

Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni ed informazioni

| <u>Numero d'informazione</u> | Sommario | Pagina |
|------------------------------|--|--------|
| | <i>I Comunicazioni</i> | |
| | Consiglio | |
| 96/C 374/01 | Risoluzione del Consiglio, del 12 novembre 1996, su una strategia per la sicurezza delle trasfusioni e l'autosufficienza di sangue nella Comunità europea | 1 |
| 96/C 374/02 | Conclusioni del Consiglio, del 12 novembre 1996, sulle encefalopatie spongiformi trasmissibili (TSE) | 2 |
| 96/C 374/03 | Risoluzione del Consiglio, del 12 novembre 1996, relativa all'integrazione dei requisiti in materia di protezione della salute nelle politiche della Comunità | 3 |
| 96/C 374/04 | Risoluzione del Consiglio, del 26 novembre 1996, sulla riduzione del fumo nella Comunità europea | 4 |
| | Commissione | |
| 96/C 374/05 | ECU | 6 |
| 96/C 374/06 | Procedura d'informazione — Regolamentazioni tecniche (1) | 7 |
| 96/C 374/07 | Riepilogo degli avvisi di gare d'appalto pubblicati nel <i>Supplemento alla Gazzetta ufficiale delle Comunità europee</i> , finanziate dalla Comunità europea nel quadro del Fondo europeo di sviluppo (FES) o del bilancio comunitario (Settimana dal 3 al 7 dicembre 1996) | 8 |
| 96/C 374/08 | Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso n. IV/M.791 — British Gas Trading Ltd/Group 4 Utility Services) (1) | 8 |
| 96/C 374/09 | Aiuti di Stato — C 23/94 — Francia (1) | 9 |

Numero d'informazione

Sommario (*segue*)

Pagina

II *Atti preparatori*

.....

III *Informazioni*

Commissione

| | | |
|-------------|---|----|
| 96/C 374/10 | Organizzazione di concorsi generali | 19 |
| 96/C 374/11 | Phare — Impianto di ricerca — Avviso di bando di gara indetto dall'unità di gestione del programa Phare Higher Education and Science Reform per conto del governo dell'Estonia | 19 |
| 96/C 374/12 | Phare — Apparecchiature informatiche — Avviso di bando di gara relativo alla fornitura di apparecchiature informatiche, indetto dalla Commissione delle Comunità europee per conto del governo di Bulgaria per il Ministry of Labour and Social Welfare e finanziato nel quadro del programma Phare | 20 |
| 96/C 374/13 | Formazione informatica — Bando di gara — Avviso di preinformazione — Formazione informatica rif. DI/9612 FORM | 21 |

Rettifiche

| | | |
|-------------|--|----|
| 96/C 374/14 | Attuazione della decisione del Consiglio, del 22. 12. 1995, in merito a un programma d'azione comunitario a medio termine per le pari opportunità per le donne e gli uomini (1996-2000) (GU n. C 363 del 3. 12. 1996, pag. 12) | 22 |
|-------------|--|----|

IT

I

(Comunicazioni)

CONSIGLIO

RISOLUZIONE DEL CONSIGLIO

del 12 novembre 1996

su una strategia per la sicurezza delle trasfusioni e l'autosufficienza di sangue nella Comunità europea

(96/C 374/01)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

RAMMENTANDO la comunicazione della Commissione del 25 maggio 1993 sull'autosufficienza di sangue nella Comunità europea e le conclusioni del Consiglio del 13 dicembre 1993 ⁽¹⁾;

RAMMENTANDO la comunicazione della Commissione del 21 dicembre 1994 relativa alla sicurezza e all'autosufficienza del sangue nella Comunità europea nonché la risoluzione del Consiglio del 2 giugno 1995 ⁽²⁾;

PRENDE ATTO della risoluzione del 14 luglio 1995 del Parlamento europeo sulla sicurezza del sangue nell'Unione europea ⁽³⁾;

PRENDE ATTO della risoluzione del 17 aprile 1996 del Parlamento europeo sulla comunicazione della Commissione relativa alla sicurezza e all'autosufficienza del sangue nella Comunità europea ⁽⁴⁾;

RICONOSCE l'importanza del lavoro svolto dal Consiglio d'Europa nel settore delle trasfusioni di sangue;

PRENDE ATTO delle conclusioni e raccomandazioni concordate all'unanimità dal seminario sulla sicurezza delle trasfusioni e l'autosufficienza di sangue, tenutosi a Adare, Irlanda, dal 4 al 6 settembre 1996;

RICORDA che queste raccomandazioni e conclusioni tengono conto della riunione di esperti sulla sensibilizzazione del pubblico in materia di trasfusioni, tenutasi a Roma nell'aprile 1996;

CONVIENE che le conclusioni e raccomandazioni del seminario di Adare prevedano azioni concrete volte a realizzare la strategia richiesta in precedenti risoluzioni intesa a promuovere la sicurezza delle trasfusioni, in particolare per accrescere la fiducia nella sicurezza della catena trasfusionale nonché per promuovere l'autosufficienza di sangue nella Comunità;

RIBADISCE che l'autosufficienza nella Comunità deve essere basata sul principio del dono di sangue volontario e non retribuito;

CHIEDE che si intraprendano passi per garantire rapidi progressi nel portare avanti queste azioni,

Pertanto:

— INVITA gli Stati membri a riesaminare le loro politiche, procedure e programmi intesi ad assicurare la sicurezza della catena trasfusionale alla luce delle conclusioni e raccomandazioni del seminario di Adare sulla sicurezza delle trasfusioni e l'autosufficienza di sangue, al fine di realizzare gli obiettivi contenuti nella presente risoluzione;

— INVITA la Commissione a presentare con urgenza proposte a sostegno delle azioni degli Stati membri, al fine di incoraggiare lo sviluppo di un'impostazione coordinata in materia di sicurezza delle trasfusioni e dei prodotti emoderivati, tenendo conto delle risoluzioni di cui sopra e utilizzando le conclusioni e raccomandazioni del seminario di Adare sulla sicurezza delle trasfusioni e l'autosufficienza di sangue quale base per il suo lavoro.

⁽¹⁾ GU n. C 15 del 18. 1. 1994, pag. 6.

⁽²⁾ GU n. C 164 del 30. 6. 1995, pag. 1.

⁽³⁾ GU n. C 249 del 25. 9. 1995, pag. 231.

⁽⁴⁾ GU n. C 141 del 13. 5. 1996, pag. 131.

