

## I681 – PREZZI DEI CARBURANTI IN RETE

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 18 gennaio 2007;

SENTITO il Relatore Professor Carlo Santagata;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO l'articolo 81 del Trattato CE;

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

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

VISTA la segnalazione del 24 marzo 2005, e le successive comunicazioni, relativa all'esistenza di un'intesa tra le società attive nel settore della distribuzione di carburanti in rete volta alla fissazione dei prezzi di vendita;

VISTA la documentazione in proprio possesso;

CONSIDERATO quanto segue:

### **I. LA SEGNALAZIONE**

1. Con una comunicazione pervenuta il 24 marzo 2005 la Associazione Nazionale Artigiani e Piccole e Medie Imprese del Trasporto Merci – FITA/CNA (di seguito FITA), un'associazione di piccoli e medi autotrasportatori, ha segnalato che “nell'ultimo anno” le società che distribuiscono gasolio (il carburante usato dagli associati FITA) sulla rete nazionale, alle quali fanno capo i marchi AGIP, API, Erg, Esso, IP, Q8, Shell, Tamoil e Total, avrebbero modificato (generalmente al rialzo) i propri prezzi in maniera simultanea, ottenendo, come risultato, un perfetto allineamento dei prezzi stessi. A supporto di tale tesi FITA ha

successivamente inviato a più riprese le rilevazioni dell'andamento dei prezzi consigliati dei carburanti in rete riportate in alcuni numeri del periodico “*Staffetta Quotidiana*” che rileva le variazioni dei prezzi dei carburanti in rete.

## **II. LE PARTI**

### ***Il segnalante***

2. FITA è una associazione di categoria delle imprese di autotrasporto su strada per conto terzi, con oltre 35.000 iscritti. Le imprese associate a FITA operano su tutto il territorio nazionale e utilizzano come carburante di autotrazione il gasolio.

### ***Le società petrolifere attive nella distribuzione di carburanti su rete stradale ordinaria e autostradale***

3. Eni S.p.A. (di seguito, ENI) svolge, attraverso numerose società controllate, attività nei settori del petrolio, del gas naturale, della petrolchimica, della finanza, dell'ingegneria e dei servizi. In particolare, ENI, tramite la propria Divisione Refining & Marketing, opera con marchio “AGIP” nell'attività di distribuzione di carburanti in rete.

Il capitale sociale di ENI è detenuto per il 20,3% dal Ministero dell'Economia e Finanze, e per il 10% dalla Cassa Depositi e Prestiti. Nel 2005 il fatturato realizzato da ENI è stato di circa 44.812 milioni di euro al netto di IVA e accise.

4. Esso Italiana S.r.l. (di seguito, ESSO) è una società attiva nel settore della raffinazione, commercializzazione e distribuzione di prodotti petroliferi. Il capitale sociale di ESSO è detenuto per il 100% dalla ExxonMobil Mediterranea S.r.l.. Il fatturato realizzato nel 2005 da ESSO è stato di circa 9.805 milioni di euro al netto delle accise.

5. Kuwait Petroleum Italia S.p.A. (di seguito, KUWAIT) svolge attività di raffinazione, commercializzazione e distribuzione di prodotti petroliferi, operando con il marchio “Q8”. Il capitale sociale di KUWAIT è detenuto in misura pari al 100% dalla Kuwait Petroleum Europe BV, società di diritto olandese, a sua volta appartenente al gruppo facente capo alla Kuwait Petroleum Corporation, compagnia di Stato del Kuwait. Il fatturato

consolidato realizzato da KUWAIT nel 2005 è stato pari a 3.943 milioni di euro, al netto delle accise.

**6.** Shell Italia S.p.A. (di seguito, SHELL) è una società attiva nella produzione, commercializzazione e, quantomeno fino al 2005, raffinazione di prodotti petroliferi. SHELL è posseduta al 100% da Shell Italia Finanziaria S.p.A. e fa parte del Gruppo Royal Dutch/Shell. Il fatturato realizzato in Italia da SHELL, nel 2005, è stato di circa 2.776 milioni di euro, al netto dell'IVA e delle accise.

**7.** Tamoil Italia S.p.A. (di seguito, TAMOIL) è una società attiva nel settore della raffinazione, commercializzazione e distribuzione di prodotti petroliferi, controllata dalla società di diritto olandese Oilinvest Netherlands B.V. Il fatturato consolidato realizzato da TAMOIL in Italia nel 2005, al netto di IVA e accise, è stato pari a circa 3.770 milioni di euro.

**8.** Total Italia S.p.A. (di seguito, TOTAL) è una società attiva nella produzione e commercializzazione di oli minerali, carburanti, prodotti chimici e petrolchimici. Il capitale sociale di TOTAL è interamente detenuto dalla società di diritto francese Total Fina Elf Holdings Europe S.A., a sua volta controllata da Total S.A., società a capo del gruppo franco-belga Total Fina Elf Aquitaine. Il fatturato realizzato nel 2005 da TOTAL è stato di circa 3.499 milioni di euro al netto di IVA e accise

**9.** API Anonima Petroli Italiana S.p.A. (di seguito, API) è una società attiva nel settore della raffinazione, commercializzazione e distribuzione di prodotti petroliferi, presente con il marchio omonimo nella rete nazionale, stradale e autostradale, di distribuzione di carburanti per autotrazione. API è controllata da API Holding S.p.A., a capo dell'omonimo gruppo, la quale a sua volta detiene partecipazioni di controllo in numerose società che operano nel medesimo settore di attività. Nel 2005 il fatturato totale realizzato da API è stato di circa 1.829 milioni di euro, al netto di accise e IVA. Il fatturato consolidato del gruppo API è stato di circa 2.673 milioni di euro, al netto delle accise.

**10.** Italiana Petroli S.p.A. (di seguito, IP) svolge attività di distribuzione in rete ed extra-rete di prodotti petroliferi. Il 100% del capitale sociale di IP è detenuto da API. Nel 2005, il fatturato realizzato in Italia da IP, al netto delle accise, è stato di circa 1.123 milioni di euro.

**11.** ERG Petroli S.p.A. (di seguito, ERG) è la società del Gruppo ERG che gestisce le attività di commercializzazione di prodotti petroliferi e di logistica. Il Gruppo ERG è attivo nei settori dell'energia (produzione di energia elettrica) e del petrolio (raffinazione del greggio e distribuzione di

prodotti petroliferi); nel 2005 il fatturato al netto delle accise realizzato da ERG è stato di circa 3.400 milioni di euro, quasi interamente realizzati in Italia. Nello stesso anno il fatturato consolidato del gruppo ERG è stato di circa 8.958 milioni di euro.

### III. IL QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

12. I carburanti per autotrazione in Italia sono stati assoggettati fino al 1991 ad un regime di prezzi amministrati, decisi dal CIP (Comitato Interministeriale Prezzi) sulla base di diversi metodi succedutisi nel tempo. Dal 1991<sup>1</sup> si è passati ad un regime di "sorveglianza", ma la liberalizzazione dei prezzi dei carburanti si è avuta solo con la delibera CIPE 30 settembre 1993<sup>2</sup>, la quale ha stabilito che "*i prezzi di tutti i prodotti petroliferi sono [...] determinati liberamente dagli operatori*". Sino al 30 aprile 1994, l'unico obbligo residuo in capo alle società petrolifere è stato il deposito dei rispettivi listini prezzi presso il Ministero dell'Industria.

13. Approssimandosi il termine del periodo nel quale vigeva l'obbligo per le società petrolifere di comunicare i listini al Ministero, il 13 aprile 1994 è intervenuta una nuova delibera CIPE<sup>3</sup>, la quale ha fatto obbligo agli operatori che forniscono carburante ai punti vendita della rete contrassegnati dal proprio marchio di indicare ai gestori i prezzi consigliati per la vendita al pubblico dei carburanti, comunicando gli stessi al Ministero dell'Industria.

14. La sopra citata delibera CIPE ha rimandato la definizione delle modalità di tali comunicazioni ad un decreto ministeriale, emanato poi dallo stesso Ministero il 7 maggio 1994<sup>4</sup>. Tale decreto ribadisce che le società petrolifere devono comunicare ai gestori dei punti vendita della propria rete i prezzi consigliati per la vendita al pubblico dei diversi prodotti. Entro tre giorni dalla comunicazione ai gestori, detti prezzi devono essere comunicati anche al Ministero. Le comunicazioni devono comprendere il prezzo per qualità di prodotto, per modalità e peculiarità del servizio erogato (pre o post-pay, notturno, festivo, ecc.), nonché la data di decorrenza del prezzo stesso. Al ministero deve inoltre essere fornita l'articolazione dei prezzi secondo l'ubicazione territoriale degli impianti di distribuzione.

---

<sup>1</sup> Delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) del 30 luglio 1991.

<sup>2</sup> "Gazzetta Ufficiale", 8 ottobre 1993, n. 237.

<sup>3</sup> "Gazzetta Ufficiale", 22 aprile 1994, n. 93.

<sup>4</sup> "Gazzetta Ufficiale", 16 maggio 1994, n. 112.

15. L'art. 3 del D.M. 7 maggio 1994 obbligava altresì i gestori a pubblicizzare presso il punto vendita non solo il prezzo effettivamente praticato ma anche – se diverso - il prezzo consigliato dalla società petrolifera (c.d. “doppia cartellonistica”). L'esposizione presso i punti vendita ha costituito per anni l'unica forma di pubblicità del prezzo consigliato prevista dalla normativa. Subito dopo la sua adozione, l'Autorità è intervenuta con una segnalazione ai sensi dell'art. 21 della legge n. 287/90, per sottolineare gli effetti distorsivi derivanti da queste forme di pubblicizzazione dei prezzi consigliati, evidenziando come le stesse fornissero alle imprese *“un agevole sistema di verifica sui prezzi desiderati dalle altre imprese ovvero [...] uno strumento di coordinamento delle rispettive politiche di prezzo”*, rischiando di vanificare gli effetti della liberalizzazione<sup>5</sup>. L'obbligo di esporre la “doppia cartellonistica” è stato abolito con D.M. 30 settembre 1999, in seguito al quale i gestori sono tenuti solo ad esporre il prezzo effettivamente praticato ai consumatori. A tale momento, pertanto, la disciplina normativa e regolamentare non prevedeva più alcuna forma di pubblicizzazione dei prezzi consigliati dei carburanti.

16. Con D.M. 16 febbraio 2000 è stata poi istituita la “Cabina di monitoraggio e di valutazione del mercato petrolifero”, con funzione di supporto dell'attività del Ministero. Di tale organismo collegiale fanno parte, oltre a vari soggetti istituzionali, anche rappresentanti delle società petrolifere e dei gestori<sup>6</sup>. L'art. 4 del decreto, oltre a prevedere che la Cabina riferisca al Ministro su alcuni aspetti del monitoraggio dei prezzi dei carburanti<sup>7</sup>, stabilisce che la Cabina stessa *“dà, inoltre, visibilità al suo operato attraverso l'uso delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione”*.

17. La Cabina di Monitoraggio elabora, d'intesa con il Ministero dello Sviluppo Economico (di seguito, MISE), una metodologia per la raccolta e la pubblicazione, sul sito internet del Ministero, su base giornaliera, di dati sui prezzi consigliati dei carburanti in rete comunicati dalle singole società petrolifere. Tale prassi ha avuto origine dal mese di aprile del 2000 e perdura tuttora.

