

Diario Oficial

de la Unión Europea

C 29



Edición
en lengua española

Comunicaciones e informaciones

54° año
29 de enero de 2011

Número de información

Sumario

Página

I Resoluciones, recomendaciones y dictámenes

DICTÁMENES

Comisión Europea

2011/C 29/01	Dictamen de la Comisión, de 28 de enero de 2011, en aplicación del artículo 7 de la Directiva 98/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a una medida de prohibición adoptada por las autoridades polacas con respecto a una taladradora de impacto eléctrica de la marca VERTO MD-2009-153 ⁽¹⁾	1
--------------	--	---

II Comunicaciones

COMUNICACIONES PROCEDENTES DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

Comisión Europea

2011/C 29/02	Autorización de ayudas estatales con arreglo a los artículos 107 y 108 del TFUE — Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones ⁽¹⁾	3
2011/C 29/03	No oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.6070 — Predica/Generali Vie/Europe Avenue) ⁽¹⁾	7

ES

Precio:
3 EUR

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

(continúa al dorso)

<u>Número de información</u>	Sumario (<i>continuación</i>)	Página
2011/C 29/04	No oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.6039 — GE/Dresser) ⁽¹⁾	7

IV Información

INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

Comisión Europea

2011/C 29/05	Tipo de cambio del euro	8
--------------	-------------------------------	---

INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LOS ESTADOS MIEMBROS

2011/C 29/06	Comunicación de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares ⁽¹⁾	9
--------------	--	---

V Anuncios

PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE COMPETENCIA

Comisión Europea

2011/C 29/07	Ayuda estatal — Italia — Ayudas estatales C 14/10 (ex NN 25/10 y CP 175/06) — Italia SEA Handling — Invitación a presentar observaciones, en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea ⁽¹⁾	10
2011/C 29/08	Notificación previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.6058 — Bank of Scotland/Barclays Bank/Kew Green Hotels) ⁽¹⁾	25
2011/C 29/09	Notificación previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.6114 — 3i Group/OneMed) — Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado ⁽¹⁾	26



⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

I

(Resoluciones, recomendaciones y dictámenes)

DICTÁMENES

COMISIÓN EUROPEA

DICTAMEN DE LA COMISIÓN

de 28 de enero de 2011

en aplicación del artículo 7 de la Directiva 98/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a una medida de prohibición adoptada por las autoridades polacas con respecto a una taladradora de impacto eléctrica de la marca VERTO MD-2009-153

(Texto pertinente a efectos delEEE)

(2011/C 29/01)

1. Notificación por parte de las autoridades polacas

El artículo 2, apartado 1, de la Directiva 98/37/CE, relativa a la aproximación de legislaciones de los Estados miembros sobre máquinas ⁽¹⁾ (que era aplicable hasta el 29 de diciembre de 2009), dispone que los Estados miembros deben adoptar todas las medidas pertinentes para que las máquinas a las que se aplica dicha Directiva solo puedan ponerse en el mercado y ponerse en servicio si no comprometen la seguridad ni la salud de las personas ni, en su caso, de los animales domésticos o de los bienes, cuando estén instaladas y mantenidas convenientemente y se utilicen con arreglo a su destino.

El artículo 7, apartado 1, de la misma Directiva dispone que, cuando un Estado miembro compruebe que máquinas provistas del marcado CE, utilizadas de acuerdo con su destino, pueden poner en peligro la seguridad de las personas y, en su caso, de animales domésticos o de bienes, debe adoptar todas las medidas necesarias para retirarlas del mercado, prohibir su puesta en el mercado, su puesta en servicio o su uso o limitar su libre circulación. El Estado miembro debe informar inmediatamente a la Comisión de tales medidas e indicar las razones de su decisión.

El 26 de febrero de 2009, las autoridades polacas notificaron a la Comisión Europea una medida de prohibición relativa a la puesta en el mercado de una taladradora de impacto eléctrica manual portátil de la marca VERTO, del tipo 50G502. Esta máquina había sido fabricada por Zhejiang Wuyi Gongli Electric Machine Co. Ltd, F. H. Shan Ind. Zone Donggan, 321201 Wuyi Zhejiang Prov., China, y comercializada por Topex Sp. z.o.o Sp. k., ul. Pograniczna 2/4, 02-285 Varsovia, Polonia.

En el expediente transmitido a la Comisión Europea se incluía una declaración de conformidad CE emitida por Topex Sp. z.o.o con fecha de 22 de octubre de 2007.

De acuerdo con el artículo 7, apartado 2, de la citada Directiva, la Comisión, una vez consultadas las partes implicadas, debe comunicar si considera o no justificada la medida. Si la considera justificada, debe informar a los Estados miembros para que puedan adoptar todas las medidas pertinentes en relación con la máquina en cuestión, de conformidad con la obligación que les incumbe con arreglo al artículo 2, apartado 1.

⁽¹⁾ DO L 207 de 23.7.1998, p. 1.

2. Motivos alegados por las autoridades polacas

La medida adoptada por las autoridades polacas se basaba en el hecho de que la taladradora de impacto incumplía los siguientes requisitos esenciales de salud y seguridad del anexo I de la Directiva 98/37/CE, con referencia a las especificaciones de las normas europeas armonizadas EN 60745-1:2003 — *Herramientas manuales eléctricas accionadas por motor eléctrico — Seguridad — Parte 1: Requisitos generales*, y EN 60745-2-1:2003 — *Herramientas manuales eléctricas accionadas por motor eléctrico — Seguridad — Parte 2-1: Requisitos particulares para taladradoras y taladradoras de impacto*, a los que se hacía referencia en la declaración de conformidad CE:

1.5.1 — Riesgos debidos a la energía eléctrica

El aislamiento reforzado no posee suficiente rigidez dieléctrica: se produjo un contorneamiento entre las partes metálicas accesibles (eje) y las partes activas a una tensión inferior al umbral prescrito, con el consiguiente riesgo de choque eléctrico.

1.7.3 — Marcado

El marcado de la taladradora no es adecuado: la placa informativa se desprendió, lo que podría tener como resultado que faltara información esencial para un empleo seguro de la máquina.

3. Dictamen de la Comisión

El 28 de julio de 2010, la Comisión se dirigió por escrito a la empresa Topex Sp. z.o.o., firmante de la declaración de conformidad CE, invitándola a comunicar sus observaciones con respecto a la medida adoptada por las autoridades polacas. Hasta la fecha, no se ha recibido ninguna respuesta.

A la vista de la documentación disponible, la Comisión considera que las autoridades polacas han demostrado que la máquina objeto de la medida restrictiva no cumple los requisitos esenciales de seguridad y de salud antes mencionados. Estas irregularidades plantean graves riesgos para las personas que utilicen la máquina en cuestión.

Habiendo seguido los procedimientos prescritos, la Comisión considera, por tanto, que la medida adoptada por las autoridades polacas está justificada.

Hecho en Bruselas, el 28 de enero de 2011.

Por la Comisión

Antonio TAJANI

Vicepresidente

II

(Comunicaciones)

COMUNICACIONES PROCEDENTES DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

COMISIÓN EUROPEA

Autorización de ayudas estatales con arreglo a los artículos 107 y 108 del TFUE**Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2011/C 29/02)

Fecha de adopción de la decisión	17.11.2010
Número de referencia de ayuda estatal	N 650/09
Estado miembro	Francia
Región	Alsace
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Projet de construction d'une chaufferie biomasse sur le site industriel de Beinheim
Base jurídica	Délibération n° 09-5-12 du Conseil d'administration de l'ADEME du 7 octobre 2009
Tipo de medida	Ayuda individual
Objetivo	Protección del medio ambiente
Forma de la ayuda	Subvención directa
Presupuesto	Importe total de la ayuda prevista 11,2 millones EUR
Intensidad	52 %
Duración	2010-2012
Sectores económicos	Sector industrial
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie 20 avenue du Grésillé BP 90406 49004 Angers Cedex 01 FRANCE
Información adicional	—

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/state_aids_texts_es.htm

Fecha de adopción de la decisión	15.12.2010
Número de referencia de ayuda estatal	N 398/10
Estado miembro	España
Región	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Modificaciones del régimen N 385/08 — INNPLANTA
Base jurídica	Orden PRE/660/2008, de 7 de marzo, Orden CIN/1318/2010, de 14 de mayo, Orden CIN/1862/2009, de 7 de julio, Orden CIN/1589/2010, de 9 de junio, por la que se convoca para el año 2010, la concesión de ayudas correspondientes al subprograma de actuaciones científico-tecnológicas para las entidades públicas instaladas en los Parques Científicos y Tecnológicos (INNPLANTA)
Tipo de medida	Régimen de ayudas
Objetivo	Desarrollo regional
Forma de la ayuda	Subvención directa, Crédito blando, Subvención reembolsable
Presupuesto	Importe total de la ayuda prevista 978,8 millones EUR
Intensidad	El límite máximo de las ayudas para grandes empresas es del 40 % del equivalente bruto de subvención. Este límite puede incrementarse en un 20 % del equivalente bruto de subvención cuando se trate de ayudas a pequeñas empresas o en un 10 % si se trata de ayudas a empresas medianas
Duración	Hasta el 31.12.2011
Sectores económicos	Todos los sectores
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Ministerio de Ciencia e Innovación/Secretario de Estado de Universidades C/ Albacete, 5 28071 Madrid ESPAÑA
Información adicional	—

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/state_aids_texts_es.htm

Fecha de adopción de la decisión	15.12.2010
Número de referencia de ayuda estatal	N 514/10
Estado miembro	España
Región	Galicia
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Ayudas para daños causados en los establecimientos comerciales por las inundaciones acaecidas los días 9 y 10 de junio de 2010 en A Mariña Luguesa y en los ayuntamientos limítrofes
Base jurídica	— Decreto 96/2010, de 17 de junio, de medidas urgentes para la reparación de los daños causados por las inundaciones acaecidas los días 9 y 10 de junio de 2010 en A Mariña Luguesa y en los ayuntamientos limítrofes. — Orden de 26 de julio de 2010 que regula la concesión de ayudas para la reparación de los daños provocados en los establecimientos comerciales y en las infraestructuras energéticas de titularidad municipal, por la que se desarrolla el Decreto 96/2010, de 17 de junio, de medidas urgentes para la reparación de los daños causados por las inundaciones acaecidas los días 9 y 10 de junio de 2010 en A Mariña Luguesa y en los ayuntamientos limítrofes

Tipo de medida	Régimen de ayudas
Objetivo	Reparación de daños causados por desastres naturales o por acontecimientos de carácter excepcional
Forma de la ayuda	Subvención directa
Presupuesto	Gasto anual previsto 0,1 millones EUR
Intensidad	100 %
Duración	27.7.2010-31.12.2010
Sectores económicos	Hostelería (Turismo)
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Consejero de Economía e Industria Calle San Caetano s/n. Bloque 5, 4ª 15781 Santiago de Compostela ESPAÑA
Información adicional	—

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/state_aids_texts_es.htm

Fecha de adopción de la decisión	16.12.2010
Número de referencia de ayuda estatal	N 533/10
Estado miembro	Polonia
Región	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Trzecie przedłużenie obowiązywania Programu wspierania finansowania banków w Polsce
Base jurídica	Ustawa z dnia 12 lutego 2009 r. o udzielaniu przez Skarb Państwa wsparcia instytucjom finansowym
Tipo de medida	Régimen de ayudas
Objetivo	Remedio de una perturbación grave de la economía
Forma de la ayuda	Garantía
Presupuesto	Importe total de la ayuda prevista 5 000 millones PLN
Intensidad	—
Duración	1.1.2011-30.6.2011
Sectores económicos	Intermediación financiera
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Minister właściwy do spraw finansów publicznych ul. Świętokrzyska 12 00-916 Warszawa POLSKA/POLAND
Información adicional	—

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/state_aids_texts_es.htm

Fecha de adopción de la decisión	20.12.2010
Número de referencia de ayuda estatal	SA.32040
Estado miembro	Hungría
Región	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Prolongation of temporary aid scheme for granting limited amounts of compatible aid
Base jurídica	Art. 23/A of the Government Decree 85/2004. (IV. 19.) on the Procedure regarding State aid defined by Article 87 (1) of the EC Treaty and on the Regional Aid Map
Tipo de medida	Régimen de ayudas
Objetivo	Remedio de una perturbación grave de la economía
Forma de la ayuda	Subvención directa, Garantía
Presupuesto	—
Intensidad	—
Duración	1.1.2011-31.12.2011
Sectores económicos	Todos los sectores
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	—
Información adicional	—

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/state_aids_texts_es.htm

No oposición a una concentración notificada
(Asunto COMP/M.6070 — Predica/Generali Vie/Europe Avenue)
(Texto pertinente a efectos delEEE)
(2011/C 29/03)

El 25 de enero de 2011, la Comisión decidió no oponerse a la concentración notificada que se cita en el encabezamiento y declararla compatible con el mercado común. Esta decisión se basa en el artículo 6, apartado 1, letra b) del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo. El texto íntegro de la decisión solo está disponible en francés y se hará público una vez que se elimine cualquier secreto comercial que pueda contener. Estará disponible:

- en la sección de concentraciones del sitio web de competencia de la Comisión (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Este sitio web permite localizar las decisiones sobre concentraciones mediante criterios de búsqueda tales como el nombre de la empresa, el número de asunto, la fecha o el sector de actividad,
- en formato electrónico en el sitio web EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) con el número de documento 32011M6070. EUR-Lex da acceso al Derecho comunitario en línea.