CONCLUSIONI DEL CONSIGLIO

del 12 novembre 1996

sulle encefalopatie spongiformi trasmissibili (TSE)

(96/C 374/02)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

RIFERENDOSI alle proprie conclusioni del 18 giugno 1996 sulle encefalopatie spongiformi trasmissibili (TSE) ⁽¹⁾,

NEL RAMMENTARE le conclusioni del Consiglio del 7 ottobre 1996 sulla ricerca in materia di encefalopatia spongiforme bovina (BSE) e malattie umane correlate;

RIBADISCE che la protezione della sanità pubblica costituisce la principale priorità in materia di prevenzione della trasmissione delle TSE, come dichiarato nelle conclusioni del vertice di Firenze;

PRENDE ATTO che l'importanza fondamentale che si deve annettere alla protezione della salute è stata più volte sottolineata a livello comunitario sin dalle proprie conclusioni del 18 giugno 1996;

PRENDE ATTO delle iniziative adottate dal Parlamento europeo in relazione alla BSE e al morbo di Creutzfeldt-Jacob (CJD);

PRENDE ATTO degli attuali dati epidemiologici relativi alla CJD forniti dagli Stati membri;

PRENDE ATTO degli sviluppi intervenuti dopo le sue conclusioni del 18 giugno 1996, per quanto riguarda:

- la sorveglianza della CJD, a livello di Stati membri ed a livello comunitario;
- il monitoraggio delle prove scientifiche relative alle cause e alla trasmissione della CJD;
- l'istituzione di un comitato pluridisciplinare sulla BSE che consigli la Commissione sui possibili rischi e sulle vie di trasmissione relativi alle TSE, nonché in sede di esame delle priorità per la ricerca scientifica;
- l'istituzione del gruppo Weissmann per esaminare l'attuale stato della ricerca in relazione alla BSE ed

alla CJD, sulle possibili correlazioni tra la BSE e la CJD e per individuare pertinenti iniziative di ricerca;

- altre azioni adottate dai servizi della Commissione nel quadro di varie politiche, compresi i prodotti alimentari, i prodotti farmaceutici, i cosmetici, la tutela dei consumatori, l'agricoltura, la sanità e la sicurezza;

RIBADISCE che, al fine di prevenire il rischio di un'eventuale trasmissione della BSE, si dovrebbe continuare a prendere misure adeguate e a sviluppare adeguatamente i meccanismi individuati nella risoluzione del 18 giugno 1996, in particolare:

- la celere istituzione del controllo epidemiologico della CJD in tutti gli Stati membri, sulla base di dati comparabili, tenendo pienamente conto, quale punto di partenza, del lavoro del programma di ricerca in materia di controllo attuato in cinque Stati membri;
- lo scambio tra Stati membri di informazioni, esperienze e competenze nel settore della diagnosi e del controllo dei casi di TSE;
- la cooperazione, ove necessario, con le organizzazioni internazionali competenti nel settore della sanità pubblica;
- la promozione di adeguate strategie di ricerca intese alla prevenzione delle TSE che tengano pienamente conto delle esigenze in materia di sanità pubblica nonché della consulenza scientifica di gruppi di esperti, quali il gruppo Weissmann e il comitato scientifico pluridisciplinare;

RITIENE che, ai fini della sanità pubblica, vi sia un'esigenza di un adeguato coordinamento tra tutti gli enti interessati, compresi i comitati istituiti dalla Commissione per quanto concerne il settore delle TSE;

SOLLECITA gli Stati membri a collaborare strettamente tra loro in stretto collegamento con la Commissione e con i comitati consultivi istituiti da quest'ultima, al fine di coordinare le proprie politiche in materia sanitaria e i propri programmi per il monitoraggio e il controllo delle TSE negli esseri umani;

CONVIENE di mantenere la questione sotto esame.

⁽¹⁾ GU n. C 194 del 5. 7. 1996, pag. 1.

RISOLUZIONE DEL CONSIGLIO**del 12 novembre 1996****relativa all'integrazione dei requisiti in materia di protezione della salute nelle politiche della Comunità**

(96/C 374/03)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

ricorda gli atti adottati dalla Comunità nel settore della sanità pubblica o che hanno un'incidenza sulla sanità pubblica,

ricorda che il requisito in materia di protezione della salute di qualsiasi proposta deve essere individuato con sufficiente anticipo, affinché il Parlamento europeo e il Consiglio possano tenerne conto all'atto dell'adozione,

osserva che la Commissione, nella sua prima relazione del 29 maggio 1995 sull'integrazione dei requisiti di protezione della salute nelle politiche della Comunità, che individua le politiche comunitarie che hanno un rapporto diretto con la sanità e dimostra che la molteplicità delle politiche e misure che hanno un'incidenza sulla salute rende difficile una visione globale e coerente del loro impatto sulla salute del cittadino, insiste sulla necessità di attuare politiche coerenti, equilibrate ed efficaci dal punto di vista sanitario, che devono essere complementari, nell'ambito delle azioni comunitarie, agli interessi sociali ed economici,

osserva che il Consiglio, con la risoluzione del 20 dicembre 1995, relativa all'integrazione dei requisiti di protezione della salute nelle politiche della Comunità⁽¹⁾, in cui si rallegra della relazione della Commissione, ha convenuto che siano istituiti meccanismi di informazione e coordinamento più adeguati che consentano al Consiglio di essere informato dell'incidenza sulla salute delle proposte di azione comunitaria al fine di consentirgli di adottare le misure appropriate; che il Consiglio ha invitato la Commissione ad assicurare una valutazione rapida e trasparente dell'impatto delle politiche comunitarie sulla salute umana, a segnalare nel suo programma di lavoro annuale tutte le proposte che possono avere un'incidenza sulla protezione della salute e ad elaborare in seguito relazioni annuali sull'integrazione dei requisiti in materia di protezione della salute nelle politiche comunitarie, esaminando, tra l'altro, le iniziative prese nei seguenti settori: politica economica, in particolare fiscale, politica sociale, comprese le questioni relative all'occupazione, libera circolazione dei beni e delle persone, politica agricola e in materia di alimentazione, protezione dei consumatori, ricerca e sviluppo tecnologico, ambiente e trasporti,

SI RALLEGRA della seconda relazione annuale della Commissione del 4 settembre 1996 sull'integrazione dei requisiti di protezione della salute nelle politiche della Comunità, che costituisce un ulteriore contributo verso la piena applicazione delle disposizioni dell'articolo 129 del trattato;

RILEVA che tale relazione esamina in particolare una serie di settori politici chiave in cui si sono verificati gli sviluppi più significativi in materia di salute, ossia la politica sociale, il mercato interno, l'agricoltura, l'alimentazione e la pesca, la ricerca e lo sviluppo, l'ambiente e l'energia, i trasporti, la cooperazione internazionale;

RILEVA inoltre che la Commissione ha istituito, oltre alla consultazione completa interservizi sulle proposte, ulteriori meccanismi di coordinamento, che comprendono la discussione di questioni relative alla salute tra i servizi della Commissione attraverso il gruppo interservizi sulla salute e la creazione di gruppi ad hoc che consentono di esaminare accuratamente problemi particolari o aree di azione politica da un punto di vista sanitario;