---

<sup>5</sup> AS023, *Prezzi dei carburanti per autotrazione*, boll. n. 19/1994.

<sup>6</sup> In particolare, il citato decreto include (art. 2) nella composizione della Cabina, tra gli altri, “un membro in rappresentanza delle compagnie petrolifere”. Risulta altresì che il rappresentante delle società petrolifere sia il presidente della loro associazione di categoria, l'Unione Petrolifera (cfr. *Staffetta Quotidiana* 14 aprile 2004, p. 1).

<sup>7</sup> In particolare, la Cabina deve riferire: (a) con cadenza settimanale *“sull'andamento dei prezzi al consumo in Italia e negli altri paesi dell'Unione Europea”* e (b) con cadenza mensile *“sulla reattività nell'adeguamento dei listini prezzi in Italia rispetto all'andamento delle quotazioni internazionali”*.

18. E' importante osservare che il Ministero, nonostante riceva da ogni impresa la comunicazione dell'intera articolazione dei prezzi consigliati (prezzo base e differenziali integrativi<sup>8</sup>), non pubblica nel dettaglio tale articolazione. Nella versione più completa, l'informativa pubblicata dal MISE comprende, per ogni società petrolifera, il prezzo consigliato per la benzina (servito e self service), il gasolio (servito e self service) e il GPL (servito), aggiornati, talora, con qualche giorno di ritardo rispetto alla effettiva rilevazione dei prezzi<sup>9</sup>. Per le ulteriori articolazioni dei prezzi consigliati (i differenziali integrativi, dei quali si parlerà più diffusamente in seguito) viene riportato solo il *range* di variazione di tutte le compagnie<sup>10</sup>, senza consentire, cioè, di riconoscere i dati relativi ad ogni singola società petrolifera<sup>11</sup>. Un secondo database, presente nel sito del MISE, viene aggiornato più tempestivamente (i prezzi del giorno corrente vengono pubblicati già nelle prime ore pomeridiane)<sup>12</sup>.

19. Si rileva, infine, l'esistenza di alcune disposizioni comunitarie<sup>13</sup>, che richiedono agli Stati membri di raccogliere i "prezzi medi" dei carburanti<sup>14</sup>. I dati così raccolti confluiscono nella statistica dei prezzi al consumo dei prodotti petroliferi di tutti i Paesi membri, al netto e al lordo di dazi e imposte pubblicata nell'*Oil Bulletin*<sup>15</sup>. E' importante tuttavia rilevare che, nell'istituire questo sistema di monitoraggio dei prezzi, la normativa comunitaria esonera esplicitamente gli Stati dall'obbligo di effettuare la comunicazione nel caso in cui la stessa comporti la diffusione di informazioni sul comportamento di una singola impresa<sup>16</sup>.

---

<sup>8</sup> Tali componenti saranno meglio descritte nel seguito.

<sup>9</sup> Database reperibile all'indirizzo <http://213.175.14.93/map/index.php>.

<sup>10</sup> La tabella riepilogativa dei differenziali integrativi riportata al suddetto indirizzo recita:

*"I prezzi suddetti possono essere soggetti alle seguenti variazioni:*

- 1. Rifornimento ore notturne con servizio fino a +0,011 euro/litro*
- 2. Rifornimento ore notturne self-service pre-pay (servizio fuori orario) fino a +0,008 euro/litro*
- 3. Rifornimento autostrade e tangenziali da -0,005 a +0,008 euro/litro*
- 4. Differenziale aree geografiche da -0,003 a +0,025 euro/litro".*

<sup>11</sup> Per questi ultimi dati, il database rimanda "alla apposita scheda fornita dalle compagnie" che però non risulta esser pubblicata nel sito del MISE.

<sup>12</sup> In questo secondo database (<http://www.osservaprezzi.it/>) però, per i differenziali integrativi non sono riportati nemmeno i valori in forma di intervallo.

<sup>13</sup> Decisione del Consiglio 1999/280/CE del 22 aprile 1999 e Decisione della Commissione 1999/566/CE del 26 luglio 1999.

<sup>14</sup> Per l'Italia la raccolta è curata dalla Direzione Generale Energia e Risorse minerarie (DGERM) del Ministero dello Sviluppo Economico (<http://dgerm.attivitaproduttive.gov.it/dgerm/>). Tale statistica, con cadenza settimanale, riporta la struttura del prezzo medio nazionale di benzina senza piombo, gasolio per autotrazione e GPL, evidenziando per ciascun prodotto il prezzo medio al consumo, il carico fiscale (accisa più IVA) e il prezzo industriale (ossia al netto delle imposte).

<sup>15</sup> L'*Oil Bulletin* è pubblicato sul sito web della Commissione europea (Direzione Generale Energia e Trasporti) ([http://ec.europa.eu/energy/oil/bulletin/2006\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/oil/bulletin/2006_en.htm)).

<sup>16</sup> Decisione del Consiglio 1999/280/CE, art. 6.

#### IV. I MERCATI

20. I mercati del prodotto interessati dalla presente fattispecie sono quelli della distribuzione su rete stradale ed autostradale di carburanti per uso autotrazione. Nella prassi dell’Autorità la distribuzione di carburanti in rete autostradale individua un mercato del prodotto distinto da quello della distribuzione di carburanti su rete ordinaria. Alla vendita di carburanti su rete autostradale è dedito poco più del 2% del totale dei punti vendita esistenti in Italia, ma in termini di erogato la loro quota sul totale, benché in leggera flessione negli ultimi anni, è superiore al 10%<sup>17</sup>.

21. I carburanti venduti nella rete stradale ordinaria e autostradale sono benzina, gasolio e, in misura minore, GPL. Al proprio interno, ciascuna categoria di carburante è omogenea e i prodotti forniti dalle diverse imprese vengono percepiti dai consumatori in pratica come totalmente fungibili, nonostante le differenze di marchio. L’andamento delle vendite di gasolio e benzina nella rete stradale ordinaria e in quella autostradale è riportato nella tabella seguente. Dalla tabella emerge con evidenza come negli ultimi anni si sia avuto un mutamento strutturale nella composizione delle vendite di carburanti in rete, in seguito al quale il gasolio ha progressivamente acquistato importanza rispetto alla benzina, fino a diventare il prodotto quantitativamente più venduto.

---

<sup>17</sup> Per i dati sull’erogato si veda la successiva tab. 1. I dati sui punti vendita, aggiornati al 2004, si trovano in Unione Petrolifera, “*Databook 2006 – energia e petrolio*”.

Tab. 1. Andamento nel tempo delle vendite di gasolio e benzina  
(000 tonnellate)

	2002	2003	2004	2005	gen-ago2006
RETE TOTALE					
BENZINA	15886,0	15181,0	14316,0	13235,0	8340,0
	55,9%	52,7%	49,4%	46,4%	44,0%
GASOLIO	12542,0	13630,0	14682,0	15314,0	10626,0
	44,1%	47,3%	50,6%	53,6%	56,0%
RETE ORDINARIA					
BENZINA	14638,0	14085,7	13398,6	12426,2	
	58,9%	55,5%	52,1%	49,0%	
GASOLIO	10230,8	11271,6	12316,3	12949,6	
	41,1%	44,5%	47,9%	51,0%	
RETE AUTOSTRAD.					
BENZINA	1248,0	1095,3	917,4	808,8	
	35,1%	31,7%	27,9%	25,5%	
GASOLIO	2311,2	2358,4	2365,7	2364,4	
	64,9%	68,3%	72,1%	74,5%	

Fonte: 2002-2004: MISE-DGERM; 2005: Unione Petrolifera, Notizie Statistiche Petrolifere, 4/2006; 2006: Unione Petrolifera, Notizie Statistiche Petrolifere, 9-10/2006.

22. La distribuzione carburanti sulla rete stradale e autostradale è caratterizzata, dal lato dell'offerta, dalla presenza preponderante di nove marchi (AGIP, ESSO, ERG, SHELL, Q8, TOTAL, API/IP, TAMOIL), due dei quali (API e IP) facenti capo al medesimo gruppo<sup>18</sup>. Com'è noto, la società IP è stata di proprietà di ENI fino al 2005, anno in cui è stata ceduta ad API. La tabella che segue, con le quote di erogato complessivo (in entrambe le tipologie di rete) pubblicate dalla *Staffetta Quotidiana* e relative agli anni 2003-2004 riporta ancora il marchio IP aggregato con ENI.

<sup>18</sup> Secondo le stime dell'Unione Petrolifera (UP, Notizie Statistiche Petrolifere, n. 4/2006) i distributori affiliati ai nove marchi citati rappresentano stabilmente, quantomeno dalla metà degli anni novanta, oltre il 95% del totale dei punti vendita. Il restante 5% è rappresentato da distributori che esibiscono marchi di soggetti diversi (c.d. "pompe bianche") e, per una percentuale ridottissima, da punti vendita gestiti da operatori della Grande Distribuzione Organizzata.

Tab. 2. Percentuali sul totale erogato (in rete autostradale e stradale ordinaria) dei nove marchi attivi in Italia

	benzina		gasolio	
	2003	2004	2003	2004
Agip/Ip	36,1	35,5	38,4	38,2
Api	5,1	5,2	4,6	4,7
Erg	7,8	7,8	6,2	6,4
Esso	17,4	16,0	19,7	17,9
Q8	10,8	11,0	10,2	10,3
Shell	6,7	7,0	6,3	6,5
Tamoil	7,6	8,4	6,9	7,7
Total	5,7	6,3	5,7	6,0
Altri	2,8	2,9	2,0	2,3
<i>totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: *Staffetta Quotidiana* 7.02.06, p. 1.

23. Dalle tabelle relative alle quote di mercato emerge l'importanza di ENI, che detiene una posizione preminente rispetto agli altri operatori. Tale condizione permane, sia pur in misura un po' attenuata, anche dopo la cessione, da parte di ENI, dei punti vendita afferenti al marchio IP<sup>19</sup>.

24. Tutti i marchi elencati nella tab. 2 appartengono a società petrolifere verticalmente integrate anche nelle fasi a monte della raffinazione e della logistica<sup>20</sup>. A ciascuno di questi marchi fa capo una rete di impianti di distribuzione convenzionati con la relativa società petrolifera, che possono essere posseduti o da imprese terze, generalmente di piccole dimensioni, o direttamente dalla società petrolifera.

25. L'esercizio di tali impianti è affidato ai gestori, in virtù di contratti di fornitura esclusiva le cui linee principali vengono stabilite attraverso accordi tra ciascuna società petrolifera e le associazioni rappresentative dei gestori. Le società petrolifere diramano ai gestori una indicazione non direttamente vincolante sul prezzo da praticare ai consumatori finali, il c.d. "prezzo consigliato". Il prezzo consigliato è costituito in primo luogo da una componente "base", fissata a livello nazionale, che viene tra l'altro pubblicizzata sul sito del MISE. A tale componente base si devono aggiungere dei differenziali integrativi decisi dalla società petrolifera in

<sup>19</sup> Secondo quanto accertato nel provv. n. 14451 del 30/06/2005, caso C7018 - API - ANONIMA PETROLI ITALIANA/IP, Boll. n. 25/2005, IP, attiva solo sulla rete stradale ordinaria, deteneva nel complesso una quota in volume tra il 5 e il 10% sul totale nazionale delle vendite di carburanti su rete ordinaria. Anche dopo la dismissione di IP, pertanto, la quota di ENI, in termini di erogato sul totale delle vendite di carburanti in rete in Italia è rimasta intorno al 30%.