No oposición a una concentración notificada
(Asunto COMP/M.6039 — GE/Dresser)
(Texto pertinente a efectos delEEE)
(2011/C 29/04)

El 4 de enero de 2011, la Comisión decidió no oponerse a la concentración notificada que se cita en el encabezamiento y declararla compatible con el mercado común. Esta decisión se basa en el artículo 6, apartado 1, letra b) del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo. El texto íntegro de la decisión solo está disponible en inglés y se hará público una vez que se elimine cualquier secreto comercial que pueda contener. Estará disponible:

- en la sección de concentraciones del sitio web de competencia de la Comisión (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Este sitio web permite localizar las decisiones sobre concentraciones mediante criterios de búsqueda tales como el nombre de la empresa, el número de asunto, la fecha o el sector de actividad,
 - en formato electrónico en el sitio web EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) con el número de documento 32011M6039. EUR-Lex da acceso al Derecho comunitario en línea.
-

IV

(Información)

INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y
ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

COMISIÓN EUROPEA

Tipo de cambio del euro ⁽¹⁾

28 de enero de 2011

(2011/C 29/05)

1 euro =

Moneda	Tipo de cambio	Moneda	Tipo de cambio
USD	dólar estadounidense 1,3710	AUD	dólar australiano 1,3751
JPY	yen japonés 112,76	CAD	dólar canadiense 1,3644
DKK	corona danesa 7,4540	HKD	dólar de Hong Kong 10,6776
GBP	libra esterlina 0,86090	NZD	dólar neozelandés 1,7643
SEK	corona sueca 8,8530	SGD	dólar de Singapur 1,7542
CHF	franco suizo 1,2942	KRW	won de Corea del Sur 1 527,75
ISK	corona islandesa	ZAR	rand sudafricano 9,7381
NOK	corona noruega 7,9330	CNY	yuan renminbi 9,0431
BGN	lev búlgaro 1,9558	HRK	kuna croata 7,4230
CZK	corona checa 24,248	IDR	rupia indonesia 12 379,37
HUF	forint húngaro 271,70	MYR	ringgit malayo 4,1877
LTL	litas lituana 3,4528	PHP	peso filipino 60,457
LVL	lats letón 0,7049	RUB	rublo ruso 40,7130
PLN	zloty polaco 3,9161	THB	baht tailandés 42,515
RON	leu rumano 4,2574	BRL	real brasileño 2,2982
TRY	lira turca 2,1859	MXN	peso mexicano 16,5103
		INR	rupia india 62,7440

⁽¹⁾ Fuente: tipo de cambio de referencia publicado por el Banco Central Europeo.

INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LOS ESTADOS MIEMBROS

Comunicación de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad

Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2011/C 29/06)

Estado miembro	Francia
Ruta afectada	Cherburgo-París (Orly)
Fecha de entrada en vigor de las obligaciones de servicio público	Derogación
Dirección en la que puede obtenerse el texto y cualquier otra información o documentación relacionada con la obligación de servicio público	Decreto de 26 de noviembre de 2010 por el que se derogan las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares entre Cherburgo y París (Orly) NOR: DEVA1030133A http://www.legifrance.gouv.fr/initRechTexte.do Para cualquier información: Direction Générale de l'Aviation Civile DTA/SDT/T2 50 rue Henry Farman 75720 Paris Cedex 15 FRANCE Tel. +33 158094321 E-mail: osp-compagnies.dta@aviation-civile.gouv.fr

V

(Anuncios)

PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE
COMPETENCIA

COMISIÓN EUROPEA

AYUDA ESTATAL — ITALIA

Ayudas estatales C 14/10 (ex NN 25/10 y CP 175/06) — Italia SEA Handling

Invitación a presentar observaciones, en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de
Funcionamiento de la Unión Europea

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2011/C 29/07)

Por carta de 23 de junio de 2010, reproducida en la versión lingüística auténtica en las páginas siguientes al presente resumen, la Comisión notificó a Italia su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del TFUE en relación con las ayudas antes citadas.

Los interesados podrán presentar sus observaciones en un plazo de un mes a partir de la fecha de publicación del presente resumen y de la carta siguiente, enviándolas a:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
Registro de Ayudas estatales
Rue Joseph II/Jozef II-straat 70-3/225
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 22961242

Dichas observaciones se comunicarán a Italia. Los interesados que presenten observaciones podrán solicitar por escrito, exponiendo los motivos de su solicitud, que su identidad sea tratada de forma confidencial.

TEXTO DEL RESUMEN

PROCEDIMIENTO

A raíz de una denuncia de 13 de julio de 2006, la Comisión inició una investigación pormenorizada de la presunta ayuda concedida a la sociedad SEA Handling SpA (en lo sucesivo, «SEA Handling»), que ejerce actividades de asistencia en tierra en los aeropuertos de Milán Malpensa y Milán Linate

DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS

Según la información transmitida a la Comisión por el denunciante, la sociedad SEA Handling perteneciente a la sociedad SEA SpA (en lo sucesivo, «SEA»), propiedad casi en su totalidad de las autoridades públicas, recibió entre 2001 y 2005 de SEA

subvenciones destinadas a cubrir las pérdidas de explotación en las que había incurrido. Además, el ayuntamiento de Milán desempeñó presuntamente un papel activo en la garantía del equilibrio financiero y los niveles de empleo de SEA Handling.

Pérdidas absorbidas

Los importes de las pérdidas de SEA Handling compensadas por SEA son los siguientes:

— en 2002, SEA Handling registró una pérdida total de 43 639 040,39 EUR (1 de junio de 2002-31 de diciembre de 2002) cubierta por una aportación de capital de SEA,

- en 2003, SEA Handling registró una pérdida total de 49 489 577,23 EUR (1 de enero de 2003-31 de diciembre de 2003) cubierta por una aportación de capital de SEA,
- en 2004, SEA Handling registró una pérdida total de 47 962 810 EUR (1 de enero de 2004-31 de diciembre de 2004) cubierta por una aportación de capital de SEA,
- en 2005, SEA Handling registró una pérdida total de 42 430 169,31 EUR (1 de enero de 2005-31 de diciembre de 2005) cubierta por una aportación de capital de SEA,
- Según los datos que figuran en el balance del grupo SEA comunicado por el denunciante, en 2006 SEA Handling registró unas pérdidas de 44 200 000 EUR, lo que representa un aumento del 4,3 % aproximadamente respecto del año 2005 ⁽¹⁾.

La Comisión no dispone de información sobre las pérdidas absorbidas después de 2006.

Compromisos del ayuntamiento de Milán de conservar los niveles de empleo de SEA Handling

Según la información facilitada por el denunciante, el ayuntamiento de Milán desempeñó un papel activo en la garantía del equilibrio financiero y los niveles de empleo de SEA Handling al contraer compromisos en su nombre. Al parecer, todos esos compromisos se contrajeron durante el periodo de escisión de SEA y SEA Handling. Estos compromisos aparecen en el Convenio celebrado el 26 de marzo de 2002 entre la Administración del ayuntamiento de Milán, la sociedad SEA y las organizaciones sindicales.

Según la información de que dispone la Comisión, estos compromisos se reiteraron en las actas del acuerdo sindical entre SEA y los sindicatos de fecha 4 de abril de 2002 y en las actas del acuerdo entre SEA, SEA Handling y las organizaciones sindicales sectoriales de fecha de 9 de junio de 2003. Asimismo se mencionaron en el Consejo municipal de Milán de 15 de mayo de 2003. Además, la situación financiera de SEA Handling y la necesidad de mantener el empleo en la empresa se discutió en el Consejo municipal de 16 de junio de 2003 y de 7 de noviembre de 2006.

EVALUACIÓN DE LAS MEDIDAS

Presencia de ayuda

Transferencia de recursos públicos e imputabilidad

Las autoridades italianas niegan, por una parte, que los medios financieros transferidos por SEA a SEA Handling para absorber sus pérdidas puedan calificarse de «fondos estatales» a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE, y, por otra, que puedan considerarse imputables al Estado.

⁽¹⁾ Relazione e bilancio al 31 dicembre 2006, p. 29.

A este respecto, la Comisión observa que varios indicios demuestran que las autoridades públicas han estado implicadas en las medidas adoptadas por SEA respecto de su filial SEA Handling. El primero de ellos consiste en la redacción de los antes citados documentos escritos de que dispone la Comisión. El segundo reside en el hecho de que, según los artículos de prensa de que dispone la Comisión ⁽²⁾, se da una imagen de los administradores y directivos de SEA especialmente dependiente del ayuntamiento de Milán. En opinión de la Comisión, el hecho de que las autoridades públicas designen a los miembros del Consejo de administración de SEA y que este mismo Consejo de administración sea el que elige los nombres de los administradores de SEA Handling que se someten a la aprobación de la asamblea de dichas autoridades públicas, refuerza aún más este indicio. De esta manera, los administradores elegidos por las autoridades públicas nombran a los administradores de SEA Handling. Según el denunciante, en el periodo en cuestión, algunos administradores de SEA eran también administradores de SEA Handling.

Habida cuenta de cuanto antecede, la Comisión sostiene en esta fase que la cobertura de las pérdidas de SEA Handling es imputable al Estado.

Selectividad y ventaja económica

Las autoridades italianas consideran que SEA ha actuado conforme al principio de un inversor prudente en una economía de mercado. No obstante, según la información de que dispone la Comisión, este principio no parece haberse respetado en este caso concreto.

La Comisión observa que el plan de negocios, aprobado en 2001, preveía el restablecimiento de la viabilidad de SEA Handling en 2005. Así pues, parece que la decisión de continuar la actividad en el sector de la asistencia en tierra después de 2002 y de no proceder a la venta de SEA Handling inmediatamente después de la escisión de las dos sociedades, se justificó por una previsión del restablecimiento de la viabilidad a tres años vista, con una disminución progresiva de las pérdidas y el aumento de la eficacia.

Sin embargo, la estrategia indicada en el plan de negocios de 2001 no ofrece una descripción detallada de las medidas que adoptará SEA para garantizar la viabilidad de SEA Handling. Efectivamente, el plan de negocios se refiere a todas a las actividades de SEA. Las autoridades italianas no han comunicado a la Comisión un plan de negocios detallado relativo únicamente a SEA Handling ni documentos que describan la estrategia y su aplicación progresiva, lo que es aún menos comprensible tras la separación contable de las dos sociedades. Cabe mencionar que las medidas destinadas a aumentar la productividad laboral son insuficientes a este respecto.

Por otra parte, la situación económica de SEA Handling en cuanto a sus pérdidas, margen bruto de explotación, costes laborales, costes totales e ingresos de la sociedad no parece mejorar de forma significativa durante el periodo en cuestión.

⁽²⁾ Il Giornale.it, n° 170 de 20.7.2007, página 1; l'Unità, Sea: Penati pide la dimisión del Consejo, 25 de febrero de 2006, véase también La Repubblica, SEA: Nuevo ataque de la provincia, 25 de febrero de 2006.

Otros indicios demuestran que la sociedad SEA no ha actuado como un inversor prudente:

- la constitución de SEA Handling y la aplicación por parte de SEA de los principios de la Directiva sobre la asistencia en tierra coinciden en el tiempo (año 2002): la constitución de SEA Handling es efectivamente necesaria para garantizar la constitución de un organismo prestatario de servicios de asistencia en tierra independiente del gestor aeroportuario SEA,
- la decisión de constituir SEA Handling adoptada en 2002 parece, no obstante, estar supeditada a un acuerdo sindical firmado por el ayuntamiento de Milán, en el que este último se comprometía a garantizar el equilibrio económico y los niveles de empleo de SEA Handling,
- el carácter recurrente, desde 2002, de la cobertura de las pérdidas.

Habida cuenta de lo anterior, parece que la cobertura de las pérdidas de SEA Handling no refleja por parte de SEA el comportamiento de una accionariado prudente y, por tanto, confiere a SEA Handling una ventaja a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

Repercusión en el comercio y la competencia

Considerando sobre todo el hecho de que la Directiva sobre la asistencia en tierra reguló la apertura del mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad ⁽¹⁾, no cabe duda alguna de que las ayudas concedidas por las autoridades nacionales al gestor del handling aeroportuario podrían repercutir en el comercio interior de la Unión.

Conclusiones

Visto cuanto antecede, la Comisión no puede descartar en esta fase que se haya concedido una ayuda estatal a SEA Handling consistente en la compensación de sus pérdidas.

Compatibilidad

La Comunicación de la Comisión «Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales» ⁽²⁾ (en sucesivo «Directrices aéreas») determina la medida y condiciones en que la Comisión valorará la financiación pública de los servicios aeroportuarios ateniéndose a las normas y los procedimientos comunitarios sobre ayudas estatales.

Por lo que se refiere a las subvenciones para los servicios aeroportuarios, las Directrices aéreas remiten a la citada Directiva sobre la asistencia en tierra, que prevé que, por encima de dos millones de pasajeros, la actividad de prestación de servicios de asistencia en tierra debe ser autosuficiente, con independencia tanto de los demás ingresos comerciales del aeropuerto como

de los medios públicos que puedan ser atribuidos a éste en su condición de autoridad aeroportuaria o gestor de un servicio de interés económico general ⁽³⁾.

Por consiguiente, hay que constatar que la subvención de estas actividades por parte de las autoridades públicas sería contraria a los objetivos fijados por la citada Directiva, por lo que podría tener un efecto negativo sobre la apertura de este mercado a la competencia.

Habida cuenta de lo anterior, la Comisión duda de la compatibilidad de la ayuda estatal en cuestión.

De conformidad con el artículo 14 del Reglamento (CE) n° 659/1999 del Consejo, toda ayuda concedida ilegalmente podrá ser recuperada de su beneficiario.

TEXTO DE LA CARTA

«Con la presente la Commissione si prega informare l'Italia che, dopo aver esaminato le informazioni fornite dalle autorità italiane riguardo al caso in oggetto, ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE.