OSSERVA altresì che la relazione della Commissione giunge alla conclusione che non è sempre chiaro in che modo procedere alla migliore integrazione possibile di tali requisiti nelle politiche comunitarie o non è sempre possibile giudicarne il successo, e afferma che, con la pubblicazione della relazione, intende stimolare il dibattito pubblico su questi problemi e promuovere la trasparenza e la discussione sulle questioni sanitarie nella Comunità;

RIBADISCE che, al fine di garantire un livello elevato di protezione della salute dei cittadini dell'Unione europea, la Comunità dovrebbe continuare a prestare una particolare attenzione ai requisiti in materia di salute in altre politiche comunitarie;

RIBADISCE la necessità del coordinamento, della coerenza e della complementarità di tutte le attività comunitarie con una dimensione sanitaria, nonché la necessità di coordinamento negli Stati membri;

INVITA la Commissione a proseguire gli sforzi per dar seguito alla risoluzione del Consiglio del 20 dicembre 1995 e a adottare le misure elencate in appresso, che serviranno ad alimentare e stimolare il dibattito tra gli Stati membri e al loro interno, promuovendo una maggiore trasparenza e discussione sui problemi sanitari nella Comunità:

(¹) GU n. C 350 del 30. 12. 1995, pag. 2.

- a sviluppare metodi e criteri adeguati che servano di base per l'integrazione dei requisiti in materia di salute in altre politiche comunitarie;
- a sviluppare metodi, criteri adeguati ed un meccanismo formale di valutazione dell'impatto delle politiche comunitarie sulla salute umana;
- a presentare una relazione sui temi relativi allo sviluppo di metodi, ai criteri e meccanismi volti ad integrare i requisiti in materia di salute in altre politiche comunitarie e a valutare l'incidenza delle politiche comunitarie sulla salute e in quale misura si sia tenuto conto di tali requisiti nella relazione annuale redatta in materia;
- a far sì che si tenga conto degli aspetti sanitari in tutte le fasi dell'elaborazione di proposte e che siano chiaramente individuate le proposte che presentano requisiti in materia di salute.

RISOLUZIONE DEL CONSIGLIO

del 26 novembre 1996

sulla riduzione del fumo nella Comunità europea

(96/C 374/04)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

avendo preso nota che in occasione delle riunioni del giugno 1985 a Milano e del dicembre 1985 a Lussemburgo, il Consiglio europeo ha sottolineato i vantaggi inerenti all'adozione di un programma europeo di lotta contro il cancro;

avendo preso atto che il Consiglio e i rappresentanti dei governi degli Stati membri riuniti in sede di Consiglio hanno adottato, il 7 luglio 1986, con loro risoluzione ⁽¹⁾, un programma d'azione delle Comunità europee contro il cancro che si prefigge, tra i suoi obiettivi, di contribuire al miglioramento della salute e della qualità della vita dei cittadini della Comunità riducendo il numero dei casi di cancro e a questo titolo dà la priorità a misure contro il fumo;

avendo preso atto che il Consiglio e i rappresentanti dei governi degli Stati membri riuniti in sede di Consiglio hanno rafforzato tale obiettivo il 17 maggio 1990 con la decisione 90/238/Euratom, CECA, CEE ⁽²⁾ relativa all'adozione di un piano d'azione 1990-1994 nel quadro del programma «L'Europa contro il cancro»;

avendo preso atto che il 29 marzo 1996 il Parlamento europeo e il Consiglio, con la decisione 646/96/CE ⁽³⁾ che adotta un piano d'azione di lotta contro il cancro nell'ambito dell'azione nel settore della sanità pubblica (1996-2000), hanno sottolineato che occorre ridurre i

fattori di rischio impliciti nei modi di vita, specialmente il fumo;

rammentando che il fumo è un fattore di rischio in talune malattie, in particolare cancro e malattie cardiovascolari, e contribuisce alla morte di 500 000 persone ogni anno nella Comunità;

considerando che occorre proteggere la popolazione in generale, e i giovani in particolare, contro il fumo;

rammentando che, poiché il fumo induce alla dipendenza ed ha effetti a lungo termine, uno degli obiettivi essenziali di qualsiasi strategia volta alla riduzione del fumo è la dissuasione dei giovani dal tabagismo;

sottolineando che l'esposizione al fumo dei prodotti del tabacco è nociva per la salute di tutte le persone esposte;

tenendo conto del fatto che vari Stati membri hanno cercato di scoraggiare il fumo con una serie di misure, compreso l'aumento dei prezzi al dettaglio, in particolare attraverso l'imposizione di accise elevate;

prendendo atto che nella risoluzione ⁽⁴⁾ del 23 novembre 1988 sull'educazione alla salute nelle scuole il Consiglio e i ministri dell'istruzione riuniti in sede di Consiglio hanno identificato il fumo quale rischio per la salute;

prendendo atto che, nelle conclusioni del 13 novembre 1992, il Consiglio e i ministri della sanità riuniti in sede di Consiglio hanno concordato che la scuola è impor-

⁽¹⁾ GU n. C 184 del 23. 7. 1986, pag. 19.

⁽²⁾ GU n. L 137 del 30. 5. 1990, pag. 31.

⁽³⁾ GU n. L 95 del 16. 4. 1996, pag. 9.

⁽⁴⁾ GU n. C 3 del 5. 1. 1989, pag. 1.

tante per l'informazione e l'educazione in materia di prevenzione delle malattie;

considerando che le iniziative indicate nella presente risoluzione avranno effetti tanto più benefici sulla sanità pubblica se saranno associate a programmi di educazione sanitaria durante la scuola dell'obbligo e a campagne di sensibilizzazione del pubblico;

considerando che la protezione della sanità pubblica dovrebbe costituire parte integrante delle altre politiche della Comunità;

prendendo atto che nella risoluzione del 20 dicembre 1995 ⁽¹⁾ il Consiglio ha invitato la Commissione a provvedere affinché le esigenze sanitarie siano integrate in altre politiche della Comunità;

CONSIDERA che è necessario valutare l'impatto sul consumo di tabacco delle misure destinate a favorire il fumo e di altre attività promozionali, da un lato, e degli interventi e provvedimenti destinati a ridurre il tabagismo dall'altro;

PRENDE ATTO delle «Raccomandazioni sul tabacco» del comitato di oncologi ad alto livello adottate nella conferenza di consenso sul tabacco tenutasi a Helsinki nell'ottobre 1996;

RICORDA che la pubblicità al tabacco e la sua influenza sull'incidenza del fumo, in particolare fra i giovani, costituisce oggetto di una proposta della Commissione che è esaminata separatamente;