<sup>20</sup> SHELL è uscita dalla raffinazione in Italia a fine 2005, quando ha venduto a TOTAL la propria quota di partecipazione nella Raffineria di Roma Spa. IP è attiva solo nella distribuzione di carburanti ma ha sempre fatto parte di gruppi (prima ENI, adesso API) presenti anche nella raffinazione e nella logistica.

funzione della qualità del prodotto venduto, della modalità di vendita, della collocazione geografica (in genere della provincia) del punto vendita, ecc..

26. Il prezzo consigliato da una medesima società petrolifera, quindi, può variare non solo da prodotto a prodotto ma anche secondo una serie di altri parametri quali: tipologia di servizio (servito, self-service, notturno, ecc.), ubicazione (stradale o autostradale) del punto vendita, zona geografica di riferimento (in genere a livello provinciale), qualità di prodotto (maggiore o minore contenuto di zolfo, ecc.), e così via. In alcune regioni, inoltre, vengono aggiunti al prezzo consigliato base anche gli importi richiesti da imposte addizionali regionali. Le integrazioni così apportate al prezzo base contribuiscono in maniera significativa all'individuazione dei prezzi consigliati finali per singolo punto vendita<sup>21</sup>. In particolare, stando agli intervalli riportati nel sito del MISE<sup>22</sup>, tali modifiche risultano essere quantomeno dell'ordine di grandezza delle variazioni del prezzo consigliato operate dalle società petrolifere dopo l'introduzione di un nuovo metodo, di cui si parlerà diffusamente in seguito, che prevede interventi sul prezzo meno frequenti ma di più ampie dimensioni. Vale, infine, segnalare, che i differenziali integrativi predisposti dalle varie società petrolifere risultano sostanzialmente stabili nel tempo sia nel loro andamento assoluto che nei loro rapporti relativi.

27. Il prezzo di cessione dei carburanti al gestore viene in genere individuato sotto forma di sconto rispetto al prezzo consigliato. L'entità dello sconto è fissata nei contratti tra società petrolifere e gestori. Inoltre, tali contratti prevedono di solito anche la fissazione di un prezzo massimo, superiore al prezzo consigliato, vincolante per il gestore<sup>23</sup>. Pertanto, anche se è il gestore a stabilire il prezzo di vendita al pubblico, senza essere tenuto ad applicare il prezzo consigliato, il suo margine di autonomia nella fissazione del prezzo è, comunque, ricompreso tra un minimo rappresentato da quanto egli stesso paga il carburante alla società petrolifera (prezzo consigliato dedotto lo sconto) e un massimo rappresentato dal prezzo massimo, vincolante, fissato dalla società petrolifera. L'esatta misura di tale intervallo, entro il quale ricade il prezzo consigliato, dipende dalle condizioni fissate nei diversi

---

<sup>21</sup> Rilevando la differenza tra i prezzi consigliati-base diffusi attraverso i comunicati stampa dalle società petrolifere e i prezzi consigliati alla pompa, un rappresentante di un'organizzazione dei gestori ha messo in evidenza come l'"apparenza" delle comunicazioni aziendali sia ben lontana dalla "realtà dei fatti" (FAIB Informa, n. 18, 20 aprile 2006).

<sup>22</sup> Per l'ammontare dei differenziali indicati nel sito del Ministero, si veda quanto riportato *supra*, nota 10.

<sup>23</sup> "Compagnie e gestori hanno dato, nell'ultimo biennio, un contributo importante al contenimento dei prezzi dei carburanti, facendo degli accordi commerciali verticali che prevedono dei prezzi massimi di vendita dei carburanti da praticarsi al pubblico" (FAIB Informa n. 71, 7 ottobre 2004).

contratti. Tuttavia, sulla base delle informazioni disponibili, esso può essere quantificato in pochissimi centesimi di euro<sup>24</sup>.

28. In conclusione, il prezzo consigliato, rappresentato dal prezzo base e dagli eventuali differenziali integrativi previsti dalla società, costituisce un prezzo estremamente vicino al prezzo al dettaglio praticato ai consumatori. A tale prezzo, come si è detto, ciascun gestore è in grado, ove lo desidera, di apportare qualche modifica, sia pure entro margini estremamente ristretti.

29. Dal lato della domanda, i mercati in esame risultano contraddistinti dalla presenza di un numero molto elevato di consumatori, privi di qualsiasi possibilità di controbilanciare il potere dell'offerta. Detti consumatori effettuano frequenti acquisti di prodotto per quantità ridotte e non hanno convenienza ad effettuare ricerche per comparare impianti di distribuzione situati troppo lontani l'uno dall'altro.

30. Sulla base delle caratteristiche della domanda e dell'offerta, l'estensione geografica dei mercati della distribuzione di carburanti in rete risulta essere di tipo locale<sup>25</sup>. Occorre tuttavia osservare che i soggetti presenti dal lato dell'offerta sono tutti titolari di una ampia rete di distribuzione presente capillarmente su tutto il territorio nazionale con punti vendita per i quali tali soggetti stabiliscono quotidianamente un unico "prezzo consigliato-base". Ciò rende, pertanto, opportuno analizzare le condotte relative ai prezzi dei carburanti a livello nazionale.

31. I mercati della distribuzione di carburanti in rete risultano essere, infine, caratterizzati in Italia da consistenti barriere all'accesso, tanto che da anni non si registrano ingressi di operatori dotati di una rete capillare su tutto il territorio nazionale. Numerosi vincoli imposti per legge all'apertura e all'esercizio dei punti vendita (distanze minime, orari, ecc.) costituiscono altrettante barriere di carattere amministrativo. Inoltre, va considerato che le società petrolifere che attualmente operano in tali mercati, oltre a detenere reti capillari di distribuzione che coprono il 95% del totale dei punti vendita sono anche integrate verticalmente nella raffinazione e nella logistica. Esse detengono, pertanto, l'accesso alle principali fonti di prodotto e le

---

<sup>24</sup> In particolare, sulla base sia di alcune notizie di stampa sia del contenuto degli ultimi contratti tra società petrolifere e gestori (c.d. "accordi colore") sottoposti all'Autorità come intese comunicate ai sensi dell'art. 13 della l.n. 287/90 prima dell'entrata in vigore del Regolamento n. 1/2003, risulta che l'intervallo tra il prezzo di costo del prodotto al gestore e il prezzo massimo fissato dal contratto con la società petrolifera non raggiunge i 5 centesimi di euro al litro. Entro questo intervallo ricade il valore del prezzo consigliato dalla società petrolifera, dal quale appare quindi ragionevole ipotizzare che il prezzo effettivamente praticato dal gestore si discosti – eventualmente - solo per una frazione di tale intervallo.

<sup>25</sup> Come è noto, secondo la prassi dell'Autorità, nel caso della distribuzione su rete stradale ordinaria la dimensione geografica coincide prevalentemente con il territorio provinciale, mentre per la distribuzione su rete autostradale ogni impianto di distribuzione carburanti individua un ambito geografico costituito dai percorsi lungo le tratte autostradali di raggio pari circa a 100 chilometri rispetto all'impianto stesso.

infrastrutture necessarie per rifornire la rete. Potenziali nuovi entranti dovrebbero essere in grado di costituire una rete altrettanto efficace, nonché di alimentarla procurandosi il prodotto, stoccandolo e trasportandolo fino ai punti vendita. Essi sarebbero pertanto costretti a costruire onerose infrastrutture o a chiedere agli *incumbents* l'accesso a quelle già esistenti, dagli stessi controllate.

## V. IL PREZZO DEI CARBURANTI IN RETE IN ITALIA

### *La composizione del prezzo*

32. Il prezzo finale dei carburanti alla pompa può essere anche visto come la somma di due componenti, quella fiscale e quella industriale. La componente fiscale in Italia è costituita dall'accisa, nonché dall'IVA, che si applica, nella misura del 20%, sia alla componente industriale che all'accisa. Tale componente non dipende, naturalmente, dalle scelte delle società petrolifere, ed in Italia vale per oltre metà del prezzo alla pompa dei due carburanti principali. Questa quota, tuttavia, è del tutto in linea, se non addirittura inferiore, rispetto a quanto accade nei principali paesi europei.

33. Per quanto concerne, invece la componente industriale (il c.d. “prezzo industriale” dei carburanti), si osserva che una importante voce di costo che la stessa deve remunerare è rappresentata dal valore della materia prima, la c.d. quotazione Platts Cif High Med<sup>26</sup>, che secondo rilevazioni recenti risulta coprire circa due terzi del prezzo industriale. La parte restante costituisce il c.d. “margine lordo”, che serve a remunerare tutti i restanti passaggi della filiera (stoccaggio, distribuzione primaria e secondaria, vari altri costi di produzione e distribuzione nonché il margine del gestore e il margine industriale) e rappresenta una quota che si aggira tra il 10 e il 15% del prezzo finale dei carburanti alla pompa.

### *Il confronto tra prezzi italiani e media UE*

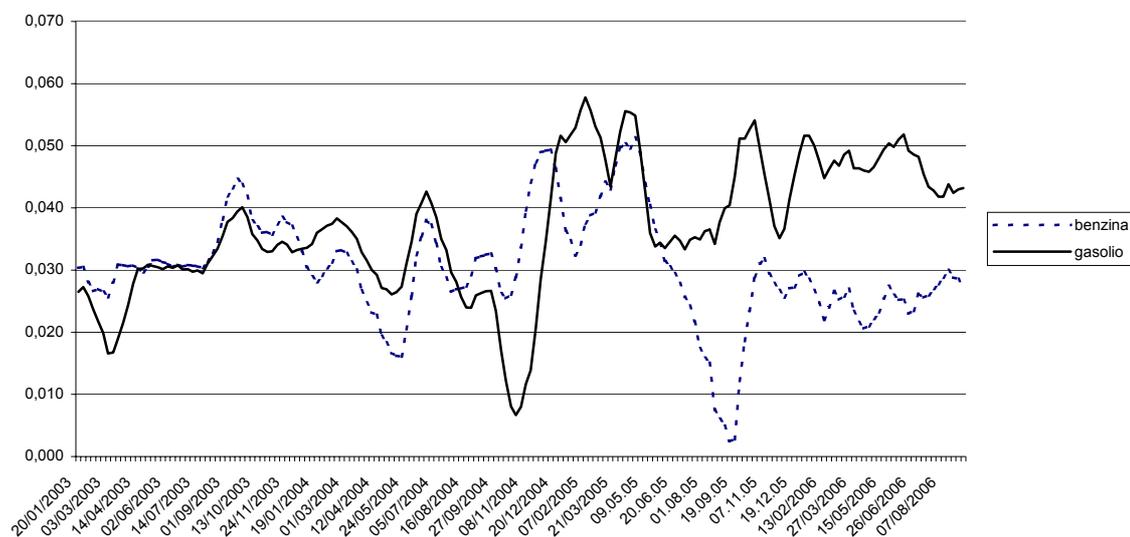
34. Utilizzando le informazioni raccolte a livello comunitario, l'andamento del prezzo medio in Italia dei due carburanti principali (benzina senza piombo e gasolio) può essere confrontato con la media ponderata del prezzo