1. PROCEDIMIENTO

- (1) Con lettera del 13 julio 2006, la Commissione ha ricevuto una denuncia riguardante un presunto aiuto concesso alla società SEA Handling SpA (di seguito «SEA Handling»), che svolge attività di assistenza a terra negli aeroporti di Milano Malpensa e di Milano Linate. Tale denuncia è stata inizialmente registrata con il n. CP 175/06.
- (2) Con lettera del 6 ottobre 2006, la Commissione ha chiesto alle autorità italiane chiarimenti riguardo la denuncia. Con lettera del 21 dicembre 2006, le autorità italiane hanno chiesto la proroga del termine per fornire una risposta. Con lettera dell'11 gennaio, la Commissione ha concesso tale proroga. Con lettera del 9 febbraio 2007, le autorità italiane hanno fornito le delucidazioni richieste.
- (3) Con lettera del 30 maggio 2007, la Commissione ha informato il denunciante che, nel caso in esame, non disponeva di elementi sufficienti per concludere che fosse soddisfatto uno dei criteri di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE (soprattutto per quanto riguarda la presenza di risorse statali), in base ai quali poter valutare la misura come aiuto di Stato e che, di conseguenza, ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 2, seconda frase, del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE ⁽⁴⁾, non vi erano sufficienti motivi per pronunciarsi sul caso. Con lettera del 2 luglio 2007, il denunciante ha fornito informazioni complementari. Una volta presa visione delle suddette informazioni complementari, la Commissione ha deciso di riesaminare la denuncia.

⁽¹⁾ Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad (DO L 272 de 25.10.1996, p. 36).

⁽²⁾ DO C 312 de 9.12.2005, p. 1.

⁽³⁾ Directrices aéreas, apartado 70.

⁽⁴⁾ GU L 83 del 27.3.1999, pág. 1.

- (4) Con lettera del 3 marzo 2008, la Commissione ha chiesto alle autorità italiane di fornire una copia dell'intesa sindacale conclusa il 26 marzo 2002. Con lettera del 10 aprile 2008, le autorità italiane hanno trasmesso il documento richiesto.
- (5) Con lettera del 20 novembre 2008, le autorità italiane hanno trasmesso alla Commissione l'intesa sindacale conclusa il 13 giugno 2008.

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

2.1. Oggetto della denuncia

- (6) Secondo le informazioni trasmesse alla Commissione dal denunciante e confermate dalle autorità italiane, la società SEA Handling, controllata dalla società SEA SpA (di seguito "SEA") quasi interamente di proprietà di enti pubblici, avrebbe ricevuto tra il 2001 e il 2005 da SEA sovvenzioni destinate a coprire le perdite di esercizio subite. Emerge inoltre dalle informazioni pubblicate sul sito Internet di SEA ⁽¹⁾ che, vista la situazione finanziaria di SEA Handling dopo il 2005, SEA ha continuato sistematicamente a sovvenzionare SEA Handling dopo tale data. Il Comune di Milano avrebbe svolto per giunta un ruolo attivo nel garantire l'equilibrio finanziario e i livelli di occupazione di SEA Handling.

2.2. Settore interessato

- (7) Il denunciante e il presunto beneficiario dell'aiuto di Stato (la società SEA Handling) svolgono un'attività di assistenza a terra rivolta all'aviazione commerciale, come definita dalla direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità ⁽²⁾ (di seguito "direttiva sull'assistenza a terra").

2.3. Informazioni su SEA e SEA Handling trasmesse dalle autorità italiane

2.3.1. SEA Handling

- (8) Il presunto beneficiario dell'aiuto, la società SEA Handling, fornisce nei due aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa circa il 60 % dell'insieme dei servizi di assistenza a terra in termini di numero di passeggeri e il 73 % in termini di movimenti (dati 2008) ⁽³⁾.
- (9) La società SEA Handling è controllata al 100 % da SEA, responsabile della gestione aeroportuale di Milano.

- (10) La società SEA Handling è stata costituita successivamente all'entrata in vigore del decreto legislativo 18/99 che recepisce nel diritto italiano la direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, la quale impone l'obbligo della separazione contabile delle attività connesse alla fornitura dei suddetti servizi. Con la costituzione della società SEA Handling, SEA ha così proceduto alla separazione contabile e giuridica dell'insieme delle attività in questione ⁽⁴⁾.

- (11) La società SEA Handling è operativa dal 1° giugno 2002. Fino al 1° giugno 2002, i servizi di assistenza a terra negli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa venivano forniti direttamente da SEA ⁽⁵⁾.

2.3.2. La società SEA

- (12) La società SEA è il gestore del sistema aeroportuale di Milano. Si tratta di una società di diritto privato (società per azioni) quasi interamente di proprietà di enti pubblici: il Comune di Milano (84,56 %), la Provincia di Milano (14,56 %) e altri piccoli azionisti pubblici e privati (0,88 %).
- (13) Gli utili che la società SEA ha realizzato nel periodo 2002-2005 sono passati da circa 3 milioni di EUR nel 2002 a 31,7 milioni nel 2003 e a oltre 53 milioni nel 2004. Anche nell'esercizio 2005 la società ha realizzato utili dell'ordine di 40,8 milioni di EUR.

Tabella 1

Risultati finanziari della società SEA nel periodo 2002-2005

(in milioni di EUR)

2002	2003	2004	2005
3,3	31,7	53,1	40,9

- (14) Tra il 2002 e il 2005, il Comune e la Provincia di Milano hanno ricevuto, in qualità di azionisti di SEA, più di 280 milioni di EUR a titolo di dividendi durante lo stesso periodo ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ <http://www.sea-aeroportimilano.it/it/sea/index.php?mod=bilancio&to=aziende>

⁽²⁾ GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36.

⁽³⁾ Gli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate, con rispettivamente 19 milioni di passeggeri (dati 2008) e 9,3 milioni di passeggeri (dati 2008), figurano nell'elenco degli aeroporti la Commissione è tenuta a pubblicare annualmente a titolo informativo ai sensi della direttiva (GU C 275 del 16.11.2007, pag. 8). L'aeroporto di Milano Malpensa è al secondo posto tra gli aeroporti italiani dopo l'aeroporto di Roma Fiumicino.

⁽⁴⁾ L'articolo 4 della direttiva sull'assistenza a terra dispone che:

"1) l'ente di gestione di un aeroporto, l'utente o il prestatore di servizi che forniscono servizi di assistenza a terra devono operare una netta separazione a livello contabile, secondo le vigenti prassi commerciali, tra le attività legate alla fornitura di tali servizi e le altre loro attività;

2) l'effettiva separazione contabile deve essere controllata da un verificatore indipendente designato dallo Stato membro.

Egli verifica anche l'assenza di flussi finanziari tra l'attività dell'ente di gestione in quanto autorità aeroportuale e la sua attività di assistenza a terra." (GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36).

⁽⁵⁾ La società SEA Handling S.r.l., esistente prima della creazione di SEA Handling, è stata costituita nel 1998, ma non è mai stata operativa.

⁽⁶⁾ Secondo le informazioni fornite dalle autorità italiane nella lettera del 9 febbraio 2007, allegato 9.

- (15) Secondo le informazioni pubblicate nei rapporti annuali della società SEA, tra il 2005 e il 2008 la società ha conseguito i seguenti risultati finanziari:

Tabella 2

Risultati finanziari della società SEA nel periodo 2005-2008 ⁽¹⁾

(in milioni di EUR)

31.12.2005	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2008	2008-2007	2007-2006	2006-2005
40,88	35,4	30,4	12,1	- 60,20 %	- 14,10 %	- 13,20 %

- (16) Oltre alle attività di gestione aeroportuale in senso stretto, SEA fornisce diversi altri servizi secondari, connessi al trasporto aereo e ad esso complementari.

2.3.3. Il gruppo SEA

- (17) Le attività di SEA possono suddividersi come segue:

- gestione aeroportuale generale: realizzazione e gestione di infrastrutture di servizio al trasporto aereo,
- assistenza a terra: servizi di assistenza a terra per passeggeri, aeromobili, bagagli e merci,
- attività connesse: attività commerciali all'interno degli aeroporti, tra cui: vendita al pubblico di servizi diversi, duty free, gestione dei chioschi di giornali, ristoranti, pubblicità, parcheggio, noleggio automobili, gestione e manutenzione di infrastrutture destinate ad attività non aeronautiche, quali le strutture alberghiere e le attività di logistica. Queste attività sono esercitate direttamente da SEA o da terzi in forza di specifici contratti con SEA.

- (18) Il gruppo SEA detiene (situazione al 31 dicembre 2008) ⁽²⁾:

- il 100 % del capitale della società SEA Handling SpA (fornitura di servizi di assistenza a terra passeggeri, merci, aeromobili) e della società Malpensa Logistica Europa SpA (logistica e assistenza a terra merci),
- il 51 % della società Malpensa Energia SpA (produzione di energia elettrica e termica) e del Consorzio Malpensa Construction (attività di progettazione e direzione lavori),
- il 49,9 % della società SACBO SpA (società di gestione l'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio),
- il 40 % delle società Dufrital SpA e CID Italia SpA (negozi duty free e duty paid),

- il 10 % della società di diritto argentino Aeropuertos Argentina 2000 S.A. (società di gestione degli aeroporti argentini) e Consorzio Milano Sistema,

- il 18,75 % della società Disma SpA (gestione dell'impianto di stoccaggio e distribuzione carburante),

- il 5 % della società GESAC SpA (società di gestione dell'aeroporto di Napoli-Capodichino),

- lo 0,2266 % nella società Romaairport Srl,

- 1 quota nella società SITA Società Cooperativa arl.

- (19) Secondo le informazioni delle autorità italiane, il gruppo SEA ha registrato, al 31 dicembre 2005, un utile netto di 46,17 milioni di EUR (+ 12,8 % rispetto al 2004 e + 67 % rispetto al 2002), e il fatturato totale ammontava a 638,1 milioni di EUR (+ 3,1 % rispetto al 2004 e + 19 % rispetto al 2002) ⁽³⁾:

- (20) La seguente tabella indica i risultati ottenuti dal gruppo SEA tra il 2002 e il 2005, in termini di margine operativo lordo:

Tabella 3

Risultati economici del gruppo SEA

	2002	2003	2004	2005
Margine operativo lordo (in milioni di EUR)	112,0	156,2	191,5	201,0
Margine operativo lordo/Fatturato	21,0 %	27,3 %	31,0 %	31,5 %

- (21) La Commissione non dispone d'informazioni sui risultati finanziari del gruppo SEA dopo il 2005.

2.3.4. Business plan del gruppo SEA

- (22) Il "Business Plan consolidato Gruppo SEA 2002-2006" (di seguito "business plan"), approvato dal consiglio di amministrazione di SEA in occasione della riunione del 7 agosto 2001, contempla tutte le attività di SEA.

⁽¹⁾ Secondo i dati contenuti nei rapporti annuali SEA (RA 2008, pag. 10).

⁽²⁾ Rapporto annuale 2008, pag. 119.

⁽³⁾ Secondo le informazioni fornite dalle autorità italiane nella lettera del 9 febbraio 2007, punto 3 ii).

- (23) Il business plan prevede il ripristino della redditività della società SEA Handling entro il 2005 ⁽¹⁾. Secondo le autorità italiane, tali obiettivi sono stati ritenuti realistici dal gruppo SEA nel 2002.

Tabella 4

Previsioni risultati SEA Handling per il periodo 2002-2006

	2002		2003		2004		2005		2006	
	In mrd di lire	%	In mrd di lire	%	In mrd di lire	%	In mrd di lire	%	In mrd di lire	%
Incassi	351	100	362	100	399	100	438	100	462	100
Costo del lavoro	- 279	- 79	- 299	- 77	- 299	- 75	- 313	- 71	- 319	- 69
Altri costi	- 57	- 16	- 57	- 16	- 60	- 15	- 63	- 14	- 66	- 14
Acquisizione servizi interni	- 27	- 8	- 28	- 8	- 29	- 7	- 30	- 7	- 31	- 7
Vendite servizi interni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale costi operativi	- 362	- 103	- 365	- 101	- 388	- 97	- 406	- 93	- 415	- 90
Risultato operativo lordo	- 11	- 3	- 2	- 1	11	3	32	7	47	10
Ammortamenti	- 18	- 5	- 20	- 6	- 19	- 5	- 18	- 4	- 18	- 4
Risultato operativo netto	- 30	- 8	- 23	- 6	- 8	- 2	15	3	28	6

- (24) La strategia riguardante le attività di SEA Handling intesa a aumentare la produttività del fattore lavoro del 20 % tra il 2002 e il 2006 viene presentata nel business plan come segue:

- sistema di incentivo inteso a ridurre il tasso di assenteismo a lavoro,
- processo di informatizzazione e razionalizzazione delle attività realizzate dalle segreterie,
- riduzione a un livello normale delle ore di lavoro straordinario,
- unificazione delle linee A e B a Malpensa operative nel 2002,
- nuovi tipi di contratto con orario flessibile,
- gestione del personale “per zone” dal 2003 e decentralizzazione dei servizi di mensa e registrazione delle presenze dal 2004.

- (25) La Commissione non dispone d'informazioni su un eventuale business plan o su una strategia di risanamento aziendale attuata dopo il 2006.

2.3.5. Risultati reali di SEA Handling

- (26) La tabella di seguito illustra i risultati realmente conseguiti da SEA Handling tra il 2002 e il 2005:

Tabella 5

Risultati reali di SEA Handling ⁽²⁾

SEA Handling (in milioni di EUR)	Anno 2002 ⁽¹⁾	Anno 2003	Anno 2004	Anno 2005
Redditi	161,7	170,3	177,4	177,9
Costo lavoro	163,1	162,5	160,2	156,7
Altri costi	56,7	48,6	45,7	48,6
Margine operativo lordo	- 58,1	- 40,8	- 28,5	- 27,4
Perdite	- 74,8	- 49,5	- 48	- 42,3

⁽¹⁾ Visto che la società SEA Handling è operativa solo dal 1° giugno 2002, i dati per il 2002 sono stati ricalcolati per l'intero esercizio.