RICONOSCE che gli Stati membri, grazie alla cooperazione e al coordinamento delle loro politiche e dei loro programmi di controllo per prevenire le malattie e le morti connesse con il fumo e con la dipendenza dal fumo, di concerto con la Commissione, possono contribuire a ridurre le malattie provocate dal fumo nella Comunità;

PRENDE ATTO che gli Stati membri hanno sviluppato strategie per ridurre la diffusione del fumo e che, anche se la gamma di misure varia da uno Stato membro all'altro, esse comprendono:

- permettere la vendita dei prodotti del tabacco soltanto agli adulti;
- riduzione dell'accesso dei giovani ai prodotti del tabacco mediante controlli sulla vendita di tali prodotti

attraverso distributori automatici e mediante il divieto di distribuire campioni gratuiti di sigarette o di vendere singole sigarette;

- incoraggiamento delle misure volte ad ampliare le zone di divieto di fumo sul luogo di lavoro e previsione di una maggiore protezione dei lavoratori contro l'esposizione involontaria al fumo;
- introduzione di restrizioni in materia di fumo all'interno degli edifici aperti al pubblico come ristoranti, cinema, uffici, scuole, università e sui mezzi di trasporto pubblici, prestando particolare attenzione a bambini, giovani, donne in stato di gravidanza e persone con malattie respiratorie;
- aumento delle accise sul tabacco al fine di mantenere i prezzi dei prodotti del tabacco a livelli elevati;
- rafforzamento delle misure di educazione sanitaria dirette a migliorare la conoscenza dei rischi connessi al fumo e a scoraggiare il fumo, in particolare le misure incentrate sui giovani e su altri gruppi di particolare importanza, come le donne in stato di gravidanza;
- introduzione di restrizioni e controlli sulla pubblicità diretta ed indiretta nonché sulla sponsorizzazione e sulle vendite promozionali dei prodotti del tabacco;

NOTA che gli Stati membri hanno introdotto controlli effettivi sull'etichettatura, comprese le avvertenze, e sul tasso di catrame delle sigarette applicabili ai sensi delle direttive comunitarie;

ESORTA gli Stati membri a proseguire l'attività di promozione delle strategie e delle misure volte a ridurre la diffusione del fumo e a scambiarsi regolarmente le informazioni al riguardo;

INVITA LA COMMISSIONE:

- a tenere particolarmente conto, nelle politiche della Comunità, degli effetti deleteri del fumo sulla salute e sulla qualità della vita dei cittadini della Comunità;
- ad effettuare indagini sulle migliori prassi adottate dagli Stati membri per ridurre la diffusione del fumo e sulla valutazione del loro impatto;
- ad esaminare, alla luce delle sue valutazioni in merito alle misure prese dagli Stati membri, le eventuali misure che potrebbero essere ulteriormente adottate dalla Comunità a sostegno delle azioni intraprese dagli Stati membri ai fini della riduzione del fumo;
- a sostenere gli sforzi degli Stati membri per ridurre il fumo e a presentare periodicamente relazioni sui progressi compiuti dalla Comunità nella promozione del coordinamento, da parte degli Stati membri, delle loro politiche e dei loro programmi, nonché sulle possibilità di ulteriori iniziative.

⁽¹⁾ GU n. C 350 del 30. 12. 1995, pag. 2.

COMMISSIONE

ECU (*)

10 dicembre 1996

(96/C 374/05)

Importo in moneta nazionale per una unità:

| | | | |
|----------------------------------|----------|----------------------|----------|
| Franco belga e lussemburghese | 39,9561 | Marco finlandese | 5,79756 |
| Corona danese | 7,41739 | Corona svedese | 8,52575 |
| Marco tedesco | 1,93793 | Sterlina inglese | 0,756585 |
| Dracma greca | 305,403 | Dollaro USA | 1,24746 |
| Peseta spagnola | 163,030 | Dollaro canadese | 1,69130 |
| Franco francese | 6,55290 | Yen giapponese | 141,187 |
| Sterlina irlandese | 0,754252 | Franco svizzero | 1,65400 |
| Lira italiana | 1908,95 | Corona norvegese | 8,08478 |
| Fiorino olandese | 2,17395 | Corona islandese | 83,8167 |
| Scellino austriaco | 13,6360 | Dollaro australiano | 1,55796 |
| Scudo portoghese | 195,851 | Dollaro neozelandese | 1,79104 |
| | | Rand sudafricano | 5,84559 |

La Commissione ha installato una telescrivente con meccanismo di risposta automatica capace di trasmettere ad ogni richiedente, su semplice chiamata per telex, i tassi di conversione nelle principali monete. Questo servizio opera ogni giorno dalle ore 15,30 alle ore 13 del giorno dopo.

Il richiedente deve procedere nel seguente modo:

- chiamare il numero di telex 23789 a Bruxelles;
- trasmettere il proprio indicativo di telex;
- formare il codice «cccc» che fa scattare il meccanismo di risposta automatica che produce l'iscrizione sulla propria telescrivente dei tassi di conversione dell'ecu;
- non interrompere la comunicazione prima della fine del messaggio che è segnalata dall'iscrizione «ffff».

Nota: Presso la Commissione sono altresì in servizio fax a risposta automatica (ai n. 296 10 97 e n. 296 60 11) che forniscono dati giornalieri concernenti il calcolo dei tassi di conversione applicabili nel quadro della politica agricola comune.

(*) Regolamento (CEE) n. 3180/78 del Consiglio (GU n. L 379 del 30. 12. 1978, pag. 1), modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 1971/89 (GU n. L 189 del 4. 7. 1989, pag. 1).

Decisione 80/1184/CEE del Consiglio (convenzione di Lomé) (GU n. L 349 del 23. 12. 1980, pag. 34).

Decisione n. 3334/80/CECA della Commissione (GU n. L 349 del 23. 12. 1980, pag. 27).

Regolamento finanziario, del 16 dicembre 1980, applicabile al bilancio generale delle Comunità europee (GU n. L 345 del 20. 12. 1980, pag. 23).

Regolamento (CEE) n. 3308/80 del Consiglio (GU n. L 345 del 20. 12. 1980, pag. 1).

Decisione del consiglio dei governatori della Banca europea per gli investimenti del 13 maggio 1981 (GU n. L 311 del 30. 10. 1981, pag. 1).

Procedura d'informazione — Regolamentazioni tecniche

(96/C 374/06)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

- Direttiva 83/189/CEE del Consiglio, del 28 marzo 1983, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche (GU n. L 109 del 26. 4. 1983, pag. 8).
- Direttiva 88/182/CEE del Consiglio, del 22 marzo 1988, che modifica la direttiva 83/189/CEE (GU n. L 81 del 26. 3. 1988, pag. 75).
- Direttiva 94/10/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 marzo 1994, recante seconda modifica sostanziale della direttiva 83/189/CEE (GU n. L 100 del 19. 4. 1994, pag. 30).