---

<sup>26</sup> Il riferimento standard per l'individuazione del prezzo dei prodotti petroliferi sui mercati internazionali è rappresentato dalle rilevazioni effettuate da Platts, una organizzazione internazionale specializzata nella ricerca e pubblicazione di informazioni sul settore energetico. Platts è una organizzazione che fa capo alla divisione “Information and Media Services” del gruppo editoriale McGraw-Hill.

degli stessi prodotti nel complesso dei paesi europei. Nella figura che segue si riporta l'andamento della differenza tra il prezzo industriale italiano e quello medio dei paesi dell'euro dal 1° gennaio 2003 al 18 settembre 2006:

Fig.1. Differenza Italia-UME/12, gen 03-set-06  
(medie mobili cinque settimane)



Fonte: *Oil Bulletin*, vari numeri

35. Dal confronto tra prezzo medio italiano e prezzi europei si evince, in primo luogo, che sia per la benzina che per il gasolio la differenza tra prezzo italiano e media europea è costantemente positiva: non c'è mai un periodo nel quale il prezzo italiano di uno dei due prodotti sia inferiore a quello medio europeo. Né il divario mostra nel tempo una tendenza a diminuire. Per la benzina, pur con fluttuazioni anche notevoli, il divario sembra aggirarsi intorno ai 30 centesimi di euro per tutto il periodo considerato. Per il gasolio, appare possibile individuare una discontinuità tra fine 2004 e inizio 2005, che porta il divario medio dai circa 30 centesimi del primo periodo agli oltre 40 del secondo. Si osserva in effetti che, sempre secondo quanto compare nel grafico, la differenziazione del comportamento del prezzo di gasolio e benzina in termini di distanza rispetto alla media europea è un fenomeno che è iniziato solo verso la fine del 2004 e si è poi stabilizzato nel corso del 2005.

### ***L'andamento dei margini lordi (prezzo Italia meno quotazione Platts)***

36. Per seguire l'andamento del prezzo al netto dell'influenza delle oscillazioni della quotazione internazionale dei prodotti si può osservare il c.d. "margine lordo" (prezzo medio Italia meno quotazione Platts Cif High Med). La *Staffetta Quotidiana*, rivista specializzata di settore, effettua mensilmente un aggiornamento dell'andamento del margine lordo in Italia per benzina e gasolio. Con riferimento al periodo gen 2003-set 2006, le medie di ciascun anno sono le seguenti:

Tab. 3. Margine lordo unitario (in euro/litro)

	Benzina (a)	Gasolio (b)
2003	0,140	0,124
2004	0,135	0,123
2005	0,134	0,138
2006 (c)	0,133	0,144

a) 2003 e 2004, Platts prem Unl; 2005 e 2006, Platts Premium gasoline 50 ppm

b) 2003 e 2004, Platts EN590; 2005 e 2006, Platts Diesel 50ppm

c) da ottobre 2005 a settembre 2006

Fonte: 2003: *Staffetta Quotidiana* 21.01.04; 2004: *Staffetta Quotidiana* 27.01.05; 2005: *Staffetta Quotidiana* 10.01.06; 2006: *Staffetta Quotidiana* 6.10.06.

37. Dalla tabella emerge con una certa evidenza come i margini lordi di benzina e gasolio abbiano avuto una evoluzione opposta, che dal 2005 ha portato il margine sul gasolio ad essere più elevato di quello sulla benzina. Può essere interessante mettere in relazione questo dato con quello della evoluzione relativa delle quantità vendute, riportato sopra nella tab. 1. Come si è visto, infatti, nel periodo in questione si è verificata una progressiva perdita di importanza delle vendite di benzina a favore di quelle di gasolio. In mancanza di un adeguamento del margine lordo, tale evoluzione avrebbe condotto ad una diminuzione del margine lordo aggregato.

38. Nel prospetto (a) della tab. 4 si effettua una stima del margine lordo aggregato, moltiplicando la quantità venduta dei due prodotti per il margine lordo medio riportato nella tabella precedente. Come si può vedere, nel 2004, anno per il quale non era ancora stata compiuta l'inversione dei margini lordi unitari di benzina e gasolio, il margine lordo aggregato è diminuito rispetto al 2003. Nel 2005, e ancor più nel 2006, una volta accresciuto il margine lordo unitario del gasolio, il margine lordo aggregato ha ripreso a crescere. Nel prospetto (b) della medesima tabella si effettua un semplice esercizio di simulazione volto a evidenziare cosa sarebbe successo al margine lordo

aggregato se i margini unitari fossero rimasti quelli del 2003<sup>27</sup>. Il risultato è che sarebbe stata evitata la flessione del 2004, dovuta al peggioramento relativo dei margini lordi unitari avuto in quell'anno, ma sarebbe anche stata persa la ripresa del 2005 e del 2006, generata evidentemente dai nuovi valori dei margini lordi unitari.

Tab. 4. Margine lordo aggregato effettivo e simulato (milioni di euro)

**a. margini calcolati con dati effettivi**

	2003	2004	2005	2006
Benzina	2815	2560	2349	
Gasolio	2000	2137	2501	
TOTALE	4815	4697	4850	4920 (a)

**b. margini simulati con margine medio 2003**

	2003	2004	2005	2006
Benzina	2815	2655	2454	
Gasolio	2000	2155	2247	
TOTALE	4815	4809	4701	4659 (a)

(a) Stima ottenuta estrapolando il dato gennaio-agosto.

Fonte: per il totale delle vendite, tab. 1, per i margini medi, tab. 4.

39. In merito al margine lordo, che, lo si ricorda, non equivale direttamente al profitto delle imprese ma evidenzia comunque la parte del prezzo dei carburanti alla pompa che non remunera né la componente fiscale né il valore della materia prima, rimane infine da rilevare che, stando alle informazioni disponibili, il valore assoluto dello stesso in Italia risulta essere tra i più elevati d'Europa. Secondo la ricostruzione fatta da una associazione di gestori, il margine lordo italiano sarebbe stato sempre ai primi posti, tra i paesi della UE a 15, sia per la benzina che per il gasolio a partire dal 2001, arrivando nel 2005 al primo posto assoluto per il gasolio e al secondo per la benzina<sup>28</sup>. Sempre secondo la medesima fonte, nel 2005 il margine lordo

<sup>27</sup> In pratica, nel prospetto (b) le quantità vendute di ciascun anno sono state moltiplicate sempre per il margine lordo unitario del 2003.

<sup>28</sup> “Per la benzina, l'Italia si classifica nel 2001 al 5° posto, dopo Portogallo, Olanda, Irlanda e Finlandia, nel 2002 al secondo posto dopo l'Olanda, nel 2003 al 1° posto ex-aequo con l'Olanda, nel 2004 e nel 2005 al secondo posto dopo l'Olanda. Per il gasolio, l'Italia si classifica nel 2001 al 5° posto, dopo Finlandia, Irlanda, Svezia e Olanda, nel 2002 ancora al 5° posto, dopo Irlanda, Finlandia, Svezia, Austria ed Olanda [dunque al 6° posto, in effetti], nel 2003 e nel 2004 al 2° posto rispettivamente dopo Irlanda nel 2003 ed Olanda nel 2004, nel 2005 al 1° posto”, FIGISC-ANISA, *Distribuzione carburanti: il modello italiano*, Roma, 15 novembre 2005, dattiloscritto, pp. 25-27.

unitario medio italiano sarebbe stato del 33% più alto della media europea per la benzina e di oltre il 40% per il gasolio.

## VI. EVIDENZE DI PARALLELISMO DEI PREZZI CONSIGLIATI

40. Le società petrolifere fissano il prezzo consigliato dei carburanti, che come si è visto determina il prezzo alla pompa degli stessi, fatto salvo il limitato spazio a disposizione del singolo gestore. Nello stabilire il prezzo consigliato, esse in effetti possono intervenire solo sulla componente industriale, che è totalmente di loro pertinenza. Una volta fissato il valore che ritengono opportuno per tale componente (il “prezzo industriale”), vi sommano l'accisa e l'IVA e individuano il prezzo consigliato base. Tale prezzo, con l'aggiunta dei differenziali integrativi, viene poi diramato ai gestori nonché fornito al Ministero dello Sviluppo Economico e, come vedremo più diffusamente in seguito, agli organi di stampa.

41. Le modalità con cui le società petrolifere hanno fissato i loro prezzi possono essere in estrema sintesi descritte nel modo seguente.

1. Fino al 2004 le variazioni dei prezzi consigliati erano determinate nella sostanza seguendo l'andamento della quotazione Platts di riferimento.

2. A partire dall'ottobre 2004 il leader di mercato, ENI, ha deciso di adottare un metodo non più direttamente riconducibile alle fluttuazioni Platts di breve periodo (d'ora in poi anche “nuovo metodo Eni”)<sup>29</sup>.

3. La maggior parte delle società petrolifere ha, da allora, deciso di seguire tendenzialmente il leader di mercato, allineandosi alle sue variazioni piuttosto che continuare a dipendere dall'andamento di breve periodo del Platts.

4. Unica eccezione è stata la Erg, la quale, da giugno del 2005 ha annunciato l'adozione di un metodo di determinazione del proprio prezzo consigliato ancorato alla media settimanale della quotazione Platts, con un “ammortizzatore” di 0,010 euro/litro”, il quale, secondo le dichiarazioni degli esponenti della società riportate dalla stampa, servirebbe a “*tenere conto della posizione della compagnia verso i concorrenti*”<sup>30</sup>.

---

<sup>29</sup> Il nuovo metodo Eni è stato anche definito, sulla stampa, il “metodo Mincato”, dal nome dell'amministratore delegato di Eni che ne decise l'adozione)

<sup>30</sup> Secondo quanto diffuso alla stampa dalla stessa società, la variazione del prezzo consigliato viene stabilita da Erg ogni settimana partendo dalla variazione della quotazione media Platts dell'ultima settimana rispetto alla quotazione media Platts della settimana precedente. Questo dato può essere modificato in misura non superiore ai dieci centesimi di euro al litro, che costituiscono il c.d. “ammortizzatore” (*Staffetta Quotidiana* 7.06.05, p. 1).

## ***Il “nuovo metodo Eni”***

42. Dopo aver seguito per dieci anni dalla liberalizzazione del 1994 l'andamento del Platts per la fissazione dei propri listini, l'ENI ha ritenuto, a partire dall'ottobre del 2004, che il riferimento fosse diventato troppo volatile ed ha dunque optato per una nuova metodologia che riduce il numero delle variazioni del prezzo consigliato e aumenta l'entità di ogni variazione<sup>31</sup>. Secondo i rappresentanti della società, il nuovo metodo in effetti non ignorerebbe l'andamento del prezzo della materia prima, limitandosi a trascurare le oscillazioni di breve periodo per seguire solo le tendenze di più lunga durata<sup>32</sup>. Più in generale, fonti interne alla società avrebbero indicato una serie di motivazioni per giustificare l'adozione del nuovo metodo: risposta all'eccesso di volatilità del Platts, necessità di sottrarsi alle critiche sulla stampa provocate da continui cambiamenti (specie rialzi) del prezzo dei carburanti, strategia commerciale volta a rendere meno prevedibile il proprio comportamento e dunque a guadagnare quote di mercato nei confronti dei concorrenti<sup>33</sup>. Non è mancato tuttavia chi ha fatto notare come la nuova metodologia lasci all'ENI una maggior libertà di azione, consentendo, una volta superato il riferimento puntuale al Platts, di perseguire una “*politica più autonoma con variazioni più stabili e diluite nel tempo*”<sup>34</sup>.