- (27) Questi dati sono ripresi dalle autorità italiane per valutare l'evoluzione economica della società tra il 2002 e il 2005. Secondo le autorità italiane:

⁽¹⁾ Considerando il risultato operativo netto (Business Plan consolidato Gruppo SEA 2002-2006, allegato 3, pag. 13).

⁽²⁾ Lettera delle autorità italiane del 9 febbraio 2007, allegato 10 Nota all'attenzione del collegio sindacale del marzo 2006 e tabella sulle spese di funzionamento di SEA SpA tra il 2002 e il 2005.

- le perdite si sono praticamente dimezzate (– 74,7 milioni di EUR nel 2002 e – 42,3 milioni di EUR nel 2005),
- il margine operativo lordo è migliorato del 112 %, passando da – 58,1 milioni di EUR a – 27,4 milioni di EUR,
- i costi si sono notevolmente ridotti grazie ad una riduzione dell'organico del 17,4 %, a fronte dell'aumento del traffico,
- le entrate sono aumentate del 10 %.

(28) Secondo le autorità italiane, la ristrutturazione operata da SEA Handling avrebbe inoltre consentito di potenziare l'efficienza, grazie al varo, già dal 2002, di un piano di incentivi all'esodo, riservato ai lavoratori di SEA e di SEA Handling, inteso a mantenere un rapporto equilibrato tra il traffico e l'organico impiegato dalla società; la società avrebbe inoltre concentrato le proprie attività sul "core business", esternalizzando alcuni servizi ritenuti dal contenuto poco professionale (pulizia, allestimento aeromobili, assistenza speciale ai passeggeri minori o disabili, ecc.). Le autorità italiane affermano inoltre che la società SEA Handling ha avviato un processo inteso a migliorare la qualità dei servizi: stando agli indicatori di rendimento e ai sondaggi di soddisfazione, la clientela esprime soddisfazione per la qualità dei servizi di SEA Handling:

- nel 2005, meno dell'1 % dei voli serviti da SEA Handling su i due scali ha subito ritardi superiori ai 15 minuti per ragioni imputabili ai servizi di assistenza, mentre i tempi di restituzione dei bagagli e il numero di bagagli smarriti sarebbe sensibilmente diminuito rispetto agli anni precedenti,
- nel 2003, sarebbe stato ridefinito il modello organizzativo delle principali attività nell'area di rampa degli scali di Malpensa e Linate (introduzione di un modello gestionale per le sotto aree di piazzale) inteso a potenziare l'efficienza e la qualità,
- il piano di incentivi all'esodo ha condotto, tra il 1° maggio 2002 e il 30 settembre 2006, all'esodo di 607 dipendenti,
- SEA Handling è riuscita a migliorare notevolmente la produttività aumentando il rapporto tra voli effettuati e ore di lavoro del 17 % circa a Malpensa e del 18 % circa a Linate tra il 2003 e il 2006: durante lo stesso periodo, il rapporto tra passeggeri serviti e ore di lavoro è migliorato di circa il 26 % a Malpensa e il 21 % a Linate ⁽¹⁾,
- la qualità del servizio fornito, in termini di riduzione dei tempi d'attesa per la riconsegna bagagli in arrivo, ha raggiunto livelli particolarmente buoni a Linate ed

è sensibilmente migliorata a Malpensa, dove nel 65 % dei casi il primo bagaglio viene riconsegnato entro quindici minuti, rispetto al 45 % nel 2001 ⁽²⁾,

- è migliorata la puntualità degli scali gestiti da SEA, grazie soprattutto al contributo della gestione diretta dell'assistenza a terra, come risulta dai dati dell'associazione delle compagnie europee di navigazione aerea (AEA) ⁽³⁾. Tuttavia, stando alle informazioni trasmesse dalle autorità italiane, la Commissione constata che nel 2003 la percentuale di voli con ritardi inferiori a 15 minuti è stata dell'83 % e del 76 % rispettivamente per Milano Linate e Milano Malpensa, mentre nel 2006 (secondo trimestre), le percentuali erano rispettivamente dell'81 % e del 76,8 % ⁽⁴⁾.

(29) Le autorità italiane hanno inoltre trasmesso una tabella che descrive l'evoluzione dell'organico di SEA Handling in termini di unità di lavoro:

Tabella 6

Evoluzione dell'organico di SEA Handling in termini di unità di lavoro

	2002	2003	2004	2005
"Tempi indeterminati"	4 153	3 824	3 548	3 222
"Tempi determinati e interinali"	155	152	363	338
Totale Unità equivalenti Medie anno	4 308	3 976	3 821	3 560

(30) Secondo le autorità italiane, l'organico di SEA Handling è diminuito del 17,4 % nel periodo 2002-2005 mentre il traffico era in aumento.

(31) Per quanto riguarda il periodo successivo al 2005, la Commissione non dispone di dati specifici sulla società SEA Handling. Tuttavia, i rapporti annuali di SEA indicano che la situazione finanziaria di SEA Handling è andata peggiorando nel periodo successivo al 2005.

2.3.6. Quota di mercato di SEA Handling

(32) Gli altri fornitori che assicurano l'insieme dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti di Malpensa e Linate sono le società private ATA Handling e Aviapartner, cui si aggiungono numerosi altri operatori che forniscono categorie specifiche di servizi.

⁽¹⁾ Lettera delle autorità italiane del 9 febbraio 2007, allegato 11 Grafici a barre: "Produttività SEA SpA a Linate" e "Produttività SEA SpA a Malpensa".

⁽²⁾ Lettera delle autorità italiane del 9 febbraio 2007, allegato 12 Grafici a barre: "Malpensa — Tempi di riconsegna bagagli" e "Linate — Tempi di riconsegna bagagli".

⁽³⁾ Lettera delle autorità italiane del 9 febbraio 2007, punto 5.

⁽⁴⁾ Lettera delle autorità italiane del 9 febbraio 2007, allegato 13 Ranking AEA relativo alla puntualità degli scali gestiti da SEA per gli anni 2003, 2004 e 2005.

- (33) La tabella di seguito indica l'evoluzione delle quote di mercato di SEA Handling nei servizi di assistenza "area rampa" e "passeggeri" nel periodo 2002-2005:

Tabella 7

Quote di mercato di SEA Handling tra il 2002 e il 2005

	2002	2003	2004	2005
Passeggeri	77,6 %	76 %	75,4 %	70,4 %
Area rampa	91,3 %	88,4 %	89 %	87 %
Media	84,45 %	82,2 %	82,2 %	78,7 %

- (34) Le autorità italiane fanno presente che nel 2006 SEA Handling ha continuato a perdere quote di mercato successivamente alla decisione di British Airways e di Brussels Airlines di cambiare fornitore di servizi di assistenza a terra.

- (35) SEA Handling ha continuato a perdere quote di mercato anche tra il 2007 e il 2008 ⁽¹⁾:

Tabella 8

Quota di mercato della società SEA Handling tra il 2007 e il 2008

	2008	2007	
Passeggeri	60,3 %	67,7 %	- 25,1 %
Movimenti	73,3	78,9	- 20,9 %

2.3.7. Obblighi di legge

- (36) Le autorità italiane indicano che, ai sensi del decreto legislativo 18/99 ⁽²⁾, l'ente di gestione ha l'obbligo "di assicurare agli utenti 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". Tale obbligo per il gestore aeroportuale è stabilito dal Codice della navigazione ⁽³⁾.
- (37) In forza della convenzione conclusa il 4 settembre 2001 tra l'ENAC ⁽⁴⁾ e SEA riguardante in particolare gli aeroporti di Linate e Malpensa, SEA è tenuta a garantire i servizi di assistenza a terra e di assicurare la disponibilità e l'efficacia dei mezzi, delle attrezzature e degli impianti e di quanto risulti necessario affinché i servizi di assistenza a terra si svolgano in modo continuo, regolare e efficace ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Rapporto annuale 2008, pag. 133.

⁽²⁾ Decreto legislativo 18/99, articolo 3, paragrafo 3.

⁽³⁾ Codice della navigazione (nella sua versione modificata dal decreto-legge n. 96 del 9 maggio 2005), articolo 705, paragrafo 2, lettera d).

⁽⁴⁾ Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

⁽⁵⁾ Articolo 4 della convenzione.

- (38) Le autorità italiane fanno inoltre riferimento alla direttiva sull'assistenza a terra, più esattamente al considerando quinto secondo cui "l'apertura dell'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra è un provvedimento che deve contribuire ... al miglioramento della qualità offerta agli utenti".

- (39) Le autorità italiane sottolineano il livello di qualità mediocre dei servizi forniti dagli altri operatori presenti durante il periodo in questione, specialmente per quanto riguarda i servizi agli aeromobili (operazioni in pista), la cui gestione renderebbe soprattutto importanti la professionalità e il dispiego di mezzi e risorse umane.

2.4. Presunta concessione di aiuti di Stato**2.4.1. Perdite ripianate**

- (40) Le autorità italiane hanno confermato che durante il periodo 2002-2005, la società SEA ha compensato le perdite di SEA Handling.

- (41) Gli importi delle perdite compensate sono i seguenti:

— nel 2002, SEA Handling ha registrato una perdita totale pari a 43 639 040,39 EUR (1° giugno 2002-31 dicembre 2002) coperta da un apporto di capitali di SEA,

— nel 2003, SEA Handling ha registrato una perdita totale pari a 49 489 577,23 EUR (1° gennaio 2003-31 dicembre 2003) coperta da un apporto di capitali di SEA,

— nel 2004, SEA Handling ha registrato una perdita totale pari a 47 962 810 EUR (1° gennaio 2004-31 dicembre 2004) coperta da un apporto di capitali di SEA,

— nel 2005, SEA Handling ha registrato una perdita totale pari a 42 430 169,31 EUR (1° gennaio 2005-31 dicembre 2005) coperta da un apporto di capitali di SEA,

— Secondo i dati indicati nel bilancio del gruppo SEA comunicato dal denunciante, nel 2006 SEA Handling ha subito perdite per 44 200 000 EUR, ovvero un aumento di circa il 4,3 % rispetto al 2005 ⁽⁶⁾.

- (42) I rapporti annuali 2006-2008 indicano che nel periodo in questione SEA Handling ha registrato perdite simili o addirittura maggiori. Le autorità italiane non hanno tuttavia confermato gli importi esatti e la forma delle compensazioni. La Commissione ritiene pertanto necessario esaminare il periodo 2002-2010 al fine di verificare se in quegli anni SEA Handling ha ricevuto aiuti di Stato illegali sotto forma di compensazione di perdite.

⁽⁶⁾ Relazione e bilancio al 31 dicembre 2006, pag. 29.

2.4.2. Ruolo presunto del Comune di Milano

- (43) Secondo le informazioni fornite dal denunciante, il Comune di Milano ha svolto un ruolo attivo nel garantire l'equilibrio finanziario e i livelli di occupazione di SEA Handling assumendo impegni a proprio nome. A quanto pare, tutti questi impegni sono stati sottoscritti durante la fase di separazione tra SEA e SEA Handling.

Intesa tra l'amministrazione del Comune di Milano, la società SEA e le organizzazioni sindacali del 26 marzo 2002

- (44) Nell'accordo concluso il 26 marzo 2002 tra l'amministrazione del Comune di Milano, la società SEA e le organizzazioni sindacali si legge che:

"L'amministrazione del Comune di Milano ... conferma che ...

- la quota di maggioranza della società di handling rimarrà a SEA per almeno cinque anni,
- SEA, in merito agli eventuali partners, è impegnata a darne comunicazione alle OO.SS. e a presentare insieme agli stessi il piano industriale e la struttura aziendale ... L'accordo che SEA stipulerà con le OO.SS. avrà valore operativo dopo la presentazione ed il confronto sindacale del suddetto piano,
- il piano di mobilità concordato dovrà dare soluzione agli eventuali esuberanti escludendo procedure di licenziamento collettivo impegnando SEA all'onere di riqualificazione, riconversione, incentivazione all'esodo e accompagnamento alla pensione del personale individuato,
- il passaggio dei lavoratori nella nuova società avverrà con la tutela dei diritti acquisiti e con la garanzia occupazionale per i prossimi cinque anni,
- l'equilibrio costi/ricavi e il quadro economico in generale saranno sostenuti da SEA ed eventuali partners mantenendo invariata le sue capacità gestionali, migliorando ulteriormente e sensibilmente le sue possibilità di ben concorrere sui mercati nazionali ed internazionali,
- si attiverà presso i Ministeri competenti e le autorità aeroportuali ad emanare direttive utili a garantire l'occupazione in caso di processi di trasferimento dell'attività di handling in concorrenza, anche per rispondere agli impegni di sicurezza e di affidabilità imposti ai gestori aeroportuali, impegni che devono riguardare anche gli addetti che operano nelle attività di handling.

L'amministrazione comunale e le OO.SS., infine, monitoreranno i contenuti della presente intesa, verificandone nel tempo le fasi di attuazione con appositi incontri." (la sottolineatura è aggiunta)

- (45) I suddetti impegni sono stati quindi confermati da ulteriori accordi che riprendono espressamente il contenuto dell'intesa (si veda in appresso).

Verbale dell'accordo sindacale tra SEA e i sindacati ⁽¹⁾ in data 4 aprile 2002

- (46) Nel resoconto della riunione sindacale del 4 aprile 2002, si legge che: "l'amministrazione del Comune di Milano, SEA e le Organizzazioni sindacali Confederali e di categoria hanno sottoscritto un'intesa avente ad oggetto l'assunzione dell'impegno da parte dell'Azionista (e cioè il Comune di Milano) e di SEA ad assicurare ai lavoratori interessati dal processo di societizzazione delle attività di handling ... garanzie di carattere societario, finanziario e occupazionale ... L'intesa di cui sopra ha demandato alla presente sede la disciplina di un piano di mobilità sia all'interno di SEA Handling SpA che del gestore aeroportuale.