Notifiche di progetti nazionali di regolamentazioni tecniche ricevute dalla Commissione.

| Riferimento (*) | Titolo | Scadenza della sospensione di tre mesi (*) |
|-----------------|--|--|
| 96/411/DK | Decreto sul controllo dei contatori dell'acqua utilizzati per misurare il consumo di acqua calda e fredda | 24. 1. 1997 |
| 96/412/DK | Decreto sul controllo dei contatori di distribuzione del calore utilizzati per misurarne il consumo | 24. 1. 1997 |
| 96/413/A | Decreto del ministero federale della Scienza, dei Trasporti e delle Costruzioni sulla segnaletica stradale (decreto segnaletica stradale 1996 — StVZVO 1996) | 22. 1. 1997 |
| 96/414/A | RVS 9.261 Tunnel; impianti di aerazione; principi generali | 3. 2. 1997 |
| 96/415/F | Decreto recante attuazione obbligatoria di norme | 27. 1. 1997 |
| 96/416/NL | Regolamento di modifica del regolamento sui progetti per l'ambiente | (*) |
| 96/417/A | Progetto di legge di modifica delle prescrizioni della Carinzia sui prodotti per l'edilizia | 5. 2. 1997 |
| 96/418/D | Requisiti di idoneità al volo di palloni a gas per trasporto di persone | 29. 1. 1997 |
| 96/419/D | Requisiti sull'idoneità al volo di palloni a gas ancorati per trasporto persone | 27. 1. 1997 |
| 96/420/D | Requisiti di idoneità al volo per dirigibili di categoria normale e per servizi di linea | 29. 1. 1997 |
| 96/421/D | Requisiti di idoneità al volo per lo sviluppo e la costruzione di mongolfiere | 29. 1. 1997 |

(*) Anno, numero di registrazione, Stato membro autore.

(*) Periodo nel corso del quale il progetto non può essere adottato.

(*) Senza scadenza, in quanto la Commissione ha accettato la motivazione di urgenza invocata dallo Stato membro autore del progetto.

(*) Senza scadenza, in quanto si tratta di specificazioni tecniche o di altri requisiti connessi con misure di carattere fiscale o finanziario, ai sensi dell'articolo 1, punto 9, secondo comma, terzo trattino della direttiva 83/189/CEE.

(*) Procedura di informazione chiusa.

La Commissione richiama l'attenzione sulla sentenza riguardante la «CIA Security», emessa il 30 aprile 1996 nella causa C-194/94, secondo la quale la Corte di giustizia ritiene che gli articoli 8 e 9 della direttiva 83/189/CEE debbano essere interpretati nel senso che i singoli possono farli valere dinanzi a un giudice nazionale, il quale deve rifiutare l'applicazione di una regola tecnica nazionale che non sia stata notificata conformemente alla direttiva di cui sopra.

Detta sentenza conferma la comunicazione della Commissione del 1° ottobre 1986 (GU C 245 dell'1. 10. 1986, pag. 4).

L'inadempimento dell'obbligo di notifica comporta pertanto l'inapplicabilità delle regole tecniche in esame, di modo che queste ultime siano inopponibili ai singoli.

Per eventuali informazioni su tali notifiche rivolgersi ai servizi nazionali il cui elenco è stato pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 324 del 30 ottobre 1996.

Riepilogo degli avvisi di gare d'appalto pubblicati nel *Supplemento alla Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, finanziate dalla Comunità europea nel quadro del Fondo europeo di sviluppo (FES) o del bilancio comunitario

(Settimana dal 3 al 7 dicembre 1996)

(96/C 374/07)

| Numero appalto | Numero e data del Supplemento alla Gazzetta ufficiale | Paese | Oggetto | Data limite deposito offerte |
|----------------|---|----------------|---|------------------------------|
| 4165 | S 235 del 4. 12. 1996 | Guinea | GN-Conakry: Sostegno al risanamento del settore elettrico in Guinea | 5. 3. 1997 |
| IB/AMS/019 | S 235 del 4. 12. 1996 | Belgio | B-Bruxelles: Supporto tecnico a favore del segretariato del programma Asia-Invest | 21. 2. 1997 |
| 4196 | S 236 del 5. 12. 1996 | Botswana | BW-Selebi-Phikwe: Carri sotterranei a cassone ribaltabile | 5. 3. 1997 |
| 4197 | S 236 del 5. 12. 1996 | Botswana | BW-Selebi-Phikwe: Pale scoop-tram | 5. 3. 1997 |
| 4198 | S 236 del 5. 12. 1996 | Botswana | BW-Selebi-Phikwe: Accumulatori per locomotive | 5. 3. 1997 |
| 4199 | S 236 del 5. 12. 1996 | Botswana | BW-Selebi-Phikwe: Caricatori frontali | 5. 3. 1997 |
| 4205 | S 237 del 6. 12. 1996 | Botswana | BW-Selebi-Phikwe: Attrezzature di pianificazione geologica | 5. 3. 1997 |
| 4192 | S 238 del 7. 12. 1996 | Angola | AO-Luanda: Bando di preselezione per servizi di assistenza tecnica | 10. 2. 1997 |
| 4187 | S 238 del 7. 12. 1996 | Africa del sud | ZA-Pretoria: Assistenza tecnica (<i>dati complementari</i>) | 13. 1. 1997 |

Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata

(Caso n. IV/M.791 — British Gas Trading Ltd/Group 4 Utility Services)

(96/C 374/08)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Il 7 ottobre 1996 la Commissione ha deciso di non opporsi alla suddetta operazione di concentrazione notificata e di dichiararla compatibile con il mercato comune. La decisione si basa sull'articolo 6, paragrafo 1, lettera b) del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio. Il testo completo della decisione è disponibile unicamente in lingua inglese e verrà reso pubblico dopo che gli eventuali segreti d'affari in esso contenuti saranno stati tolti. Esso sarà disponibile:

- in versione cartacea presso gli uffici vendita dell'Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee (vedi lista);
- in formato elettronico nella versione «CEN» della base dati Celex, documento n. 396M0791. Celex è il sistema di documentazione computerizzato del diritto comunitario; per ulteriori informazioni relative agli abbonamenti pregasi contattare:

EUR-OP,
Information, Marketing and Public Relations (OP/4B)
2, rue Mercier
L-2985 LUXEMBOURG
Tel: (352) 29 29 4 24 55; telefax: (352) 29 29 4 27 63

AIUTI DI STATO

C 23/94

Francia

(96/C 374/09)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

*(Articoli 92, 93 e 94 del trattato che istituisce la Comunità europea)***Comunicazione della Commissione relativa alla terza quota dell'aiuto alla ristrutturazione di Air France, approvato dalla Commissione il 27 luglio 1994**