43. Il nuovo metodo in effetti ha modificato radicalmente il comportamento commerciale di ENI, come emerge con evidenza dalla figura che segue, relativa alle variazioni, in valore assoluto<sup>35</sup>, del prezzo consigliato della benzina<sup>36</sup> di ENI dall'inizio del 2003 al novembre 2006. Fino all'adozione del nuovo metodo Eni, le variazioni sono frequenti e di bassa entità. Dopo il 6 ottobre 2004, le variazioni del prezzo di ENI si diradano notevolmente, ma ciascuna assume dimensioni consistenti rispetto alla media precedente. Nel dettaglio, ENI è passata da una media di circa cinque variazioni di prezzo al mese per benzina e gasolio ad una media di circa una variazione e mezzo. Al

---

<sup>31</sup> Una descrizione dettagliata in questi termini si trova in *Staffetta Quotidiana* 26.01.06, pp. 1, 6-7, 10.

<sup>32</sup> Conferenza stampa del direttore generale di Eni Refining & Marketing, Angelo Taraborrelli, *Staffetta Quotidiana* 08.02.06, p. 3.

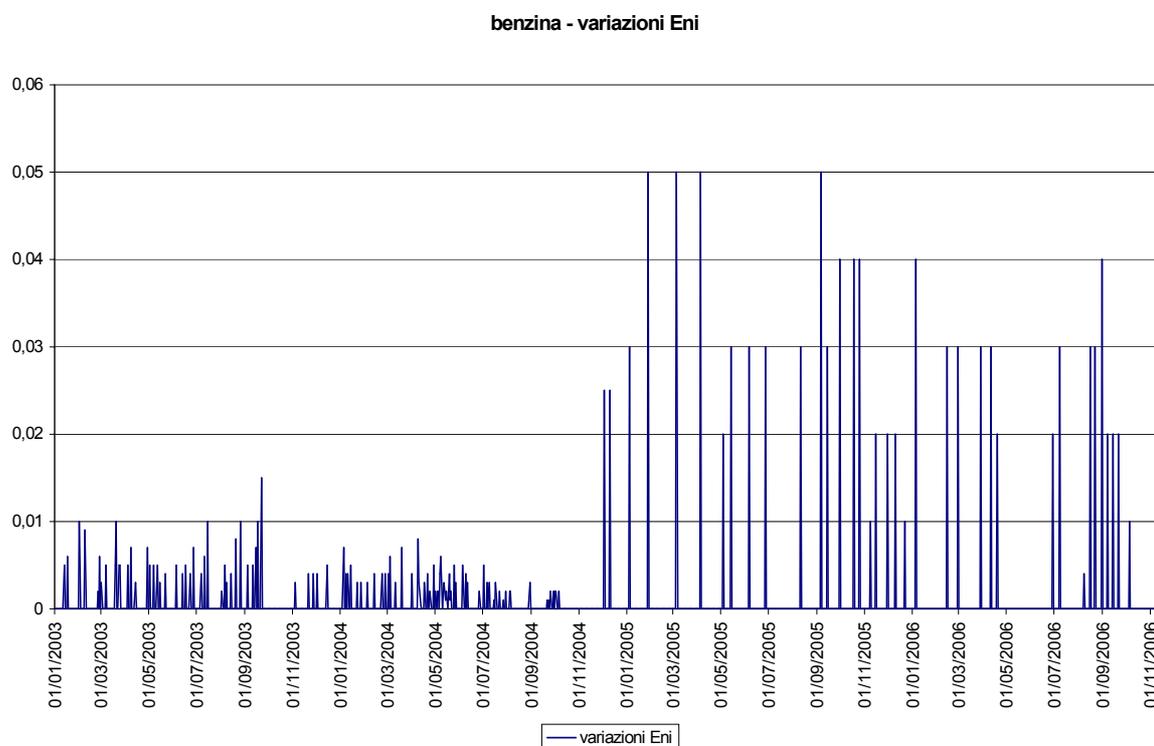
<sup>33</sup> Si vedano ad esempio le prime dichiarazioni dello stesso Mincato (*Staffetta Quotidiana* 12.11.04, p. 1) e i commenti in *Staffetta Quotidiana* 24.11.04, pp. 1 e 3, *Staffetta Quotidiana* 27.11.04 e soprattutto l'analisi in *Staffetta Quotidiana* 26.01.06, pp. 1, 6-7, 10: “*I listini Agip nel 2005: gli effetti della nuova metodologia*”.

<sup>34</sup> *Staffetta Quotidiana* 24.11.04, p. 3.

<sup>35</sup> Per favorire la leggibilità del grafico, nella figura sono riportate con valore positivo anche le variazioni al ribasso operate da Eni sul prezzo della benzina.

<sup>36</sup> Un andamento del tutto analogo è fatto registrare dal grafico relativo alle variazioni del prezzo del gasolio.

tempo stesso, le dimensioni medie di queste variazioni sono quintuplicate dopo l'adozione del nuovo metodo Eni<sup>37</sup>.



Fonte: elaborazione su dati MISE e su dati pubblicati dalla *Staffetta Quotidiana*

### ***La reazione dei concorrenti al nuovo metodo Eni***

44. La nuova strategia ENI ha avuto inizio il 6 ottobre 2004, data dell'ultimo ritocco ai listini prima di un lungo blocco attuato nel pieno di una fase di crescita delle quotazioni Platts di gasolio e benzina. Nei primi giorni successivi al blocco, i concorrenti hanno continuato a far salire i loro prezzi, seguendo la crescita del prezzo della materia prima e aprendo così un differenziale a favore dei prezzi Agip<sup>38</sup>. Con ritocchi successivi, favoriti anche da una flessione del Platts, le altre compagnie sono poi tornate verso la metà di novembre sui livelli di ENI, nel frattempo rimasta ferma ancora al prezzo del 6 ottobre. Nella successiva ondata di rialzi del Platts, tutte le società petrolifere hanno imitato ENI, lasciando fermi i loro prezzi

<sup>37</sup> Il valore assoluto medio delle variazioni di prezzo di Eni dal 1 gennaio 2003 fino al 6 ottobre 2004 era, sia per il gasolio che per la benzina, di quattro millesimi di euro; dall'adozione del nuovo metodo Eni è diventato di 25 millesimi per il gasolio e di 28 millesimi per la benzina.

<sup>38</sup> Il 26 ottobre la *Staffetta Quotidiana* apriva con il titolo "Prezzi, tensione sui listini delle compagnie". Nell'articolo si insisteva poi sul fatto che la politica dell'Agip stava "mettendo sotto pressione le altre compagnie" (*Staffetta Quotidiana* 26.10.04, p. 1).

consigliati, tanto che il 23 di novembre l'articolo di commento della *Staffetta* si intitolava: “*Il Platts schizza in alto, listini fermi*”<sup>39</sup>.

45. ENI ha sbloccato i propri prezzi consigliati solo il 3 di dicembre, con un deciso ribasso della benzina (0,025 euro/litro) e un analogo rincaro del gasolio. Tale ultima mossa non è stata coerente con l'andamento del prezzo della materia prima, in quanto in realtà nei giorni immediatamente precedenti era scesa la quotazione Platts di entrambi i prodotti<sup>40</sup>. La reazione dei concorrenti, arrivata per quasi tutti già il giorno successivo, ha replicato per segno e per ordine di grandezza la variazione di ENI, ignorando l'andamento del prezzo della materia prima<sup>41</sup>.

46. A partire dal 6 ottobre 2004, pertanto, ENI ha adottato un nuovo metodo di determinazione dei propri prezzi, svincolato, almeno nel breve periodo, dal Platts e consistente in variazioni dei listini più rare ma di ammontare più significativo, al quale i concorrenti si sono presto adeguati, fissando i propri prezzi consigliati sulla base delle scelte del *price leader* e non più in funzione dell'andamento del costo della materia prima. Scorrendo le tabelle con le “variazioni dei prezzi consigliati” pubblicate dalla *Staffetta Quotidiana* emerge, infatti, una regola di comportamento generale<sup>42</sup> secondo la quale l'andamento dei listini è determinato dalle variazioni discrete operate da ENI, dagli adeguamenti pressoché immediati dei concorrenti e da successivi aggiustamenti di scarsa entità fino al nuovo intervento di ENI.

47. La tendenza dei concorrenti ad adeguarsi alle scelte operate dal market leader risulta confermata anche dalla figura seguente, nella quale si riporta un indicatore del comportamento di prezzo delle società diverse da ENI: la somma in valore assoluto delle variazioni del prezzo della benzina<sup>43</sup> adottate da tutti gli operatori (esclusa ENI) in ciascun giorno del periodo compreso tra il 1 gennaio 2003 e il 20 novembre 2006.

---

<sup>39</sup> *Staffetta Quotidiana* 23.11.06, p. 1.

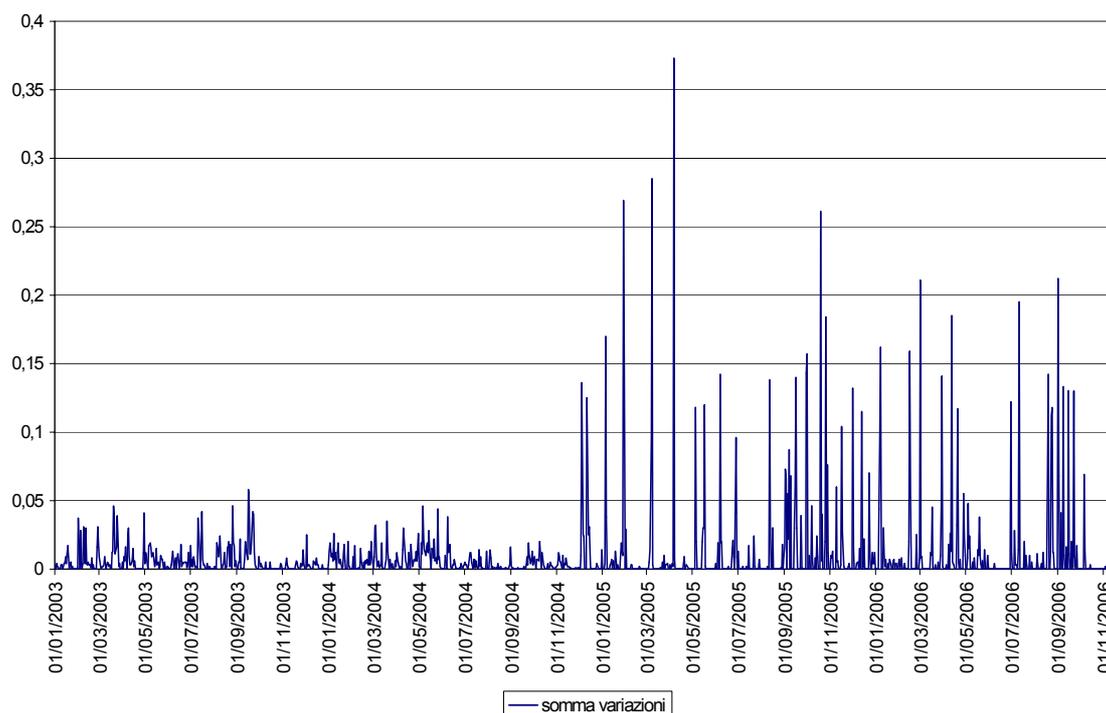
<sup>40</sup> “Una mossa che ha preso tutti in contropiede, soprattutto per l'andamento dei mercati internazionali” (*Staffetta Quotidiana* 04.12.04).