SEA in coerenza con l'intesa di cui sopra si è impegnata a sostenere il ripianamento delle perdite al fine di mantenere l'equilibrio finanziario e patrimoniale di SEA Handling SpA.

Gli impegni di cui sopra sono garantiti dall'intesa sottoscritta dal Comune di Milano anche in qualità di azionista di maggioranza assoluta (di SEA SpA), dai conferimenti effettuati, dalle risorse finanziarie non soggette a limitazioni di legge trasferibili da SEA SpA a SEA Handling SpA e dalla consistenza patrimoniale e finanziaria di SEA ...

Così, come previsto nel Verbale d'intesa del 26 marzo 2002, il processo di societizzazione è realizzato con la garanzia del mantenimento da parte di SEA di un ruolo primario in SEA Handling SpA, mediante il possesso del pacchetto di maggioranza assoluta del capitale sociale, che sarà garantito nel tempo conformemente agli impegni sottoscritti anche dall'Azionista (e cioè il Comune di Milano)". (la sottolineatura è aggiunta)

Verbale dell'accordo tra SEA, SEA Handling e le Organizzazioni sindacali di categoria del 9 giugno 2003

- (47) Il Comune di Milano ha ribadito a proprio nome l'impegno a garantire l'equilibrio economico di SEA Handling (ovvero a compensare le perdite) nell'accordo sindacale tra SEA, SEA Handling e le Organizzazioni sindacali di categoria del 9 giugno 2003.
- (48) Nell'accordo, si legge che "si tratta di assicurazione ribadita anche dall'azionista di riferimento (ovvero il Comune di Milano) nell'incontro del 20 maggio scorso, che nel confermare l'impegno assunto il 26 marzo 2002 circa la fornitura delle necessarie garanzie di carattere societario, finanziario (leggi ripianamento delle perdite) ed occupazionale nei confronti dei lavoratori di SEA Handling SpA, ha invocato interventi di razionalizzazione globale della struttura dei costi dell'organizzazione". (il testo fra parentesi è aggiunto)

⁽¹⁾ FILT-CGIL, FIT-CISL, UILT-UIL; Ugl Trasporti, Sin.pa, Sulta.

Ruolo del Consiglio comunale di Milano

- (49) Secondo le informazioni fornite dal denunciante alla Commissione, il 15 maggio 2003 il Consiglio comunale avrebbe presentato e approvato una “mozione urgente ... con la quale venivano ricordati gli impegni assunti dal Comune di Milano con l'accordo di costituzione di SEA Handling SpA che ribadiva sia la protezione dei diritti acquisiti che la garanzia di lavoro per i 5 anni successivi.”
- (50) In occasione della riunione del Consiglio comunale di Milano del 16 giugno 2003, di cui il denunciante ha trasmesso una copia del verbale alla Commissione, è stato discusso il mantenimento del livello occupazionale di SEA Handling, della situazione dei lavoratori di SEA Handling, della situazione finanziaria della società e dell'eventuale vendita.
- (51) Inoltre, il 7 novembre 2006 i consiglieri comunali hanno espresso preoccupazione per la situazione di crisi pronunciandosi sulla necessità di garantire ad ogni modo la sopravvivenza economica di SEA Handling ⁽¹⁾:

“Le difficoltà di SEA Handling SpA, che da 4 anni chiude il bilancio con un passivo di 25-30 milioni di EUR, devono essere affrontate seriamente con un piano industriale e alleanze strategiche, e non possono ricadere assolutamente sulle spalle dei lavoratori ... Lo sciopero di ieri, di 4 ore, del personale SEA a Linate e Malpensa vuole denunciare la forte preoccupazione del sindacato e dei dipendenti per il futuro dell'azienda che gestisce i due scali milanesi. Alla luce di questa situazione, il Preside della società aeroportuale e il sindaco Moratti devono presentarsi il più presto possibile in Commissione Trasporti (del Comune di Milano) per spiegare come intendono rilanciare il ruolo di SEA Handling SpA nell'ambito del mercato dei servizi di assistenza al volo.” (la sottolineatura è aggiunta)

3. VALUTAZIONE

3.1. Esistenza di aiuti di Stato

- (52) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE “Salvo deroghe contemplate dai trattati, sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza”.

3.1.1. Risorse statali

- (53) Occorre esaminare se il ripianamento da parte di SEA delle perdite subite dalla società SEA Handling configuri o meno un trasferimento di risorse statali.
- (54) Le autorità italiane contestano, da un lato, che le risorse finanziarie trasferite da SEA a SEA Handling per ripianare

le perdite possano qualificarsi “risorse statali”, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, e, dall'altro, che si tratti di fondi imputabili allo Stato.

3.1.1.1. Risorse pubbliche

- (55) Il concetto di risorse statali comprende gli aiuti concessi direttamente dallo Stato e dagli organismi pubblici o privati che lo Stato istituisce o nomina al fine di gestire gli aiuti. Tale concetto “comprende tutti gli strumenti pecuniari che le autorità pubbliche possono realmente usare per sostenere imprese, a prescindere dal fatto che questi strumenti appartengano o meno permanentemente al patrimonio dello Stato. Pertanto, anche se le somme corrispondenti ad una misura di aiuto di Stato non sono permanentemente in possesso del Tesoro pubblico, il fatto che restino costantemente sotto il controllo pubblico, e dunque a disposizione delle autorità nazionali competenti, è sufficiente perché esse siano qualificate risorse statali ⁽²⁾”.
- (56) Le risorse utilizzate per coprire le perdite di SEA Handling sono d'origine pubblica perché provengono da SEA il cui capitale è detenuto per il 99,12 % dal Comune e dalla Provincia di Milano. In tal senso, il fatto che i trasferimenti siano stati effettuati da SEA e non dai suddetti enti locali non permette di escludere che essi siano di origine pubblica. Nel caso in esame, occorre tuttavia ancora stabilire se l'azione del soggetto in questione possa ritenersi il risultato di un comportamento imputabile allo Stato.

3.1.1.2. Imputabilità

- (57) Le autorità italiane sostengono che la SEA agisce in totale autonomia e gli azionisti pubblici non hanno alcuna possibilità di ingerenza nella gestione aziendale. Secondo le autorità, la società costituita secondo il diritto privato persegue sin dall'inizio uno scopo di lucro.
- (58) In tal senso, la Corte ha stabilito che “il solo fatto che un'impresa pubblica sia stata costituita in forma di società di capitali di diritto comune non può — tenuto conto dell'autonomia che tale forma giuridica è suscettibile di conferire all'impresa in questione — essere considerato sufficiente per escludere che un provvedimento di aiuto adottato da una società di questo tipo sia imputabile allo Stato” ⁽³⁾.
- (59) Tuttavia “... il solo fatto che un'impresa pubblica si trovi sotto il controllo dello Stato non è sufficiente per imputare a quest'ultimo misure adottate da tale impresa, quali i provvedimenti di sostegno finanziario di cui trattasi. Resta ancora da verificare se le autorità pubbliche debbano ritenersi aver avuto un qualche ruolo nell'adozione di tali misure.” ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Comunicato stampa del consigliere comunale di Milano, Marco Cormio, del 7 novembre 2006, di cui è stata trasmessa copia alla Commissione.

⁽²⁾ Sentenza della Corte del 16 maggio 2002 nella causa C-482/99, Francia/Commissione, Racc. 2002, pag. I-04397, sintesi, punto 1 (di seguito “causa Stardust”).

⁽³⁾ Causa Stardust, supra, punto 57.

⁽⁴⁾ Causa Stardust, supra, punto 52.

- (60) La Corte ha precisato che “l'imputabilità allo Stato di un provvedimento di aiuto adottato da un'impresa pubblica può essere dedotta da un insieme di indizi risultanti dalle circostanze del caso di specie e dal contesto nel quale il provvedimento in questione è stato adottato” quali:

“l'integrazione di tale impresa nelle strutture dell'amministrazione pubblica, la natura delle sue attività e l'esercizio di queste sul mercato in normali condizioni di concorrenza con gli operatori privati, lo status giuridico dell'impresa, ossia il fatto che questa sia soggetta al diritto pubblico ovvero al diritto comune delle società, l'intensità della tutela esercitata dalle autorità pubbliche sulla gestione dell'impresa, ovvero qualsiasi altro indizio che indichi, nel caso concreto, un coinvolgimento delle autorità pubbliche ovvero l'improbabilità di una mancanza di coinvolgimento nell'adozione di un provvedimento, tenuto conto anche dell'ampiezza di tale provvedimento, del suo contenuto ovvero delle condizioni che esso comporta”⁽¹⁾.

- (61) A tale riguardo la Commissione constata la presenza di diversi indizi a riprova del fatto che le autorità pubbliche abbiano un ruolo nelle misure adottate da SEA a beneficio della controllata SEA Handling.
- (62) Il primo indizio è contenuto nel testo di alcuni paragrafi dei documenti citati alla precedente sezione 2.4.2. Gli stralci interessati indicano come la SEA abbia proceduto a ripianare le perdite di SEA Handling su richiesta del Comune di Milano o in ogni caso con la partecipazione attiva del medesimo.
- (63) Questo indizio si evince in particolare dal verbale dell'accordo sindacale tra SEA e i sindacati del 4 aprile 2002 che prevede nello specifico che “SEA in coerenza con l'intesa di cui sopra si è impegnata a [...] sostenere [...] il ripianamento delle perdite al fine di mantenere l'equilibrio finanziario e patrimoniale di SEA Handling SpA” e che tali impegni sono garantiti “dall'intesa sottoscritta dal Comune di Milano anche in qualità di azionista di maggioranza assoluta (di SEA SpA), dai conferimenti effettuati, dalle risorse finanziarie non soggette a limitazioni di legge trasferibili da SEA SpA a SEA Handling SpA e dalla consistenza patrimoniale e finanziaria di SEA ...”.
- (64) In modo analogo, tutti i testi di cui alla precedente sezione 2.4.2 indicano una partecipazione attiva del Comune di Milano nella gestione di SEA Handling tramite SEA e ciò soprattutto al fine di garantire l'occupazione.
- (65) Le autorità italiane sostengono che gli impegni sottoscritti con l'intesa del 26 marzo 2002 presentano un carattere meramente descrittivo e non sono in alcun modo vincolanti per il comune di Milano⁽²⁾. A tale riguardo, la Commissione osserva che, per stabilire l'imputabilità allo Stato di un provvedimento adottato da un'impresa pubblica, non è necessario che lo Stato abbia assunto o imposto decisioni vincolanti in forza delle quali

l'impresa pubblica è stata costretta a concedere la misura in questione, ma basta più semplicemente dimostrare che le autorità pubbliche “debbono ritenersi aver avuto un qualche ruolo nell'adozione di tali misure”⁽³⁾. Leggendo i testi in questione è difficile non ravvedervi un indizio probante della partecipazione del Comune di Milano nelle misure in questione, quale che sia il carattere vincolante o meno delle “intese” e degli “accordi” in causa. Questa circostanza trova conferma nel fatto che gli impegni siano stati ribaditi, il che ha avuto come intento e come effetto di garantire l'equilibrio finanziario di SEA Handling mediante trasferimenti finanziari da parte di SEA.

- (66) Se ne deduce pertanto che il Comune di Milano abbia svolto un ruolo diretto nell'adozione delle misure in questione, le quali sono la conseguenza diretta dei suddetti impegni assunti dal Comune di Milano. Pertanto, per quanto riguarda la crisi finanziaria di SEA Handling, SEA non avrebbe potuto prendere decisioni contrarie agli impegni sottoscritti dal Comune.
- (67) Il secondo indizio consiste nel fatto che, a quanto risulta, gli amministratori e il management di SEA intrattengono una relazione di particolare dipendenza con il Comune di Milano:

— stando a informazioni apparse sulla stampa, in seguito alle elezioni comunali, il neoeletto sindaco di Milano ha chiesto e ottenuto le dimissioni dell'allora presidente e amministratore delegato di SEA (Giuseppe Bencini), ben prima della scadenza normale del mandato, per motivi dovuti a divergenze strategiche tra l'amministratore di SEA e la prima cittadina della città, sebbene non fossero state mosse accuse precise sulla gestione SEA. Durante i tre anni di mandato l'aeroporto di Malpensa aveva conosciuto non soltanto un notevole sviluppo, ma SEA era anche riuscita ad accrescere il margine lordo operativo senza ricorrere ad un solo licenziamento⁽⁴⁾,

— sempre da informazioni apparse sulla stampa, risulta inoltre che il Comune di Milano aveva già in precedenza notevolmente condizionato l'attività degli amministratori: in diversi articoli apparsi il 25 febbraio 2006, si legge che in occasione della riunione SEA del 24 febbraio 2006, convocata su richiesta della Provincia, era stato confermato che i membri del consiglio di amministrazione nominati dal Comune di Milano avevano dovuto firmare lettere di dimissioni in bianco. In una nota della Provincia si legge che Gabriele Albertini, sindaco e esponente politico, può mandar via in ogni momento i membri da lui nominati in funzione delle decisioni che questi intendono prendere. Già ad inizio gennaio il sindaco Albertini aveva ricordato l'esistenza delle lettere di dimissioni in bianco, a riprova di un loro uso perverso e coercitivo⁽⁵⁾.

⁽³⁾ Causa Stardust, supra, punto 52.

⁽⁴⁾ Il Giornale.it, n. 170 del 20.7.2007, pag. 1.