Con la seguente lettera, la Commissione ha notificato al governo francese la sua posizione in merito alla terza quota dell'aiuto di Stato alla ristrutturazione a favore del vettore aereo francese Air France (qui de seguito «AF»):

«Il 27 luglio 1994 la Commissione ha adottato una decisione (qui di seguito "la decisione del 1994") in base alla quale l'aiuto che doveva essere concesso dal governo francese a AF è compatibile, a determinate condizioni, con il mercato comune e con l'accordo SEE ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera c) dell'accordo⁽¹⁾. L'aiuto consiste in un aumento di capitale di 20 miliardi di FRF, pagabile in tre quote (10 miliardi di FRF nel 1994, 5 miliardi di FRF nel 1995 e 5 miliardi di FRF nel 1996). Queste misure di aiuto costituiscono parte di un piano di ristrutturazione denominato "Projet pour l'entreprise" (qui di seguito "il progetto"), inteso a ristabilire l'equilibrio economico e finanziario della compagnia aerea nell'arco del periodo 1994-1996.

La prima quota dell'aiuto è stata effettivamente versata nel 1994 e nel 1995 e la seconda quota nel settembre 1995, dopo che la Commissione ha adottato, nel luglio 1995, una decisione⁽²⁾ (qui di seguito "la decisione del 1995"), con la quale essa dichiarava di non sollevare obiezioni al versamento della seconda quota dell'aumento di capitale. Nella decisione del 1995, la Commissione ritiene che "... tenuto conto dell'andamento del mercato successivamente alla predisposizione del programma, i risultati del primo anno di applicazione del programma stesso sono in generale soddisfacenti. Essa rileva inoltre che la Francia ha adempiuto agli obblighi stabiliti nell'articolo 1 della decisione". La Commissione ha tuttavia rinviato fino al momento del versamento della terza quota nel 1996 eventuali considerazioni sugli effetti della cessione, da parte di AF, della propria partecipazione nel vettore aereo belga Sabena e sull'intenzione della compagnia aerea di posticipare l'acquisto di nuovi

aeromobili. La Commissione ha peraltro espresso preoccupazione per la diminuzione delle entrate e per l'incapacità di attuare le misure di risparmio previste relativamente alle spese del personale, che rischiano di incidere sulla redditività di lungo periodo della compagnia aerea. La Commissione ha pertanto ritenuto che AF dovesse raddoppiare i propri sforzi per attuare il piano inizialmente previsto, al fine di raggiungere gli stessi livelli di produttività degli altri vettori aerei della Comunità.

L'articolo 2 della decisione del 1994 prevede in particolare che la Francia sottoponga alla Commissione, almeno otto settimane prima del versamento della seconda e della terza quota dell'aiuto, una relazione sulla situazione economica e finanziaria di AF. Ai sensi del medesimo articolo, la Commissione può far verificare da consulenti indipendenti la corretta attuazione del piano e l'osservanza delle condizioni cui è subordinata l'approvazione dell'aiuto, tenuto conto dell'andamento della situazione economica e del mercato.

Di conseguenza, con lettera del 26 aprile 1996, protocollata dal Segretariato generale il 29 aprile 1996, il governo francese ha trasmesso alla Commissione la relazione sullo stato di avanzamento della ristrutturazione, che descrive le misure adottate dalla Francia per soddisfare le condizioni cui era subordinata la decisione del 1994. Questa relazione ripercorre inoltre i principali eventi del 1995 ed i risultati ottenuti da AF nel secondo anno di attuazione del progetto, ed illustra le prospettive per il 1996. Alla relazione sono allegati proiezioni finanziarie ed economiche rivedute per il periodo 1994-1997.

Ai sensi dell'articolo 2 della decisione del 1994, la Commissione, di concerto con le autorità francesi, ha nominato un consulente indipendente, WS Atkins (qui di seguito "il consulente"), incaricandolo di assisterla nella verifica della corretta attuazione del piano e dell'osservanza delle condizioni alle quali era subordinata l'approvazione dell'aiuto di Stato. Il consulente ha incontrato più volte rappresentanti di AF e funzionari delle autorità francesi ed ha posto domande ad alcuni concorrenti di

⁽¹⁾ GU n. L 254 del 30. 9. 1994, pag. 73.

⁽²⁾ GU n. C 295 del 10. 11. 1995, pag. 2.

AF. Il 7 giugno 1996 il consulente ha presentato un progetto di relazione alla Commissione nel quale procede ad un esame approfondito della relazione presentata dalle autorità francesi. Il termine di otto settimane di cui all'articolo 2 della decisione del 1994 è stato prorogato al 30 luglio 1996.

In seguito a numerose riunioni con la Commissione, il governo francese ha assunto, con lettera del 12 luglio 1996, i seguenti impegni:

- “1. La Compagnie Nationale Air France continuerà a rispettare il disposto della condizione n. 9 prevista all'articolo 1 della decisione della Commissione del 27 luglio 1994. In particolare, tenuto conto delle osservazioni della Commissione, la Compagnie Nationale Air France attuerà le disposizioni indicate nella sua lettera del 3 luglio 1996.
2. Per quanto riguarda la condizione n. 16, il governo francese garantirà il pieno rispetto dell'accordo intercorso tra la società Aéroports de Paris e la Commissione.
3. Come già indicato nella condizione n. 5 della suddetta decisione della Commissione e conformemente al diritto comunitario, non saranno concessi alla Compagnie Nationale Air France né un nuovo conferimento di capitale, né ulteriori aiuti sotto qualsiasi forma.
4. La prevista fusione della Compagnie Nationale Air France con Air France Europe sarà effettuata a condizioni che non ostacolino il ritorno alla redditività della Compagnie Nationale Air France, né il risanamento di Air France Europe. È pertanto essenziale che sia il piano biennale di Air France Europe, sia il “Progetto per l'impresa” della Compagnie Nationale Air France, integrato dal “Piano di licenziamento volontario PNC”, siano attuati e prorogati dal “Patto di crescita competitiva”.
5. In occasione del versamento della terza quota dell'aiuto, per un importo di 5 miliardi di FRF, una parte di questo importo, pari a un miliardo di FRF, rimarrà in un primo tempo bloccata come acconto delle azioni non remunerate. La Compagnie Nationale Air France presenterà al governo francese una relazione contenente i risultati contabili della società al 31 dicembre 1996. Tale relazione descriverà dettagliatamente lo stato di avanzamento del “Piano di licenziamento volontario PNC” e tutte le informazioni necessarie in merito al “Patto di crescita competitiva” ed alle date di entrata in vigore delle diverse misure contenute nel patto stesso. Questa relazione, corredata delle osservazioni del governo francese, sarà da questo trasmessa alla Commissione entro il 1° marzo 1997.