<sup>41</sup> Tabella sulla “Variazione in euro/lit dei ‘prezzi consigliati’ segnalate nel periodo dal 22/11 al 6/12”, *Staffetta Quotidiana* 7.12.04, p. 8.

<sup>42</sup> La principale eccezione è costituita di solito da Erg, dopo che, come si è detto, tale società ha messo a punto un proprio metodo che ritorna, almeno in linea di principio, ad un ancoraggio al Platts.

<sup>43</sup> Anche in questo caso, il grafico relativo alla somma delle variazioni del prezzo del gasolio operate dalle società diverse da Eni dà delle indicazioni analoghe.

benzina - variazioni società diverse da eni



48. Dal grafico appare in tutta evidenza come il comportamento di prezzo delle società petrolifere diverse da ENI abbia subito un radicale mutamento strutturale proprio in coincidenza con l'adozione da parte di ENI del nuovo metodo di determinazione del prezzo della benzina (il nuovo metodo Eni). Inoltre, tale mutamento adottato dal resto degli operatori va esattamente nello stesso senso in cui va il nuovo metodo Eni: rarefazione (e concentrazione nel tempo) delle modifiche e aumento del loro valore unitario<sup>44</sup>. Mettendo a confronto le due figure relative rispettivamente alle variazioni del prezzo di ENI e alla somma delle variazioni di prezzo dei suoi concorrenti, peraltro, è possibile verificare che dall'ottobre 2004 in poi, tutti i picchi presenti nell'una si ritrovano anche nell'altra<sup>45</sup>.

<sup>44</sup> I giorni nei quali c'è almeno una variazione del prezzo della benzina da parte di una delle società diverse da Eni passano da circa 17 a circa 11 al mese (da circa 17 a meno di 10 per il gasolio). Il valore medio della somma delle variazioni del prezzo della benzina operate in uno stesso giorno dai concorrenti di Eni (indicatore sia del valore unitario di tali variazioni sia della loro concentrazione nel tempo) è più che triplicato, dopo l'ottobre 2004, sia per la benzina che per il gasolio.

<sup>45</sup> In varie occasioni gli articoli di stampa danno conto della determinazione con cui, nei fatti, le società petrolifere (ad eccezione di Erg) hanno seguito Eni nella scelta del proprio prezzo consigliato. Ad esempio, in un articolo della Staffetta Quotidiana del settembre 2005, dopo aver accennato alle difficoltà create dalla stabilità dei prezzi imposta da Eni in un periodo di forte crescita delle quotazioni Platts, si legge: *“una situazione definita ‘insostenibile’ che imporrebbe un immediato aumento dei listini. Ma in attesa dell’Agip, nessuno si muove”* (*“Agip ferma: disagio nella concorrenza”*, Staffetta Quotidiana 30.09.05, p. 1). Anche di recente (settembre 2006), in un articolo dall'eloquente titolo *“Benzina, tutti coperti e allineati”*, l'altro

49. I cambiamenti di prezzo generati dal nuovo metodo Eni sono stati quindi recepiti anche dai concorrenti come guida per le variazioni del proprio prezzo consigliato, tanto che l'avvento del nuovo metodo sarebbe stato assimilato dai concorrenti stessi ad un ritorno a prezzi amministrati<sup>46</sup>. D'altra parte, sulla convenienza a seguire ENI anziché adottare una politica di prezzi autonoma è significativo quanto si legge in un articolo di stampa del febbraio 2005, nel quale, dopo aver parlato esplicitamente di “*conferma dell'assenza di concorrenza sul piano dei prezzi*”<sup>47</sup>, si commenta che “*seguire il 'metodo Mincato' assicura comunque buoni margini perché l'amministratore delegato dell'Eni non ha mai sacrificato gli utili aziendali alla moda del 'socialmente responsabile'*”.

## VII. EVIDENZE SULLO SCAMBIO DI INFORMAZIONI TRA LE PARTI

50. Le società petrolifere diffondono, con varie modalità, informazioni, sia sui prezzi consigliati “base” sia sulla articolazione dei vari differenziali integrativi, ulteriori rispetto a quelle reperibili consultando le fonti pubbliche sopra citate. Si tratta, in particolare, di annunci pubblici, spesso anticipati nel tempo, sulle variazioni del prezzo consigliato “base”, e di informative dettagliate alla stampa sui differenziali integrativi che concorrono alla definizione dei prezzi consigliati.

### *Comunicati stampa e annunci anticipati*

51. Tra le modalità di diffusione del prezzo consigliato base adottate dalle società petrolifere rientrano varie tipologie di annunci effettuati in occasioni pubbliche. Ad esempio, secondo quanto riportato dalla stampa, in un convegno tenutosi a Roma il 26 aprile 2005 l'allora amministratore delegato dell'ENI ha preannunciato che dal giorno successivo il prezzo del gasolio sulla rete Agip sarebbe diminuito di 0,030 euro/litro<sup>48</sup>. Tuttavia, il principale

---

quotidiano specializzato, *Quotidiano Energia*, ha sottolineato il fenomeno dell'allineamento dei concorrenti ai prezzi Eni, con la sola eccezione di Erg (*Quotidiano Energia* 14.09.06, p. 2).

<sup>46</sup> Più precisamente, secondo quanto riporta la *Staffetta Quotidiana*, i nuovi prezzi sarebbero stati visti come decisi “*in base a criteri sottratti a quelli strettamente aziendali e condizionati in questo caso dall'andamento del bilancio Eni. Una sorta di delega in bianco a Mincato a gestire al meglio i conti dell'intero settore*” *Staffetta Quotidiana* 1.02.05, p. 3.

<sup>47</sup> “*La rete, il 'metodo Mincato' e la IP*”, *Staffetta Quotidiana* 5.02.05.

<sup>48</sup> *Staffetta Quotidiana* 28.4.05, pp. 1-2.

strumento utilizzato per diffondere tali informative è rappresentato dalla diramazione di comunicati alla stampa.

52. Il ricorso al comunicato stampa per l'annuncio della variazione del proprio prezzo consigliato è una prassi largamente diffusa tra le società petrolifere. Nei circa quaranta casi in cui ENI ha cambiato il prezzo consigliato di benzina e/o gasolio dopo l'adozione del nuovo metodo Eni, detta società ha in pratica sempre annunciato la variazione attraverso un comunicato stampa<sup>49</sup>. In una decina di casi, poi, i comunicati stampa di ENI sono stati diramati il giorno precedente a quello di decorrenza del nuovo prezzo<sup>50</sup>. In almeno un caso, infine, un aumento di prezzo di ENI è stato prima annunciato in anticipo e poi revocato attraverso la stampa, anche se non per diretto intervento della società<sup>51</sup>.

53. ENI, tuttavia, non è l'unica società petrolifera che pubblicizza i suoi nuovi prezzi attraverso comunicati stampa, spesso anticipati o comunque contemporanei rispetto alla loro decorrenza. L'adesione di tutte le società petrolifere a tale prassi risulta ad esempio da alcuni passaggi di un quotidiano specializzato (*Quotidiano Energia*), che fin dal suo primo apparire (novembre 2005) ha ripreso nei propri commenti i comunicati stampa delle società petrolifere. Nel prospetto seguente si citano alcuni esempi di tali annunci<sup>52</sup>:

---

<sup>49</sup> Le variazioni vanno dal 3 dicembre 2004 fino al 10 ottobre 2006. Solo in tre-quattro casi non è stato possibile reperire un lancio di agenzia che riprendesse il comunicato stampa dell'azienda.

<sup>50</sup> Oltre all'annuncio anticipato del 26 aprile 2005, già citato nel testo, gli annunci anticipati di variazione del prezzo fatti da Eni di cui si sia reperita traccia sono concentrati in due periodi: novembre-dicembre 2005 e da agosto 2006 ad oggi.

<sup>51</sup> Un lancio dell'agenzia Ansa delle 17.41 del 3 maggio 2006 annunciava che "da domani" negli impianti Agip il prezzo della benzina sarebbe salito di tre centesimi e quello del gasolio di due centesimi, citando quale fonte "[gli] stessi benzinai in base alle comunicazioni sui listini di vendita consigliati dalla società". Qualche ora dopo la medesima agenzia annunciava la decisione dell'Eni di sospendere gli aumenti previsti per l'indomani, stavolta citando come fonte la *Staffetta Quotidiana* (agenzia Ansa del 3 maggio 2006, ore 19.25).

<sup>52</sup> Com'è ovvio, l'attività di comunicazione alla stampa delle informative sui propri prezzi svolta dalle società petrolifere viene ripresa soprattutto dalle riviste specializzate. Dei due principali quotidiani specializzati esistenti in Italia (*Staffetta Quotidiana* e *Quotidiano Energia*), il secondo è quello che riprende i comunicati e rilancia gli annunci relativi ai prezzi futuri. Giova rilevare che nessuno dei due quotidiani risulta essere posseduto dalle società petrolifere o da loro emanazioni.