⁽⁵⁾ L'Unità, “Sea, Penati chiede le dimissioni del consiglio”, 25 febbraio 2006; si veda anche La Repubblica, “SEA, nuovo attacco della provincia”, 25 febbraio 2006.

⁽¹⁾ Causa Stardust, supra, punti 55 e 56.

⁽²⁾ Lettera delle autorità italiane del 10 aprile 2008.

(68) Tenuto conto di questo condizionamento, è lecito supporre che le decisioni importanti riguardanti SEA, come quella di salvare SEA Handling, venissero prese tutte con la partecipazione diretta o su iniziativa del Comune di Milano. In tal senso, la Commissione esprime dubbi sulle dichiarazioni delle autorità italiane secondo cui le autorità pubbliche non avevano mai chiesto a SEA di intervenire in favore di SEA Handling. Analogamente la Commissione dubita che la copertura delle perdite di SEA Handling possa essere unicamente la conseguenza diretta del rispetto, da parte di amministratori prudenti, di obblighi di ordine generale derivanti dal diritto societario nell'ambito della regolare interazione tra società madre e controllata ⁽¹⁾.

(69) Questa tesi è corroborata, secondo la Commissione, dal fatto che siano le autorità pubbliche a nominare i membri del consiglio di amministrazione di SEA e che sia lo stesso consiglio di amministrazione a scegliere i nomi degli amministratori di SEA Handling da sottoporre all'approvazione dell'assemblea dei suddetti enti pubblici. In tal modo gli amministratori scelti dalle autorità pubbliche nominano gli amministratori di SEA Handling.

(70) Secondo il denunciante, durante il periodo in questione, alcuni amministratori di SEA erano allo stesso tempo amministratori di SEA Handling:

— Giorgio Fossa, presidente del consiglio di amministrazione di SEA Handling, era al tempo stesso presidente e amministratore delegato di SEA, mentre Giuseppe Bencini, amministratore di SEA Handling, rivestiva contemporaneamente la carica di presidente e amministratore delegato di SEA,

— allo stesso modo, sono stati amministratori di SEA Handling Alfio Lamanna [già vicepresidente di SEA e attualmente amministratore delegato ⁽²⁾] e Lino Girometta e Ludovico Gilberti (anche membri del consiglio di amministrazione di SEA) ⁽³⁾.

3.1.1.3. Conclusioni

(71) Sulla base di quanto su illustrato, la Commissione ritiene in questa fase che la copertura delle perdite di SEA Handling sia imputabile allo Stato.

3.1.2. Selettività e vantaggio economico

(72) Nella fattispecie, la misura è selettiva perché riguarda unicamente la società SEA Handling.

(73) Perché configuri un aiuto di Stato, una misura deve essere tale da procurare a SEA Handling un vantaggio economico che non sussisterebbe in condizioni normali di mercato.

3.1.2.1. Investitore privato in un'economia di mercato

(74) Secondo le autorità italiane, SEA avrebbe operato secondo il principio dell'investitore avveduto in un'economia di mercato. A loro dire, gli interventi in questione

sarebbero "giustificati da una logica di mercato: SEA SpA ha deciso di sopportare le perdite della propria controllata SEA Handling per un periodo limitato, necessario alla riorganizzazione del Gruppo e iniziato con lo scorporo del ramo di azienda handling, nell'ottica di un recupero di produttività e di un incremento dei ricavi dell'attività di handling nel quinquennio successivo." ⁽⁴⁾. Lo scorporo delle società si inscriverebbe nell'ottica di una riorganizzazione interna al gruppo SEA del settore dell'assistenza a terra, da sempre in difficoltà, e dell'apertura ad un eventuale partner esterno.

(75) Peraltro l'obbligo posto dal diritto comunitario e dal diritto italiano di garantire i servizi di assistenza a terra non consentirebbe di abbandonare questa attività poco redditizia. Le autorità italiane fanno riferimento, a tal fine, al decreto legislativo 18/99 (si veda il capitolo 2.3.7 Obblighi di legge), sostenendo inoltre che l'eventuale rinuncia di SEA di svolgere le attività di assistenza a terra confidate alla propria controllata arrecherebbe non solo un notevole danno agli utenti in termini di efficienza del servizio ma danneggerebbe anche notevolmente l'immagine della stessa SEA.

(76) Nella già citata causa Stardust, la Corte ha stabilito che discende "... dal principio della parità di trattamento tra le imprese pubbliche e quelle private che i capitali messi a disposizione di un'impresa, direttamente o indirettamente, da parte dello Stato, in circostanze che corrispondono alle normali condizioni del mercato, non possono essere considerati aiuti di Stato ⁽⁵⁾."

(77) La Commissione è chiamata a stabilire se la società SEA ha operato come un investitore avveduto in un'economia di mercato. A questo proposito, "va precisato che il comportamento dell'investitore privato, cui deve essere raffrontato l'intervento dell'investitore pubblico che persegue obiettivi di politica economica, anche se non è necessariamente quello del comune investitore che colloca capitali in funzione della loro capacità di produrre reddito a termine più o meno breve, deve quantomeno corrispondere a quello di una holding privata o di un gruppo imprenditoriale privato che persegue una politica strutturale, globale o settoriale, guidato da prospettive di redditività a più lungo termine" ⁽⁶⁾.

(78) Pertanto, nella fattispecie, è necessario esaminare se un investitore avveduto che opera in normali condizioni di mercato avrebbe optato per una tale compensazione di perdite. La compensazione delle perdite di SEA Handling da parte di SEA va pertanto vista nell'ottica del ripristino della redditività nel lungo termine. In tal senso, alcune perdite iniziali potrebbero essere considerate accettabili.

(79) Pertanto "per stabilire se lo Stato abbia adottato o no il comportamento di un investitore avveduto in un'economia di mercato, occorre porsi nel contesto dell'epoca in cui sono state adottate le misure di sostegno finanziario al fine di valutare la razionalità economica del comportamento dello Stato e occorre quindi astenersi da qualsiasi valutazione fondata su una situazione successiva" ⁽⁷⁾.

⁽⁴⁾ Lettera delle autorità italiane del 9 febbraio 2007, punto 3 v).

⁽⁵⁾ Causa Stardust, supra, punto 69.

⁽⁶⁾ Sentenza della Corte del 21 marzo 1991, C-305/89, Italia/Commissione, Racc. 1991, pag. I-01603, punto 20.

⁽⁷⁾ Causa Stardust, supra, punto 71.

⁽¹⁾ Idem.

⁽²⁾ Secondo l'organigramma aziendale trasmesso dal denunciante.

⁽³⁾ Secondo le informazioni trasmesse dal denunciante.

Business plan

- (80) La Commissione constata che il business plan approvato nel 2001 prevedeva il ritorno di SEA Handling alla redditività entro il 2005. Parrebbe quindi che la decisione di continuare l'attività nel settore dell'assistenza a terra dopo il 2002 e di non procedere alla vendita di SEA Handling immediatamente dopo lo scorporo delle due società sia stata giustificata dalla previsione di ripristinare la redditività nell'arco di un triennio, con una progressiva riduzione delle perdite e un aumento dell'efficacia.
- (81) Ciò nonostante, la strategia illustrata nel business plan del 2001 non fornisce una descrizione dettagliata delle misure che SEA avrebbe adottato per assicurare la redditività di SEA Handling (si veda il capitolo 2.3.4 Business Plan del gruppo SEA). Il business plan copre in effetti tutte le attività di SEA. Le autorità italiane non hanno comunicato alla Commissione un business plan particolareggiato relativo unicamente a SEA Handling né una documentazione che descriva l'eventuale strategia e la relativa messa in opera progressiva. Questa circostanza è tanto più incomprensibile all'indomani della separazione contabile delle due società. Va specificato che risultano insufficienti a tal fine le misure intese a potenziare la produttività del lavoro.

Evoluzione economica di SEA Handling

- (82) Le autorità italiane sostengono che, dalla creazione, la società è andata notevolmente migliorando in efficienza e enumerano a tal fine i progressi realizzati in termini di evoluzione delle perdite, di margine operativo lordo e di costi totali. Le autorità italiane ricalcolano perciò i risultati della società per l'intero esercizio 2002 mentre invece la società esiste solo dal 1° giugno 2002 (si veda la sezione 2.3.5).
- (83) La Commissione ritiene che, per valutare l'evoluzione economica della società fino al 2005, siano pertinenti unicamente i risultati economici di fine esercizio 2003. Questa posizione è peraltro confermata dalle stesse autorità italiane le quali sostengono che la società SEA è divenuta operativa nel settore dell'assistenza a terra "in un contesto congiunturale particolarmente sfavorevole e con un processo riorganizzativo non ancora compiutamente conclusosi sia presso la Capogruppo che presso la stessa partecipata. Solo il bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2003 sarà quindi evidenza dei risultati di una prima intera annualità di attività, non raffrontabile con i valori parziali del bilancio precedente, ma ancora espressione di una fase di assestamento sia in considerazione del processo in atto di liberalizzazione dei servizi aeroportuali sugli scali milanesi e sia per la contrazione della attività di Alitalia" ⁽¹⁾.
- (84) In questo contesto la Commissione osserva che:
- tra il 2003 e il 2005, le perdite, rimaste superiori ai 40 milioni di EUR (si veda il capitolo 2.4.1 Perdite ripianate), non si sono dimezzate; la situazione finanziaria di SEA Handling ha continuato a peggiorare dopo il 2005; il margine operativo lordo è migliorato

solo del 49 %, contrariamente a quanto sostenuto dalle autorità italiane, ed è rimasto per di più negativo durante tutto il periodo analizzato,

- il costo del lavoro è rimasto allo stesso livello,
- i costi totali sono diminuiti solo del 3 % circa (vedi tabella 3) ⁽²⁾,
- i ricavi sono aumentati del 4,5 % circa contro il 10 % indicato dalle autorità italiane,
- tra il 2003 e il 2005, i costi per unità di lavoro sono aumentati del 7,6 % ⁽³⁾.

- (85) Questa evoluzione annua è importante per valutare le misure di salvataggio adottate da SEA a beneficio della controllata, dal momento che ogni misura è stata adottata annualmente.

Gestione nel contesto di un gruppo

- (86) Le autorità italiane sostengono che il ripianamento delle perdite di SEA Handling vada analizzato in un'ottica di gruppo, ovvero esaminando il bilancio consolidato, tramite il quale è agevole verificare come "il Gruppo SEA abbia registrato, e continui a registrare, cospicui benefici complessivi, compensando ampiamente, al suo interno — con gli utili provenienti dai settori non regolamentati — le perdite dell'handling" ⁽⁴⁾.
- (87) Tuttavia tale affermazione non spiega perché, al livello del gruppo, sarebbe stato più conveniente ripianare le perdite di SEA Handling invece di separarsene o ristrutturarla, visto che gli obiettivi di redditività non erano stati raggiunti.
- (88) La Commissione ritiene inoltre che la situazione di deficit della società SEA Handling si sia protratta troppo a lungo perché si possa parlare di un "periodo limitato" ai sensi della sentenza della Corte del 21 marzo 1991 ⁽⁵⁾. Infatti, come stabilito dalla giurisprudenza comunitaria, la normativa sugli aiuti di Stato non si applica ai conferimenti diretti o indiretti di capitale delle autorità pubbliche ad imprese controllate al fine di assicurarne la sopravvivenza a condizione che la situazione di difficoltà in cui versa l'impresa abbia un carattere temporaneo e che, previa ristrutturazione, l'impresa interessata sia in grado di ridivenire redditizia ⁽⁶⁾.
- (89) Il carattere ricorrente, dal 2002, del ripianamento delle perdite conferma che la società SEA non ha operato alla stregua di un investitore avveduto.

⁽²⁾ Risultati esercizio 2003 (162,5 + 48,6) e risultati esercizio 2005 (156,7 + 48,6).

⁽³⁾ Vedi tabelle 3 e 4: 0,0409 nel 2003 (162,5/3976) contro 0,044 nel 2005 (156,7/3560).

⁽⁴⁾ Lettera delle autorità italiane del 9 febbraio 2007, punto 5.

⁽⁵⁾ Sentenza della Corte del 21 marzo 1991, nella causa C-303/88, Italia/Commissione, Racc. 1991, pag. I-01433, punto 2.

⁽⁶⁾ Sentenza della Corte del 21 marzo 1991, supra, punto 21. Sentenza della Corte del 10 luglio 1986 nella causa C-234/84, Belgio/Commissione, Racc. 1986, pag. 02263, punto 15. Ordinanza del Tribunale di primo grado del 15 settembre 1998 nelle cause T-126/08 e 127/96, Breda Fucine Meridionali SpA e EFIM/Commissione, Racc. 1998, pag. II-03437m, punto 80.

⁽¹⁾ Lettera delle autorità italiane (ENAC) dell'11 dicembre 2006, pag. 2.

- (90) La Commissione dubita che, in queste circostanze, SEA Handling abbia prospettive di redditività a lungo termine. Le misure in questione si configurano pertanto aiuti di Stato dato che, secondo la giurisprudenza, "i conferimenti di capitali di un investitore pubblico, quando prescindano da qualsiasi prospettiva di redditività, anche a lungo termine, vanno considerati aiuti ai sensi dell'articolo 92 del Trattato (¹)."

Argomento delle autorità italiane sulla necessità di dotare SEA Handling di un capitale sufficiente ai sensi di legge

- (91) Le autorità italiane sostengono che il primo apporto di capitale del 2002 è stato effettuato per dotare la società di un capitale sociale sufficiente, nel rispetto dei requisiti posti dalla normativa vigente (²). Le norme in vigore prevedono infatti che l'E.N.A.C. verifichi l'idoneità dei prestatori di servizi di assistenza a terra subordinata al rispetto dei requisiti previsti, tra cui la dotazione di un capitale sociale almeno pari ad un quarto del presumibile giro di affari derivante dalle attività da svolgere. Per questo motivo la società SEA Handling è stata dotata di un capitale iniziale di 60 000 EUR. Questa circostanza, pur supponendo sia esatta, non è tale da escludere che gli interventi in questione si qualificano come aiuti di Stato. Niente dimostra infatti che un investitore avveduto non avrebbe avuto interesse a vendere o sciogliere l'impresa.