In una prima ipotesi, il governo francese indicherà alla Commissione che il contenuto della relazione

consente di ritenere che la situazione è soddisfacente. In una seconda ipotesi, qualora emerga che i risultati finanziari ottenuti o i ritardi nell'attuazione delle misure di ristrutturazione previste, del “Piano di licenziamento volontario PNC”, delle misure per l'occupazione o delle altre misure sopra indicate, siano tali da compromettere le prospettive di redditività della Compagnie Nationale Air France, le autorità francesi, nelle loro osservazioni alla Commissione, comunicheranno le ulteriori misure da esse previste per garantire la redditività dell'impresa.

In entrambe le ipotesi, la Commissione verificherà se le informazioni comunicate siano soddisfacenti entro il 31 marzo 1997, termine che sarà eventualmente prorogato qualora la relazione non sia completa. Alla scadenza del termine, se la Commissione non solleva obiezioni, la somma di un miliardo di FRF sarà definitivamente incorporata nel capitale della Compagnie Nationale Air France.”

La Commissione esamina qui di seguito il rispetto delle condizioni contenute nella decisione del 1994, i risultati ottenuti da AF e la sua situazione finanziaria, l'attuazione effettiva del progetto, le nuove misure di ristrutturazione adottate dalla direzione e la futura redditività della compagnia aerea.

Relativamente alle condizioni, la situazione è la seguente:

- come precisato nella decisione del 1995, alla fine del 1994 è stata costituita una holding (il gruppo Air France) che controlla AF e Air Inter. AF e Air Inter collaborano sul piano commerciale, in particolare nell'ambito delle attività di hub svolte all'aeroporto Charles-de-Gaulle di Parigi (CDG) (cfr. infra). Tuttavia, le transazioni tra le due compagnie aeree (ad esempio manutenzione, assistenza a terra e servizi di informatica), che riguardano importi relativamente modesti, sono state effettuate alle condizioni di mercato. Analogamente, i rapporti di AF con Air Charter si sono svolti su base strettamente commerciale (condizioni n. 1 e n. 13);
- secondo le autorità francesi, AF ha già iniziato il processo di privatizzazione interna incoraggiando la partecipazione dei suoi dipendenti al capitale azionario della società. In seguito allo scioglimento della società cooperativa SCMO (“Société coopérative de main-d'œuvre”), in seguito alla modificazione della situazione giuridica di AF (trasformazione della “société anonyme à participation ouvrière” in “société anonyme”) all'inizio del 1995, AF deve versare 180 milioni di FRF a titolo di compensazione ai dipendenti che erano soci della SCMO. Il pagamento sarà effettuato in natura mediante la distribuzione gratuita di azioni per un importo equivalente. Inoltre, i dipendenti che, in base al progetto, hanno accettato ridu-

zioni dello stipendio fino al 31 dicembre 1997 in cambio di azioni gratuite, hanno ricevuto le loro prime azioni nel marzo 1996 (condizione n. 2);

— il capitolo 2 fornisce informazioni dettagliate sull'attuazione del piano. Il rapporto EPTK/dipendente per il 1995 è stato pari a 1 780 000 (65 567 000 000 EPTK/36 837 dipendenti). Questo dato è migliore dell'obiettivo di produttività stabilito per il 1995 dall'articolo 1, paragrafo 3 della decisione del 1994, vale a dire 1 725 500 EPTK/dipendente (condizione n. 3);

— la Commissione non dispone di alcuna prova del fatto che il governo francese sia intervenuto nella gestione di AF in maniera diversa da quella prevista per un normale azionista e che abbia accordato a AF altri aiuti sotto qualsiasi forma (condizioni n. 4 e n. 5);

— l'aiuto è stato utilizzato ai fini della ristrutturazione per ridurre l'indebitamento della compagnia aerea (cfr. infra), che non ha acquisito nuove partecipazioni in altri vettori aerei (condizione n. 6);

— per quanto riguarda la capacità, la decisione del 1994 impone a AF da una parte di non aumentare il numero degli aeromobili della flotta oltre i 146 e dall'altra di non aumentare l'offerta [espressa in posti/km offerti (ASK)] oltre determinati livelli, adattati in funzione dell'aumento del traffico. Anche tenendo conto dei leasing di aeromobili con equipaggio (il numero di apparecchi locati da AF con questa formula è passato da 19 a 13,5 nel periodo di ristrutturazione), nel 1995 la capacità offerta da AF è diminuita rispetto al 1994. Nel 1995 l'offerta espressa in ASK sulle rotte tra Parigi e destinazioni all'interno del SEE e sulle rotte tra il territorio metropolitano francese, esclusa Parigi, e destinazioni all'interno del SEE è diminuito rispettivamente del 4,8% e del 3,8%. Conformemente alla decisione del 1994, AF non ha aumentato il numero delle rotte gestite tra la Francia e destinazioni all'interno del SEE; il numero di rotte gestite da AF è passato da 89 nel 1993 a 75 nell'estate 1995 e a 73 nell'inverno 1995/1996.

Anche l'offerta di Air Charter è diminuita: la flotta è stata ridotta di un'unità (12 aeromobili a fine dicembre 1995, rispetto ai 13 della fine del 1994) ed il numero dei posti offerti è diminuito del 6% rispetto al 1994.

In base a questi elementi, la Commissione ritiene che siano state soddisfatte le condizioni relative all'offerta (condizioni n. 7, 8, 11 e 12):

— la Francia non ha concesso alcun trattamento preferenziale a Air France per quanto riguarda l'attribuzione dei diritti di traffico (condizione n. 10);

— come evidenziato dalla decisione del 1995, la catena alberghiera Mériidien è stata ceduta al gruppo Forte nel settembre 1994, conformemente all'impegno assunto dalla Francia nei confronti della Commissione (condizione n. 14);

— le norme sulla distribuzione del traffico all'aeroporto di Orly sono conformi alla decisione della Commissione del 27 aprile 1994, come riconosciuto nella decisione del 1995 (condizione n. 15);

— per quanto riguarda il fatto di praticare i prezzi più bassi, è opportuno rilevare, in generale, che il raffronto dei prezzi deve riferirsi a servizi comparabili. Per il consumatore, i voli diretti e i voli indiretti (vale a dire i voli con coincidenza) sono prodotti diversi che gli vengono proposti a prezzi diversi. Un volo indiretto è un servizio di livello inferiore rispetto ad un volo diretto. Questo è particolarmente vero per le rotte all'interno del SEE, cui si riferisce la condizione n. 9, relativamente alle quali la durata della maggior parte dei voli è compresa tra una e due ore. Un volo indiretto dura almeno due ore in più (durata della deviazione e dello scalo) ed implica pertanto una notevole differenza nel servizio. Di conseguenza, gli uomini d'affari che effettuano viaggi di andata e ritorno nella stessa giornata su una rotta all'interno del SEE cercheranno, per motivi evidenti, di evitare i voli indiretti a beneficio dei voli diretti.