<u>QE 29.11.05</u>	<i>“da domani l’<b>Agip</b> riduce di 0,020 euro/litro la benzina e di 0,010 il gasolio”</i>
<u>QE 29.12.05:</u>	<i>“<b>Erg</b>, da domani benzina scende a 1,224 euro/litro [...]”</i>
<u>QE 29.03.06</u>	<i>“<b>Esso</b> segue <b>Api-Ip</b> [...] andando da domani a 1,301 [...]. Le altre compagnie hanno deciso, sempre da domani, di allinearsi sulla benzina allo stesso livello dell’<b>Agip</b>. E’ il caso di <b>Kupit</b> (+0,020), <b>Shell</b> (+0,022) e <b>Tamoil</b> (+0,030). [...] <b>Total</b> da domani interviene anche sul gasolio con una diminuzione di 0,003”</i>
<u>QE 07.04.06</u>	<i>“<b>Erg</b> [...] da domani sale di 0,018 euro/litro sulla verde [...] <b>Total</b> da domani diminuisce [il GPL] di 0,035 euro/litro [...] lunedì toccherà invece alla <b>Shell</b> con una riduzione di 0,040”</i>
<u>QE 11.04.06</u>	<i>“<b>Total</b> [...] ritocca domani di ulteriori 0,014 la benzina (1,329) e di 0,005 il gasolio (1,193). Si allineano domani <b>Esso</b> e <b>Shell</b>”</i>
<u>QE 08.07.06</u>	<i>“da lunedì <b>Api-Ip</b> hanno già annunciato che porteranno la verde a 1,379 e il gasolio a 1,219”</i>
<u>QE 10.07.06</u>	<i>“<b>Api-Ip</b>, <b>Esso</b>, <b>Shell</b>, <b>Total</b>, <b>Kupit</b> e <b>Tamoil</b> si allineano domani al nuovo record per il ‘prezzo consigliato’ della benzina segnato dall’<b>Agip</b> sabato [...]. Aumenti per tutte, sempre da domani, anche sul gasolio [...]. Nuovo intervento domani sulla benzina pure per <b>Erg</b>”</i>
<u>QE 30.08.06</u>	<i>“Da domani partono i ribassi sulla rete carburanti. A cominciare è il market-leader, <b>Agip</b>, che ritocca il ‘prezzo consigliato’ della benzina di 4 centesimi [...] e di due centesimi del gasolio”</i>
<u>QE 1.09.06</u>	<i>“Carburanti, da domani <b>Erg</b>, <b>Kupit</b>, <b>Shell</b> e <b>Tamoil</b> rivedono i listini”</i>
<u>QE 19.09.06</u>	<i>“la famiglia Brachetti Peretti [<b>Api-Ip</b>] annuncia [...] che ridurrà il gasolio di 0,007 euro/litro”</i>
<u>QE 20.09.06</u>	<i>“da domani sugli impianti a marchio <b>Agip</b> la verde scende a 1,243 euro/litro (-0,020) e il gasolio a 1,143 (-0,030)”</i>
<u>QE 22.09.06</u>	<i>“Ritocchi ai listini in vista anche per <b>Tamoil</b>, che da domani ribassa il prezzo della benzina di 0,009 euro/litro (1,243) e quello del gasolio di 0,014 euro/litro (1,143)”</i>
<u>QE 25.09.06</u>	<i>“anche <b>Erg</b>, l’unica disallineata, scenderà [...] domani più o meno ai livelli degli altri operatori”</i>
<u>QE 4.10.06</u>	<i>“<b>Agip</b> riduce da domani di 1 centesimo la benzina (1,233) e il gasolio (1,133) e di 0,038 il GPL (0,611) [...] <b>Api-Ip</b> diminuiranno di 0,050 il solo GPL”</i>
<u>QE 13.10.06</u>	<i>“da domani <b>Erg</b> ritocca all’ingiù di 0,003 euro/litro il ‘prezzo consigliato’ della benzina [...]. Nessuna variazione, invece, per il prezzo del gasolio”</i>

### ***La diffusione dei dati sui differenziali da applicare al prezzo consigliato base***

54. Come si è detto, oltre al prezzo consigliato base, che è pubblicizzato nei comunicati stampa o sul sito del ministero, le società petrolifere fissano dei differenziali integrativi che concorrono alla determinazione del prezzo consigliato finale. Tali differenziali variano a seconda delle modalità del rifornimento e della tipologia e/o dell’ubicazione del punto vendita. I differenziali integrativi non sono pubblicati sul sito del Ministero, che ne dà conto solo in maniera aggregata e in forma di intervallo.

55. Risulta tuttavia che tutte le società petrolifere comunicano l’intera articolazione dei propri differenziali integrativi ad un organo di stampa

specializzato, la *Staffetta Quotidiana*. Quest'ultima a sua volta li pubblica all'interno del proprio inserto "*Supplemento speciale prezzi*", nella sezione dedicata a "*I prezzi consigliati dei carburanti*". In particolare, ogni settimana è possibile reperire nel citato supplemento della *Staffetta* schede estremamente dettagliate relative ad alcune società petrolifere, nelle quali sono indicati tutti i differenziali previsti dalla società in questione (per singola provincia, per servizio notturno, per self service pre o post-pay, per qualità di prodotto, ecc.). E' importante osservare che, di norma, le società di cui viene pubblicata la scheda con i differenziali integrativi sono quelle che nel corso della settimana hanno cambiato almeno una volta il loro prezzo consigliato base.

56. Il fatto che tali schede siano inviate direttamente dalle società petrolifere alla *Staffetta Quotidiana* appare confermato, tra l'altro, da un episodio che ha coinvolto la società petrolifera Kuwait, la quale, a partire dal maggio 2004, ha deciso di astenersi per qualche tempo da questa prassi di inviare le schede alla *Staffetta*. L'articolo di apertura della *Staffetta Quotidiana* del 14 maggio 2004 titolava: "*Kupit sospende l'informazione sui prezzi*", attaccando così: "*Da alcuni giorni la Kupit non comunica più alla stampa, e quindi anche alla Staffetta, le variazioni che intervengono sui 'prezzi consigliati' dei carburanti*"<sup>53</sup>. Kuwait ha inviato nuovamente il proprio listino alla *Staffetta* solo il 5 ottobre 2005<sup>54</sup>.

57. Giova notare che per tutto il periodo di mancato invio, nel quale ovviamente Kuwait ha continuato a comunicare i propri prezzi consigliati al Ministero, nelle tabelle riportate dalla *Staffetta* non veniva incluso nemmeno il dato di Kuwait reperibile presso il sito internet del Ministero (quello relativo al prezzo consigliato base), preferendo indicare che il dato era "non disponibile". In altre parole, la *Staffetta* non solo non fa comunemente ricorso ai dati del Ministero, in quanto riceve le informazioni direttamente dalle imprese, ma non ricorre a tali dati nemmeno per completare la propria informazione in carenza di comunicazione diretta<sup>55</sup>.

---

<sup>53</sup> *Staffetta Quotidiana* 24.05.04. Secondo l'articolo, la decisione non era definitiva ma soggetta a valutazioni societarie, e non sarebbe stata fornita alcuna spiegazione sulle sue motivazioni.

<sup>54</sup> Il listino relativo a questa data compare nuovamente nel supplemento speciale prezzi allegato alla *Staffetta Quotidiana* del 25.10.2005. Nessun articolo di commento ha accompagnato la ripresa delle comunicazioni alla stampa dei prezzi consigliati da parte di Kuwait.

<sup>55</sup> In un articolo di inizio 2004 c'è un altro accenno alla circostanza che siano le società a fornire i prezzi alla stampa. In quel caso il redattore, nel lamentarsi dello scarso livello di trasparenza dei prezzi dei carburanti in rete, che non avrebbe consentito ai consumatori di scegliere consapevolmente il proprio fornitore, riteneva che ciascuna società petrolifera avrebbe potuto fare di più e non avrebbe dovuto "*sentirsi paga di aver fatto il suo dovere in tema di trasparenza semplicemente perché invia al Ministero delle Attività Produttive (e alla Staffetta) il nuovo listino con le variazioni rispetto a quello precedente*" (*Staffetta Quotidiana* 22.01.04, p. 3, enfasi aggiunta).

## VIII. VALUTAZIONI GIURIDICHE

58. I comportamenti sopra descritti appaiono riconducibili ad una complessa strategia, posta in essere dalle parti, finalizzata alla collusione nella determinazione del prezzo consigliato. Le società petrolifere parti sembrano, infatti, aver concordato i propri comportamenti in merito alla fissazione dei prezzi consigliati, che risultano aver avuto ed avere un andamento parallelo - con variazioni dei prezzi consigliati contestuali, di entità comparabile e di segno omogeneo - in violazione della normativa a tutela della concorrenza. L'esistenza di uno scambio di informazioni (regolare, dettagliato e ricorrente) relativo ai prezzi consigliati da ciascuna impresa, infatti, non consente di qualificare il menzionato parallelismo quale esito del comportamento indipendente degli operatori.

59. Dalle informazioni disponibili sembra risultare, innanzitutto, che nell'insieme dei mercati italiani della distribuzione di carburanti in rete sia stato raggiunto un equilibrio di tipo non concorrenziale, favorito anche dalle condizioni strutturali nelle quali si svolge tale attività: pochi operatori (otto con nove marchi), tutti attivi anche in altri mercati e interessati da reciproci legami strutturali, specie per quanto riguarda l'utilizzo delle strutture logistiche; elevate barriere all'ingresso; omogeneità del prodotto; elevatissimo numero di interazioni; assenza di potere contrattuale della domanda.

60. L'esistenza di un equilibrio non concorrenziale appare in primo luogo suggerita dal fatto che prezzi e margini lordi dei carburanti in rete in Italia sono più elevati che all'estero; inoltre, a partire dalla fine del 2004, i prezzi di benzina e gasolio in Italia sono stati pilotati in modo da rispondere all'evoluzione strutturale del settore (calo del consumo di benzina e aumento di quello del gasolio), trasferendo il maggior margine lordo (e il maggior stacco dalla media UE) dalla benzina al gasolio.

61. Appare altresì di poter individuare nel parallelismo dei prezzi consigliati, attuato secondo un meccanismo di fissazione del prezzo da parte di un price-leader (ENI) e di adeguamento dei concorrenti, la modalità utilizzata dagli operatori per il raggiungimento dell'equilibrio non concorrenziale. Al riguardo rileva innanzitutto la discontinuità generata dall'adozione da parte di ENI, nell'ottobre 2004, di un nuovo metodo per la determinazione dei propri prezzi (il c.d. nuovo metodo Eni). Il nuovo metodo infatti lascia ad ENI un più ampio margine di manovra rispetto al passato, quando i prezzi erano più strettamente dipendenti dall'andamento del costo della materia

prima (c.d. quotazioni Platts). Dalle evidenze disponibili si può poi evincere che i concorrenti di ENI, anziché continuare a fondare le proprie politiche di prezzo sui criteri seguiti fino ad allora, più o meno direttamente collegati all'andamento del costo della materia prima, hanno scelto di adeguarsi ai movimenti di ENI. Dalla fine del 2004, infatti, le variazioni dei prezzi di tutti gli operatori seguono il modello delle modifiche più rare ma più consistenti imposto dal nuovo metodo Eni.

62. Uno dei concorrenti, ERG, risulta a sua volta aver seguito il modello generale nella sua completezza solo fino al giugno 2005, quando ha intrapreso una politica dei prezzi consigliati esplicitamente basata sulla variazione del costo della materia prima. Si osserva, tuttavia, che anche il nuovo metodo prevede che la società possa disporre di un “ammortizzatore” rispetto alla mera indicazione fornita dalla variazione del costo della materia prima, che ERG si riserverebbe di utilizzare proprio per “*tenere conto della posizione della compagnia verso i concorrenti*”.

63. Il raggiungimento di un equilibrio non concorrenziale appare essere assistito in maniera cruciale dallo scambio di informazioni sui prezzi consigliati messo in atto dalle parti. Vero è che una certa trasparenza dei prezzi consigliati è generata dall'operato del Ministero dello Sviluppo Economico, che pubblica i prezzi consigliati-base delle singole società petrolifere sul proprio sito internet, *sulla base dei criteri definiti dalla Cabina di Monitoraggio del mercato petrolifero* operante presso il Ministero stesso<sup>56</sup>. La diffusione delle informazioni operata dalle parti, tuttavia, è andata e va sistematicamente oltre le informazioni che è possibile ottenere dal sito del Ministero dello Sviluppo Economico, fornendo elementi ulteriori che appaiono indispensabili per il raggiungimento e il mantenimento dell'equilibrio collusivo.