Situazione della concorrenza negli aeroporti interessati

- (92) Le autorità italiane affermano inoltre che, in assenza di altri operatori affidabili, SEA è non solo tenuta, in forza della normativa, ad operare nel settore dell'assistenza a terra, ma ha in ogni caso interesse ad essere presente nel comparto per assicurare, sui propri scali, prestazioni di livello elevato e garantire agli utenti un servizio adeguato. A tale riguardo, le autorità sostengono che:

"nel corso di questi anni, non si è mai riscontrata l'intenzione, da parte di operatori capaci e dotati dei mezzi necessari, di entrare in un mercato che si presenta complesso, a forte contenuto di mano d'opera, nonché, per alcuni servizi, anche a forte contenuto di capitale, con clienti finanziariamente deboli quali le compagnie aeree ... una rinuncia da parte di SEA SpA all'esercizio, attraverso la propria controllata, dell'attività di handling si tradurrebbe non soltanto in un evidente pregiudizio per l'utente in termini di efficienza, ma anche in una notevole perdita d'immagine per la stessa SEA (³)."

- (93) Per quanto riguarda il primo punto, la Commissione fa presente che il denunciante è per l'appunto un concorrente il quale sostiene che tutti i concorrenti di SEA Handling hanno realizzato profitti.
- (94) Quanto al secondo punto, la Commissione ritiene che le autorità italiane abbiano presentato l'argomento in ter-

mini molto vaghi, omettendo di quantificare la presunta perdita di immagine in cifre concrete. La Commissione constata inoltre che, senza ripianamento delle perdite, i profitti di SEA sarebbero stati circa il doppio.

- (95) Per quanto riguarda l'obbligo di fornire servizi di assistenza a terra che incomberebbe su SEA, la Commissione ritiene che SEA non è in alcun modo tenuta a garantire tale fornitura né in prima persona né tramite soggetti da essa controllati, quali SEA Handling. La presenza di altri fornitori di questi servizi sugli aeroporti interessati e le loro quote di mercato crescenti confermano che esistono alternative ai servizi forniti da SEA Handling.

3.1.2.2. Conclusione

- (96) I fatti su esposti mostrano che il ripianamento delle perdite di SEA Handling non denota da parte di SEA un comportamento da azionista avveduto e che SEA Handling ha pertanto ricevuto un vantaggio ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

3.1.3. Incidenza sugli scambi e sulla concorrenza

- (97) Quando un aiuto finanziario concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi intracomunitari, questi sono da considerarsi influenzati dall'aiuto. Secondo una giurisprudenza consolidata (⁴), perché una misura falsi la concorrenza, è sufficiente che il destinatario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza.
- (98) La direttiva sull'assistenza a terra ha regolamentato l'apertura dell'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità che raggiungono livelli di traffico stabiliti dalla direttiva medesima. Questi servizi forniti agli scali di portata comunitaria e internazionale presentano per definizione una carattere transfrontaliero perché vengono forniti a beneficio non solo delle compagnie aeree nazionali ma anche delle compagnie comunitarie e internazionali. La concessione di aiuti in questo settore è pertanto tale da precludere l'accesso al mercato a nuovi operatori, dovendo questi ultimi far fronte alla concorrenza degli operatori già presenti sul mercato i quali beneficiano, per giunta, di vantaggi economici conferiti dalle autorità pubbliche, il che contrasta con le finalità della direttiva.
- (99) Alla luce di quanto sopra, non può quindi esservi alcun dubbio che gli aiuti concessi dalle autorità nazionali in favore di *handler* aeroportuali abbiano l'effetto di incidere sugli scambi intracomunitari.
- (100) Nel caso in esame, quanto su esposto è a fortiori valido in quanto: i) SEA Handling opera in aeroporti di portata internazionale, tra cui Malpensa che è l'aeroporto più grande sul territorio italiano; ii) gli aiuti raggiungono un importo elevato (40 milioni di EUR circa l'anno) con un'erogazione protrattasi nel tempo.

(¹) Sentenza della Corte del 21 marzo 1991, supra, punto 22. Ordinanza del Tribunale di primo grado del 15 settembre 1998, supra, punto 80.

(²) Decreto-legge n. 18/00 precitato, articolo 13, lettera d).

(³) Lettera delle autorità italiane del 9 febbraio 2007, punto 3 v).

(⁴) Sentenza del Tribunale di primo grado del 30 aprile 1998 nella causa T-214/95, Het Vlaamse Gewest (Région flamande)/Commissione, Racc. 1998, pag. II-717.

- (101) Gli aiuti di Stato sono tali da comportare notevoli distorsioni della concorrenza. Essi sono in grado di tenere artificialmente in vita un'impresa la cui attività non è economicamente sostenibile e che, per giunta, opera su un mercato dove altri operatori possono esercitare la stessa attività con una gestione in equilibrio. I presunti aiuti in questione rafforzano quindi notevolmente la posizione di SEA Handling a discapito dei suoi concorrenti.

3.1.4. Conclusioni

- (102) Alla luce di quanto sopra, la Commissione ritiene, in questa fase, che il ripianamento delle perdite di SEA Handling da parte di SEA avvenuto nel periodo 2002-2005 costituisce un aiuto di Stato. La Commissione deve peraltro verificare se eventuali compensazioni delle perdite avvenute nel periodo successivo al 2005 si configurino parimenti aiuti di Stato.

3.2. Compatibilità degli aiuti

- (103) La Comunicazione della Commissione Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali ⁽¹⁾ (di seguito "orientamenti aerei") determina in quale misura e a quali condizioni la Commissione valuta il finanziamento pubblico dei servizi aeroportuali alla luce delle regole e delle procedure comunitarie in materia di aiuti di Stato.
- (104) Per quanto riguarda il sovvenzionamento dei servizi aeroportuali, gli orientamenti aerei fanno riferimento alla suddetta direttiva sull'assistenza a terra che prevede che oltre i 2 milioni di passeggeri, l'attività di fornitura dei servizi di assistenza a terra deve essere autosufficiente, indipendentemente dagli altri redditi commerciali dell'aeroporto sotto forma di risorse pubbliche attribuitegli in quanto autorità aeroportuale o gestore di un servizio di interesse economico generale ⁽²⁾.
- (105) Occorre pertanto constatare che il sovvenzionamento di tali attività da parte delle autorità pubbliche è contrario agli obiettivi stabiliti dalla suddetta direttiva e potrebbe pertanto avere un effetto negativo sulla liberalizzazione del mercato.
- (106) Il ripianamento delle perdite è infine contrario al disposto dell'articolo 4, paragrafo 2, della direttiva sull'assistenza a terra che prescrive "l'assenza di flussi finanziari tra l'attività dell'ente di gestione in quanto autorità aeroportuale e la sua attività di assistenza a terra".
- (107) Alla luce di quanto sopra, la Commissione nutre dubbi circa la compatibilità degli aiuti di Stato in questione.

4. CONCLUSIONE

- (108) Alla luce di quanto su esposto, la Commissione ritiene in questa fase che le misure in esame siano misure di aiuto e nutre dubbi circa la loro compatibilità con il mercato comune.

5. DECISIONE

Alla luce di queste considerazioni, la Commissione invita l'Italia a fornirle entro un mese dalla data di ricezione della presente tutti i documenti, le informazioni e i dati necessari per valutare la compatibilità delle misure e soprattutto:

- il business plan della società SEA Handling del 2002 e successive modifiche o qualsiasi documento riguardante la strategia e il ripristino della redditività di SEA Handling,
- i risultati economici di SEA Handling per l'intero periodo 2002-2009,
- gli importi e la forma esatta delle compensazioni delle perdite e in particolare i dati relativi al periodo dal 2005 ad oggi; qualsiasi altra forma di prestazione in favore di SEA Handling, quali l'affitto di attrezzature o la locazione di locali di proprietà di SEA, ecc. In quest'ultimo caso, si prega di indicare le condizioni della prestazione interessata,
- lo statuto della società SEA e della società SEA Handling, nonché qualsiasi documento che illustri la composizione e la modalità di designazione degli organi di direzione di SEA e di SEA Handling,
- il recepimento nella legislazione italiana e le informazioni sull'attuazione effettiva degli obblighi derivanti dalla direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, in particolare per quanto riguarda l'articolo 4 che prescrive una netta separazione a livello contabile, secondo le vigenti prassi commerciali, tra le attività legate alla fornitura di tali servizi e le altre loro attività e la presenza di un verificatore indipendente incaricato di verificare detta separazione e l'assenza di flussi finanziari tra SEA e SEA Handling,
- qualsiasi informazione pertinente al fine di stabilire la compatibilità delle misure in esame con il mercato interno, in particolare sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3.

La Commissione invita codeste autorità a trasmettere immediatamente una copia della presente lettera al beneficiario potenziale della misura.

La Commissione desidera richiamare all'attenzione dell'Italia sul fatto che l'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ha effetto sospensivo e che, in forza dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, essa può imporre allo Stato membro interessato di recuperare ogni aiuto illegale presso il beneficiario.

Con la presente la Commissione comunica all'Italia che informerà gli interessati attraverso la pubblicazione della presente lettera e di una sintesi della stessa nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. La Commissione informerà inoltre gli interessati nei paesi EFTA firmatari dell'accordo SEE attraverso la pubblicazione di un avviso nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale* e infine l'Autorità di vigilanza EFTA inviandole copia della presente. Tutti gli interessati saranno invitati a presentare le loro osservazioni entro il termine di un mese dalla pubblicazione della presente lettera.»

⁽¹⁾ GU C 312 del 9.12.2005.

⁽²⁾ Orientamenti aerei, paragrafo 70.

Notificación previa de una operación de concentración
(Asunto COMP/M.6058 — Bank of Scotland/Barclays Bank/Kew Green Hotels)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2011/C 29/08)

1. El 24 de enero de 2011, la Comisión recibió la notificación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo ⁽¹⁾, de un proyecto de concentración por el cual las empresas Bank of Scotland («BoS», Reino Unido), bajo el control en última instancia de Lloyds Banking Group plc («LBG», Reino Unido) y Barclays Bank plc («Barclays», Reino Unido), bajo el control en última instancia de Barclays (Reino Unido), adquieren el control conjunto, a tenor de lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento comunitario de concentraciones, de Kew Green Hotels Limited («Kew Green», Reino Unido) mediante adquisición de acciones y contrato.

2. Las actividades comerciales de las empresas en cuestión son las siguientes:

— BoS, LBG y Barclays: proveedores de servicios financieros,

— Kew Green: explotación de veinte hoteles en el Reino Unido bajo cinco marcas.

3. Tras un examen preliminar, la Comisión considera que la operación notificada podría entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento comunitario de concentraciones. No obstante, se reserva su decisión definitiva al respecto.

4. La Comisión invita a los interesados a que le presenten sus posibles observaciones sobre la propuesta de concentración.

Las observaciones deberán obrar en poder de la Comisión en un plazo máximo de diez días a partir de la fecha de la presente publicación. Podrán enviarse por fax (+32 22964301), por correo electrónico a COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu o por correo, con indicación del número de referencia COMP/M.6058 — Bank of Scotland/Barclays Bank/Kew Green Hotels, a la siguiente dirección:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
Registro de Concentraciones
J-70
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ DO L 24 de 29.1.2004, p. 1 («Reglamento comunitario de concentraciones»).

Notificación previa de una operación de concentración**(Asunto COMP/M.6114 — 3i Group/OneMed)****Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado****(Texto pertinente a efectos del EEE)****(2011/C 29/09)**

1. El 20 de enero de 2011, la Comisión recibió la notificación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo ⁽¹⁾, de un proyecto de concentración por el cual 3i Group (Reino Unido) adquiere el control, a tenor de lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento comunitario de concentraciones, de la totalidad de OneMed Group Oy («OneMed», Finlandia) mediante adquisición de acciones.

2. Las actividades comerciales de las empresas en cuestión son las siguientes:

- 3i Group: inversor internacional centrado en capital inversión, infraestructura y gestión de la deuda, que realiza sus inversiones en Europa, Asia y América del Norte,
- OneMed: empresa mayorista dedicada principalmente a la venta de material médico fungible a proveedores de cuidados sanitarios privados y públicos en Suecia, Finlandia, Polonia, Dinamarca, Noruega y los países bálticos.

3. Tras un examen preliminar, la Comisión considera que la operación notificada podría entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento comunitario de concentraciones. No obstante, se reserva su decisión definitiva al respecto. En virtud de la Comunicación de la Comisión sobre el procedimiento simplificado para tramitar determinadas concentraciones en virtud del Reglamento comunitario de concentraciones ⁽²⁾, este asunto podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado establecido en dicha Comunicación.

4. La Comisión invita a los interesados a que le presenten sus posibles observaciones sobre el proyecto de concentración.

Las observaciones deberán obrar en poder de la Comisión en un plazo máximo de diez días a partir de la fecha de la presente publicación. Podrán enviarse por fax (+32 22964301), por correo electrónico a COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu o por correo, con indicación del número de referencia COMP/M.6114 — 3i Group/OneMed, a la siguiente dirección:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
Registro de Concentraciones
J-70
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ DO L 24 de 29.1.2004, p. 1 («Reglamento comunitario de concentraciones»).

⁽²⁾ DO C 56 de 5.3.2005, p. 32 («Comunicación sobre el procedimiento simplificado»).

