inevasa<sup>33</sup> e almeno fino al mese di ottobre 2017<sup>34</sup>, data nella quale è cessata l'attività del professionista, come dichiarato nella relazione di ottemperanza al provvedimento cautelare<sup>35</sup>.

<sup>30</sup> Cfr. segnalazioni del 18 agosto 2017, prot. n. 64825 e segnalazione del 24 ottobre 2017, n. 79340,

<sup>31</sup> Cfr. risposta del professionista n. dell'8 gennaio 2018.

<sup>32</sup> L'8 gennaio 2018, prot. n. 11077, la società ha comunicato l'avvenuta esecuzione del provvedimento cautelare precisando che a partire dal mese di ottobre 2017, Only Special Cars S.r.l (rinominata Oscar rent & Partners S.r.l) ha oscurato il proprio sito aziendale inibendo l'accesso all'area riservata ai "procacciatori" e che l'ultima prenotazione è stata caricata il 10 ottobre 2017. Il professionista ha segnalato, inoltre, che al momento, la società risulta "INATTIVA" e, pertanto è sospesa l'attività diretta alla sottoscrizione degli ordini di consegna delle autovetture e qualsiasi altra attività sociale.

<sup>33</sup> Cfr. segnalazioni del 18 agosto 2017, prot. n. 64825 e del 3 ottobre 2017, prot. n. 74310.

<sup>34</sup> Cfr. risposta del professionista n. dell'8 gennaio 2018.

<sup>35</sup> L'8 gennaio 2018, prot. n. 11077, la società ha comunicato l'avvenuta esecuzione del provvedimento cautelare precisando che a partire dal mese di ottobre 2017, Only Special Cars S.r.l (rinominata Oscar rent & Partners S.r.l) ha oscurato il proprio sito aziendale inibendo l'accesso all'area riservata ai "procacciatori" e che l'ultima prenotazione è stata caricata il 10 ottobre 2017. Il professionista ha segnalato, inoltre, che al momento, la società risulta "INATTIVA" e,

**47.** Sulla base di tali elementi, per la pratica descritta al Punto II sub. lettera B) si ritiene di determinare l'importo base della sanzione amministrativa pecuniaria applicabile a Only Special Cars S.r.l., in sigla denominata Oscar Rent S.r.l., poi Oscar Rent & Partners S.r.l. ora XPROJECT CARS ASSOCIATED LORIGA & LELLA S.r.l., C.F. 04332000233, nella misura di 150.000 euro (centocinquantamila euro).

RITENUTO, pertanto, sulla base delle considerazioni suesposte, che la pratica commerciale sub lettera A) risulta scorretta ai sensi degli artt. 21, comma 1, lettera b) e 23, lettera e), del Codice del Consumo in quanto è idonea - mediante informazioni ingannevoli fornite dal professionista in ordine alla disponibilità dei prodotti offerti ed ai tempi di consegna degli stessi - a falsare in misura apprezzabile il comportamento economico del consumatore medio in relazione al servizio offerto dal professionista;

RITENUTO, inoltre, sulla base delle considerazioni suesposte, che la pratica commerciale sub lettera B) risulta scorretta ai sensi degli artt. 24 e 25, comma 1, lettera d), del Codice del Consumo in quanto è idonea - mediante il mancato rimborso degli importi versati dai consumatori e l'assenza di un efficiente sistema di comunicazione o di riscontro ai solleciti e/o richieste di chiarimenti dei clienti - a ostacolare indebitamente l'esercizio dei diritti contrattuali dei consumatori;

#### DELIBERA

a) che la pratica commerciale descritta al punto II sub lettera A), del presente provvedimento, posta in essere da Only Special Cars S.r.l., in sigla denominata Oscar Rent S.r.l., poi Oscar Rent & Partners S.r.l. ora XPROJECT CARS ASSOCIATED LORIGA & LELLA S.r.l., C.F. 04332000233, costituisce, per le ragioni e nei limiti esposti in motivazione, una pratica commerciale scorretta ai sensi degli artt. 21, comma 1, lettera b) e 23, lettera e), del Codice del Consumo, e ne vieta la diffusione o continuazione;

b) che la pratica commerciale descritta al punto II sub lettera B), del presente provvedimento, posta in essere da Only Special Cars S.r.l., in sigla denominata Oscar Rent S.r.l., poi Oscar Rent & Partners S.r.l. ora XPROJECT CARS ASSOCIATED LORIGA & LELLA S.r.l., C.F. 04332000233, costituisce, per le ragioni e nei limiti esposti in motivazione, una pratica commerciale scorretta ai sensi degli artt. 24 e 25, comma 1, lettera d), del Codice del Consumo, e ne vieta la diffusione o continuazione;

c) di irrogare, per la pratica descritta al Punto II sub lettera A), a Only Special Cars S.r.l., in sigla denominata Oscar Rent S.r.l., poi Oscar Rent & Partners S.r.l. ora XPROJECT CARS ASSOCIATED LORIGA & LELLA S.r.l., C.F. 04332000233, una sanzione amministrativa pecuniaria di 150.000 euro (centocinquantamila euro);

d) di irrogare, per la pratica descritta al Punto II sub lettera B), a Only Special Cars S.r.l., in sigla denominata Oscar Rent S.r.l., poi Oscar Rent & Partners S.r.l. ora XPROJECT CARS

ASSOCIATED LORIGA & LELLA S.r.l., C.F. 04332000233, una sanzione amministrativa pecuniaria di 150.000 euro (centocinquantamila euro);

Le sanzioni amministrative irrogate devono essere pagate entro il termine di trenta giorni dalla notificazione del presente provvedimento, utilizzando i codici tributo indicati nell'allegato modello F24 con elementi identificativi, di cui al Decreto Legislativo n. 241/1997.

Il pagamento deve essere effettuato telematicamente con addebito sul proprio conto corrente bancario o postale, attraverso i servizi di home-banking e CBI messi a disposizione dalle banche o da Poste Italiane S.p.A., ovvero utilizzando i servizi telematici dell'Agenzia delle Entrate, disponibili sul sito internet [www.agenziaentrate.gov.it](http://www.agenziaentrate.gov.it).

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

Dell'avvenuto pagamento deve essere data immediata comunicazione all'Autorità attraverso l'invio della documentazione attestante il versamento effettuato.

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

Ai sensi dell'art. 27, comma 12, del Codice del Consumo, in caso di inottemperanza al provvedimento, l'Autorità applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 10.000 a 5.000.000 euro. Nei casi di reiterata inottemperanza l'Autorità può disporre la sospensione dell'attività di impresa per un periodo non superiore a trenta giorni.

Avverso il presente provvedimento può essere presentato ricorso al TAR del Lazio, ai sensi dell'art. 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'art. 41, comma 5, del Codice del processo amministrativo, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica ai sensi dell'art. 8 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*

---



---

*Autorità garante  
della concorrenza e del mercato*

Bollettino Settimanale  
Anno XXVIII- N. 12 - 2018

---

*Coordinamento redazionale*

Giulia Antenucci

*Redazione*

Sandro Cini, Valerio Ruocco, Simonetta Schettini,  
Manuela Villani  
Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato  
Ufficio Statistica e Applicazioni Informatiche  
Piazza Giuseppe Verdi, 6/a - 00198 Roma  
Tel.: 06-858211 Fax: 06-85821256

Web: <http://www.agcm.it>

---

*Realizzazione grafica*

Area Strategic Design

---