64. In particolare, come visto sopra, da un lato, le imprese ricorrono di norma all'annuncio dei propri prezzi consigliati base alla stampa, talora anche in via anticipata rispetto al momento della loro adozione e, comunque, della pubblicazione degli stessi presso il sito Internet del MISE. Dall'altro, le società petrolifere forniscono ad almeno una rivista specializzata (la *Staffetta Quotidiana*) dettagliate informazioni sui propri differenziali integrativi, cioè su una componente del prezzo consigliato che non risulta esser in alcun modo reperibile sul sito del Ministero o presso altre fonti pubbliche.

65. Gli annunci pubblici delle variazioni dei prezzi consigliati base – in svariati casi addirittura in anticipo rispetto alla loro adozione – appaiono

---

<sup>56</sup> Sito internet del Ministero per lo sviluppo economico [www.sviluppoeconomico.gov.it](http://www.sviluppoeconomico.gov.it).

funzionali alla realizzazione del parallelismo dei prezzi e quindi dell'equilibrio collusivo in quanto consentono di individuare con tempestività e precisione sia il segnale fornito dal price-leader sia la risposta dei concorrenti. Benché tale funzione potrebbe esser svolta, in ipotesi, anche dalla consultazione del sito internet del MISE, è evidente che l'annuncio della variazione con un comunicato stampa proveniente direttamente dall'impresa, talvolta anche in anticipo rispetto alla decorrenza del nuovo prezzo, costituisce senz'altro una modalità più efficiente, che consente di evitare qualunque forma di mediazione, come quella compiuta dal Ministero, e di eliminare ogni possibile ambiguità o ritardo nella trasmissione dei segnali.

66. Ancor più importante per la sostenibilità dell'equilibrio collusivo appare poi la diffusione delle informazioni sui differenziali integrativi che le società aggiungono al prezzo consigliato base per arrivare al prezzo consigliato finale. In questo caso, infatti, la diffusione delle informazioni operata dalle parti consente alle stesse di conoscere tutte le componenti del prezzo consigliato, potendo così efficacemente monitorare il reciproco comportamento. Appare evidente, infatti, che il solo monitoraggio del prezzo consigliato base non sarebbe sufficiente a controllare reciprocamente l'effettivo parallelismo del prezzo consigliato finale da parte delle società petrolifere, essendo quest'ultimo composto anche dai differenziali integrativi.

67. D'altra parte, le modalità con cui notoriamente la *Staffetta* pubblica tali informazioni risultano idonee a soddisfare le esigenze di monitoraggio reciproco tra le società petrolifere. Infatti, la *Staffetta Quotidiana* pubblica, con cadenza settimanale, per ogni società che abbia cambiato il prezzo consigliato-base nella settimana precedente anche le schede che forniscono le informazioni disaggregate relative ai differenziali integrativi.

68. La consegna alla stampa delle informazioni sui differenziali integrativi, del resto, non sembra rivestire altra finalità se non quella di rendere conoscibili ai concorrenti i dati relativi ai propri prezzi di vendita dei carburanti. Non si può, infatti, sostenere che tali informazioni vengano divulgate a vantaggio dei consumatori, date le modalità e le caratteristiche stesse della pubblicazione. La *Staffetta Quotidiana* è una pubblicazione specializzata, cui si accede solo pagando un abbonamento. Inoltre, le informazioni di dettaglio relative ai differenziali pubblicate sulla *Staffetta*, riguardano solo le società che hanno modificato il prezzo consigliato almeno una volta nella settimana antecedente, quindi il consumatore, per ricostruire

il panorama dei prezzi consigliati da tutte le società, dovrebbe collazionare l'informazione proveniente da più numeri del quotidiano. Queste difficoltà lasciano presumere che i destinatari delle informazioni siano i concorrenti piuttosto che i consumatori, e che la loro diffusione serva per effettuare un controllo reciproco sul comportamento di prezzo. Come si è detto, infatti, è solo conoscendo anche i differenziali integrativi che gli operatori possono verificare che la modifica del prezzo consigliato base apportata da una società non sia stata resa vana da variazioni di segno opposto adottate nella quantificazione dei differenziali integrativi.

69. Considerazioni analoghe possono esser fatte per la diffusione, a mezzo di comunicati stampa, dei prezzi consigliati base da parte delle società petrolifere, sia con riferimento ai prezzi in vigore il giorno stesso che a quelli previsti per i giorni successivi. Come si è più volte ripetuto, infatti, i consumatori non possono trarre indicazioni efficaci per le loro scelte dai soli prezzi consigliati base, posto che altre componenti vanno aggiunte agli stessi per arrivare al prezzo finale alla pompa. In più occorre, comunque, considerare che la divulgazione al pubblico di tali informazioni è da ritenersi prerogativa del Ministero, cui non possono sostituirsi di propria iniziativa le imprese. La diffusione dei prezzi consigliati a mezzo stampa non pare, pertanto, avere altra finalità, per la società che effettua l'annuncio, se non quella di rivelare ai propri concorrenti il comportamento che la stessa intende tenere sul mercato.

70. Secondo i principi stabiliti dalle regole di concorrenza, ogni operatore economico deve autonomamente determinare la condotta che intende seguire sul mercato. In particolare, le imprese non devono sostituire ai rischi della concorrenza una cooperazione fra loro mediante contatti diretti o indiretti aventi lo scopo di influire sul comportamento tenuto sul mercato da un concorrente attuale o potenziale, ovvero di rivelare ad un concorrente il comportamento che hanno deciso, o prevedono di tenere sul mercato.

71. I comportamenti sopra descritti sembrano evidenziare che le società petrolifere abbiano posto in essere dei meccanismi collusivi che hanno determinato il coordinamento delle loro condotte commerciali. Le evidenze relative a tale coordinamento risultano particolarmente significative quantomeno a partire dalla fine del 2004, quando ENI ha deciso di adottare il c.d. nuovo metodo Eni e i suoi concorrenti lo hanno accettato come riferimento per la fissazione del proprio prezzo. Alla luce delle evidenze sopra descritte in merito allo scambio di informazioni tra le imprese, il parallelismo dei prezzi non sembra poter essere considerato una reazione

autonoma ed individuale di ogni operatore al comportamento dei concorrenti o del leader di mercato, bensì l'esito di comportamenti collusivi in violazione della normativa a tutela della concorrenza. Infatti, lo scambio di informazioni consente l'invio dei segnali di prezzo da parte di ENI e degli altri operatori, nonché il costante monitoraggio dell'effettivo rispetto, da parte dei concorrenti, del prezzo fissato dal *leader* di mercato.

72. Tali condotte, ove confermate, rivelerebbero l'esistenza di un'alterazione delle dinamiche competitive fra le imprese operanti nei mercati nazionali della distribuzione dei carburanti e potrebbero essere il risultato di un'intesa, sotto forma di accordo o pratica concordata, finalizzata ad evitare un corretto confronto concorrenziale tra operatori. Nel caso di specie, si tratterebbe di un'intesa orizzontale tra concorrenti diretti avente ad oggetto il prezzo consigliato di vendita dei carburanti per autotrazione in rete ordinaria e nelle autostrade.

73. Benché i comportamenti contestati alle società petrolifere, come visto sopra, vadano oltre quanto previsto dal contesto normativo/regolamentare sopra descritto (delibera CIPE del 13 aprile 1994 e decreti del Ministero dell'Industria del 7 maggio 1994, 30 settembre 1999 e 16 febbraio 2000), si osserva che tale contesto, nel favorire, tramite pubblicazione sul sito del MISE, la trasparenza dei prezzi consigliati base delle singole società petrolifere con cadenza quotidiana, facilita l'adozione tra le medesime società di comportamenti collusivi di fissazione del prezzo consigliato e di monitoraggio reciproco, senza apportare apprezzabili benefici ai consumatori in termini di scelta della società da cui acquistare il carburante. In ogni caso, lo scambio di informazioni sui prezzi reso possibile da tale disciplina è stato affiancato ed integrato da scambi di informazioni ulteriori autonomamente individuati ed operati dalle parti, che sembrano aver supportato un'ampia e diffusa concertazione sul prezzo consigliato messa in atto dalle società petrolifere.

74. I comportamenti sopra descritti sono potenzialmente idonei a pregiudicare il commercio intracomunitario e, pertanto, appaiono integrare gli estremi per un'infrazione all'articolo 81, par. 1, del Trattato CE. Secondo la Comunicazione della Commissione 2004/C 101/07 – *Linee direttrici sulla nozione di pregiudizio al commercio tra Stati membri di cui agli articoli 81 e 82 del Trattato*<sup>57</sup>, il concetto di pregiudizio al commercio intracomunitario deve essere interpretato in maniera estensiva, tenendo conto dell'influenza

---

<sup>57</sup> Su GUCE C 101/81 del 27 aprile 2004.

diretta o indiretta, reale o potenziale, sui flussi commerciali tra gli Stati membri.

La Commissione ha, inoltre, specificato come anche i cartelli orizzontali che si applicano ad un solo Stato membro siano normalmente in grado di pregiudicare il commercio tra Stati membri in quanto hanno, per loro natura, l'effetto di consolidare la compartimentazione dei mercati a livello nazionale, ostacolando così l'integrazione economica voluta dal Trattato.

Si consideri che l'intesa in questione riguarda l'intero territorio nazionale e coinvolge la quasi totalità degli operatori attivi in Italia che, peraltro, sono anche operatori di importanza e dimensioni tali da essere attivi in numerosi mercati europei e mondiali nel settore dei carburanti.

Di conseguenza, la fattispecie oggetto del presente procedimento, apparendo idonea ad arrecare pregiudizio al commercio tra Stati membri, deve essere valutata ai sensi dell'articolo 81 del Trattato CE.

RITENUTO, pertanto, che quanto sopra descritto è suscettibile di configurare un'intesa restrittiva della concorrenza in violazione dell'articolo 81, paragrafo 1, del Trattato, atta ad aver prodotto ed a produrre molteplici conseguenze sul gioco della concorrenza nei mercati nazionali della distribuzione sulla rete stradale e autostradale dei carburanti per autotrazione;

RITENUTO, pertanto, che l'intesa ipotizzata è idonea a pregiudicare il commercio intracomunitario, in quanto suscettibile di determinare la compartimentazione dei mercati a livello nazionale;

RITENUTO, altresì, che i comportamenti adottati dalle società Eni S.p.A., Esso Italiana S.r.l., Kuwait Petroleum Italia S.p.A., Shell Italia S.p.A., Tamoil Italia S.p.A., Total Italia S.p.A., Erg Petroli S.p.A., Ip S.p.A. e Api S.p.A. sono suscettibili di rappresentare intese restrittive della concorrenza sui mercati italiani dei carburanti per autotrazione, in violazione dell'articolo 81, paragrafo 1, del Trattato CE;

## DELIBERA

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

Eni S.p.A.

Esso Italiana S.r.l.

Kuwait Petroleum Italia S.p.A.

Shell Italia S.p.A.

Tamoil Italia S.p.A.

Total Italia S.p.A.

Erg Petroli S.p.A.

Api Anonima Petroli Italiana S.p.A.

Ip Italiana Petroli S.p.A.

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

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

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

e) che il procedimento deve concludersi entro il 31 marzo 2008;

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

IL SEGRETARIO GENERALE  
*Fabio Cintioli*

IL PRESIDENTE  
*Antonio Catricalà*