OTROS ACTOS

COMISIÓN EUROPEA

Publicación de una solicitud con arreglo al artículo 6, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 510/2006 del Consejo sobre la protección de las indicaciones geográficas y de las denominaciones de origen de los productos agrícolas y alimenticios

(2011/C 29/10)

La presente publicación otorga un derecho de oposición, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n° 510/2006 del Consejo ⁽¹⁾. Las declaraciones de oposición deben llegar a la Comisión en un plazo de seis meses a partir de la presente publicación.

DOCUMENTO ÚNICO

REGLAMENTO (CE) N° 510/2006 DEL CONSEJO**«CARCIOFO BRINDISINO»****N° CE: IT-PGI-0005-0798-17.02.2010****IGP (X) DOP ()****1. Denominación:**

«Carciofo Brindisino»

2. Estado miembro o tercer país:

Italia

3. Descripción del producto agrícola o alimenticio:**3.1. Tipo de producto:**

Clase 1.6. Frutas, hortalizas y cereales frescos o transformados.

3.2. Descripción del producto que se designa con la denominación indicada en el punto 1:

La IGP «Carciofo Brindisino» designa las alcachofas frescas de la especie *Cynara cardunculus* subspespecie *Scolymus* (L.) correspondiente al ecotipo «Carciofo Brindisino».

En el momento de su comercialización, el «Carciofo Brindisino» protegido debe tener las características siguientes:

- capítulos de forma cilíndrica, con una altura mínima de 8 cm y un diámetro mínimo de 6 cm, medianamente compactos; brácteas exteriores de color verde con tonalidades violeta; ápice redondeado entero o levemente inciso, sin espinas o a veces con una pequeña espina; brácteas internas de color blanco verdusco con leves matices violeta y tallo no superior a 10 cm, con espesor delgado o mediano,
- los capítulos deben estar intactos, tener aspecto fresco sin señales de marchitamiento; además, deben estar sanos (exentos de daños provocados por los parásitos), limpios, y sin olores y/o sabores extraños,

⁽¹⁾ DO L 93 de 31.3.2006, p. 12.

- los capítulos deben ser tiernos y sabrosos, la base de las brácteas y el receptáculo deben ser carnosos, tiernos y gustosos, y con un contenido medio de fibra total igual a 5 gramos por 100 g de parte comestible.

3.3. *Materias primas (únicamente en el caso de los productos transformados):*

—

3.4. *Piensos (únicamente en el caso de los productos de origen animal):*

—

3.5. *Fases específicas de la producción que deben llevarse a cabo en la zona geográfica definida:*

Todas las fases de la producción del «Carciofo Brindisino» deben efectuarse en el territorio de producción delimitado en el punto 4. La recolección debe hacerse a mano, cortando el tallo a una altura no superior a 10 cm y dejando una o dos hojas, si se desea. El «Carciofo Brindisino», dada su especial delicadeza, tiene que recolectarse con cuidado evitando daños mecánicos.

3.6. *Normas especiales sobre el corte en lonchas, el rayado, el envasado, etc.:*

El envasado del «Carciofo Brindisino» debe hacerse en el territorio indicado en el punto 4, a fin de evitar daños o deterioro de la calidad derivados del transporte de las alcachofas sueltas. Se trata de un producto fácilmente perecedero que soporta mal las manipulaciones y desplazamientos. De hecho, los procesos de deterioro de la calidad, como el oscurecimiento y el marchitamiento, son tanto más evidentes cuanto más aumenta el tiempo de conservación. Esta debe hacerse en lugares frescos, cubiertos, ventilados y sin humedad.

El envasado prevé una o más de las siguientes operaciones, que deben ser efectuadas dentro de la zona de producción por personal especialmente cualificado.

- Corte del tallo: corte total o parcial del tallo. además, puede pelarse la capa fibrosa de la parte restante del tallo.
- Despuntado: corte de las puntas de las brácteas de la alcachofa.
- Eliminación de las brácteas externas: eliminación de las brácteas más fibrosas del capítulo para permitir el consumo inmediato del producto.
- Embalaje.

El producto debe comercializarse fresco en recipientes que puedan contener, como mínimo, 1 (una) alcachofa y, como máximo, 25 (veinticinco), fabricados con materiales de origen vegetal, de cartón u otro material reciclable permitido por la legislación vigente, cerrado con un sello que sea inutilizable después de la apertura. El producto de cada proceso de envasado debe ser homogéneo, con la coloración típica de la variedad y con las brácteas bien apretadas.

3.7. *Normas especiales sobre el etiquetado:*

Los paquetes utilizados para el despacho al consumo del producto fresco deben llevar el logotipo IGP «Carciofo Brindisino».



0c 10m 25y 0k

100c 0m 100y 60k

60c 10m 100y 10k

0c 40m 100y 0k

40c 0m 0y 0k

80c 20m 10y 0k

0c 60m 90y 50k

font: Optima ExtraBlack

Pueden utilizarse también la versión en blanco y negro y la monocromática de color verde.

Además, los paquetes tienen que llevar etiquetas en las que figuren, en caracteres de imprenta de las mismas dimensiones, las siguientes indicaciones:

- «Indicazione Geografica Protetta (o IGP) Carciofo Brindisino»,
- el nombre, la razón social y la dirección de la explotación envasadora o productora,
- las características comerciales previstas por la legislación vigente (tipología, peso del paquete, etc.),
- el símbolo comunitario.

Todas las indicaciones deben estar agrupadas en el mismo campo de visión y presentadas de manera clara, legible e indeleble.

Está prohibido añadir cualquier indicación que no esté expresamente prevista y/o cualquier indicación accesoria de tipo laudatorio o que pueda inducir a engaño al consumidor sobre la naturaleza o las características del producto.

4. Descripción sucinta de la zona geográfica:

La zona de producción de la IGP «Carciofo Brindisino» comprende todo el término municipal de los siguientes ayuntamientos: Brindisi, Cellino San Marco, Mesagne, San Donaci, San Pietro Vernotico, Torchiarolo, San Vito dei Normanni y Carovigno.

5. Vínculo con la zona geográfica:

5.1. *Carácter específico de la zona geográfica:*

Factores ambientales

Las características de los suelos del territorio de producción del «Carciofo Brindisino» son las propias de los terrenos arenosos y calcáreos de origen costero, conocidos por «tufa». Son suelos que se caracterizan por contener una cantidad de nitrógeno mediana, de fósforo baja y de potasio alta, y por estar medianamente dotados de sustancias orgánicas, tener un pH neutro o sub-alcálido y una buena capacidad hídrica. Los terrenos son generalmente llanos.

Esta zona es especialmente idónea para el cultivo del «Carciofo Brindisino» por las características del clima mediterráneo con inviernos suaves y veranos cálidos y húmedos, propios del mediterráneo nororiental; además, se beneficia de la proximidad al Mar Adriático, que hace especialmente suaves los inviernos, siendo raras las heladas y los daños consiguientes. La media de las temperaturas en los meses fríos se sitúa en torno a los 9 °C y en los meses cálidos alrededor de los 25,5 °C. Salvo en casos muy raros, no se producen fuertes oscilaciones térmicas. Las precipitaciones, frecuentes en otoño e invierno, se sitúan en torno a los 550 mm anuales. La primavera y el verano se caracterizan por largos períodos de sequía.

Factores humanos

También es típico de la zona geográfica el alto nivel de especialización alcanzado por los productores locales en las técnicas de cultivo del «Carciofo Brindisino», cuyas renombradas características organolépticas son el resultado de técnicas de cultivo afinadas a lo largo de los años en estrecha relación con el territorio de producción.

5.2. *Carácter específico del producto:*

Entre las características del «Carciofo Brindisino» es de especial importancia el carácter temprano de la producción, que permite que este producto esté presente en los mercados ya a partir del mes de octubre.

El «Carciofo Brindisino» se distingue por la especial ternura y el sabor de los capítulos y especialmente de la base de las brácteas, que son compactas, carnosas y tiernas, y del receptáculo, carnoso y sabroso. Estas características, debidas a un escaso contenido de fibra confieren especial valor al «Carciofo Brindisino» para diferentes preparaciones culinarias. Además, el sabor dulce hace que sea muy apreciado para el consumo crudo.

5.3. *Relación causal entre la zona geográfica y la calidad o las características del producto (en el caso de las DOP) o una calidad específica, la reputación u otras características del producto (en el caso de las IGP):*

El «Carciofo Brindisino» es un producto muy conocido en su zona de producción y con unas peculiaridades derivadas tanto de las características edafoclimáticas como del factor humano.

Las condiciones climáticas especialmente favorables, unidas a la benéfica influencia del Mar Adriático vecino, que suaviza la estación invernal, permiten una producción temprana.

La particular composición de los suelos, constituidos de terrenos arenosos y calcáreos de origen costero, ricos en potasio, junto con la peculiaridad del ecotipo utilizado, dan a los capítulos ternura y sabor, también debidos a una escasa presencia de fibra. Los resultados obtenidos por las pruebas sensoriales efectuadas con la metodología del «panel test» por el «Consiglio Nazionale delle Ricerche — ISPA» de Bari acreditan esta especificidad organoléptica del «Carciofo Brindisino» tanto respecto a otros cultivares de la provincia de Brindisi como a otras alcachofas del mismo cultivar obtenidas fuera de la zona productiva.

Las señales evidentes del vínculo entre este cultivo y su territorio se ponen de manifiesto en el gran número de platos a base de alcachofa que caracteriza la cocina local y en el alto grado de especialización de los productores de la zona, adquirida gracias a técnicas de cultivo transmitidas de padres a hijos.

Factores históricos

Ya a partir de la primera mitad del siglo XVIII se encuentran testimonios de la reputación del «Carciofo Brindisino». Desde 1736 se encuentran en los libros de recetas de los diversos seminarios del territorio de Apulia referencias a manjares a base de esta alcachofa.

La destacada vocación del territorio ha llevado en las últimas décadas al aumento de la superficie dedicada al cultivo de la alcachofa, hasta tal punto que actualmente cerca del 20 % de la producción italiana de alcachofas proviene de la provincia de Brindisi.

La excelente reputación del «Carciofo Brindisino» se pone de manifiesto en numerosos actos como la Feria del «Carciofo Brindisino» («Mostra del Carciofo Brindisino»), cuya primera edición tuvo lugar en 1970, o en las jornadas gastronómicas y encuentros dedicados a este producto. En la edición de 2008 de Vinitaly fueron galardonados cocineros profesionales por creaciones culinarias dedicadas concretamente al «Carciofo Brindisino».

Referencia a la publicación del pliego de condiciones:

La presente Administración inició el procedimiento nacional de oposición publicando la solicitud de reconocimiento de la IGP «Carciofo Brindisino» en la *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* n° 251 de 28 de octubre de 2009.

El texto completo del pliego de condiciones puede consultarse:

— en el enlace siguiente: http://www.politicheagricole.it/DocumentiPubblicazioni/Search_Documenti_Elenco.htm?txtTipoDocumento=Disciplinare%20in%20esame%20UE&txtDocArgomento=Prodotti%20di%20Qualit%E0>Prodotti%20Dop,%20Igp%20e%20Stg

o bien

— accediendo a la página principal del sitio del Ministerio (<http://www.politicheagricole.it>) y seleccionando la pestaña «Prodotti di Qualità» (a la izquierda de la pantalla) y, seguidamente, «Disciplinari di Produzione all'esame dell'UE [regolamento (CE) n. 510/2006]».

OTROS ACTOS

Comisión Europea

2011/C 29/10	Publicación de una solicitud con arreglo al artículo 6, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 510/2006 del Consejo sobre la protección de las indicaciones geográficas y de las denominaciones de origen de los productos agrícolas y alimenticios	27
--------------	---	----

Precio de suscripción 2011 (sin IVA, gastos de envío ordinario incluidos)

Diario Oficial de la UE, series L + C, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	1 100 EUR al año
Diario Oficial de la UE, series L + C, edición impresa + DVD anual	22 lenguas oficiales de la UE	1 200 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie L, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	770 EUR al año
Diario Oficial de la UE, series L + C, DVD mensual (acumulativo)	22 lenguas oficiales de la UE	400 EUR al año
Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos), DVD semanal	Plurilingüe: 23 lenguas oficiales de la UE	300 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie C: Oposiciones	Lengua(s) en función de la oposición	50 EUR al año

La suscripción al *Diario Oficial de la Unión Europea*, que se publica en las lenguas oficiales de la Unión Europea, está disponible en 22 versiones lingüísticas. Incluye las series L (Legislación) y C (Comunicaciones e informaciones).

Cada versión lingüística es objeto de una suscripción aparte.

Con arreglo al Reglamento (CE) n° 920/2005 del Consejo, publicado en el Diario Oficial L 156 de 18 de junio de 2005, que establece que las instituciones de la Unión Europea no estarán temporalmente vinculadas por la obligación de redactar todos los actos en irlandés y de publicarlos en esta lengua, los Diarios Oficiales publicados en lengua irlandesa se comercializan aparte.

La suscripción al Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos) reagrupa las 23 versiones lingüísticas oficiales en un solo DVD plurilingüe.

Previa petición, las personas suscritas al *Diario Oficial de la Unión Europea* podrán recibir los anexos del Diario Oficial. La publicación de estos anexos se comunica mediante una «Nota al lector» insertada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Venta y suscripciones

Las suscripciones a diversas publicaciones periódicas de pago, como la suscripción al *Diario Oficial de la Unión Europea*, están disponibles en nuestra red de distribuidores comerciales, cuya relación figura en la dirección siguiente de Internet:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_es.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) ofrece acceso directo y gratuito a la legislación de la Unión Europea. Desde este sitio puede consultarse el *Diario Oficial de la Unión Europea*, así como los Tratados, la legislación, la jurisprudencia y la legislación en preparación.

Para más información acerca de la Unión Europea, consulte: <http://europa.eu>