La Commissione ha esaminato i ricorsi relativi alla politica di tariffazione di AF su 26 rotte all'interno del SEE. In particolare SAS, KLM e Lufthansa hanno reclamato contro la politica di tariffazione condotta da AF su diverse rotte all'interno del SEE. Queste rotte possono essere suddivise in due categorie: la prima comprende le rotte per cui AF ha fornito sufficienti elementi per dimostrare che la sua politica di tariffazione è conforme alla condizione n. 9, e la seconda si riferisce alle rotte per le quali sembra che questa condizione non sia stata rispettata.

Per quanto riguarda il primo gruppo di rotte, la situazione è la seguente: SAS ha presentato un reclamo per le rotte tra Lione/Nizza e Göteborg, Stoccolma, Oslo e Copenaghen. AF ha potuto dimostrare che una compagnia aerea pratica un prezzo inferiore al suo. KLM ha introdotto un reclamo relativo alle rotte tra Stoccolma e Mulhouse e Strasburgo, tra Göteborg e Strasburgo e tra Marsiglia e Hannover. AF ha dimostrato, per tutte queste rotte, che esiste un prezzo inferiore o identico a quello da essa praticato. Più in particolare, per quanto riguarda la rotta tra Stoccolma e Strasburgo, AF aveva allineato la propria tariffa sulla tariffa più bassa di KLM. Il 9 aprile 1996 KLM ha annullato questa tariffa ed AF si è ritrovata ad avere la tariffa più bassa. AF ha quindi, a

sua volta, annullato la propria tariffa dopo che questo problema era stato sottoposto alla sua attenzione. La Commissione non ritiene che si tratti di una situazione dominante in materia di prezzi, poiché AF non ha preso l'iniziativa di introdurre la tariffa più bassa per attaccare i prezzi dei suoi concorrenti. Il reclamo presentato da Lufthansa riguarda le rotte tra Berlino ed Oslo, Firenze, Milano, Napoli e Lisbona, le rotte tra Lisbona e Francoforte, Düsseldorf, Hannover e Monaco e la rotta tra Francoforte e Roma. Lufthansa o non ha raffrontato servizi analoghi o non è stata in grado di provare l'esistenza di tariffe comparabili inferiori offerte da AF. Per parte sua, AF ha dimostrato di non proporre la tariffa più bassa.

Per quanto riguarda il secondo gruppo di rotte, la posizione della Commissione è la seguente: l'anno scorso è stata commessa una violazione minore, quando AF ha offerto un volo Amsterdam-Parigi a 220 NLG, rispetto ai 353 NLG chiesti da KLM. Dopo l'intervento della Commissione in seguito ad un reclamo presentato da KLM, AF ha prontamente regolarizzato la situazione. Inoltre, la Commissione ritiene che AF abbia praticato i prezzi più bassi su quattro rotte tra Parigi e la Scandinavia (le rotte tra Parigi e Göteborg, Stoccolma, Oslo e Copenaghen), relativamente alle quali SAS ha presentato un reclamo. Dal 1° aprile 1996 AF propone su queste rotte due tipi di tariffe, vale a dire le tariffe andata e ritorno promozionali VSX4 da Parigi a destinazione Copenaghen e Göteborg e le tariffe di andata e ritorno Le Kiosque QSX3 da Parigi a destinazione Copenaghen, Göteborg e Stoccolma. Le tariffe VSX4 e QSX3 sono entrambe inferiori alle tariffe più basse proposte dall'unico concorrente di AF (SAS) per servizi comparabili sulle suddette rotte. La differenza di prezzo variava dal 2,6 % sulle rotte tra Parigi e Stoccolma ed Oslo al 25 % sulla rotta tra Parigi e Copenaghen. Tale condotta commerciale è assimilabile al fatto di praticare i prezzi più bassi, poiché le condizioni previste per i biglietti di Air France sono le stesse offerte dal suo concorrente e il prodotto può quindi essere considerato equivalente a quello del concorrente ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 9 della decisione del 1994. Tuttavia, AF ha informato la Commissione con lettera del 3 luglio 1996 che le tariffe QSX3 sopra citate sono state aumentate, in modo che AF non pratica più i prezzi più bassi, e che le tariffe VSX4 sono state annullate (condizione n. 9).

Per quanto riguarda la situazione dell'aeroporto di Orly, la Commissione ha concluso nel senso che la decisione della società Aéroports de Paris (qui di seguito "ADP") di modificare la distribuzione del traffico tra le due aerostazioni (che, in linea di massima, prevedeva di concentrare, nel corso del 1996, i voli del gruppo Air France e di Corsair all'aerostazione Ovest, e i voli delle altre compagnie aeree all'aerostazione Sud) avrebbe potuto condurre ad una situazione in cui non si sarebbe potuto garantire l'uguaglianza di trattamento tra i vettori che gestiscono voli in partenza da questo aeroporto.

In occasione delle riunioni tenutesi con i funzionari della Commissione, le autorità aeroportuali hanno riconosciuto la necessità di intervenire in tre direzioni:

- ulteriore trasferimento del traffico dall'aerostazione Sud all'aerostazione Ovest di Orly;
- instaurazione di uno strumento destinato a garantire la trasparenza per le condizioni di gestione;
- accordo per la realizzazione di ulteriori lavori ed accelerazione dei lavori inizialmente previsti all'aerostazione Sud.

Di conseguenza, con lettere del 5 e dell'11 luglio 1996, ADP si è obbligata ad adempiere ai sette impegni qui di seguito riportati. Con lettera del 12 luglio 1996, il primo ministro francese ha confermato alla Commissione che il governo francese garantirà il pieno rispetto degli impegni assunti da ADP, vale a dire:

- 1) seguire gli sviluppi dell'utilizzazione della capacità esistente in ciascuna delle aerostazioni di Orly, per programmare le necessarie modifiche della distribuzione non appena l'esigenza, quantitativa o qualitativa, si manifesti;
- 2) trasferire entro il 30 ottobre 1996, che segna l'inizio della stagione invernale IATA, un volume di traffico di circa 15 000 movimenti e 1 200 000 passeggeri all'anno dall'aerostazione Sud all'aerostazione Ovest, in base alla situazione rilevata all'inizio del 1996 nelle due aerostazioni (ne sarà data comunicazione alle compagnie aeree il 15 agosto 1996);
- 3) rendere possibile, quando la dimensione di una compagnia aerea lo consente, che vengano destinate ad essa zone preferenziali, senza che ciò implichi un uso esclusivo di tali zone, né la generalizzazione del provvedimento;
- 4) pubblicare mensilmente, a partire dal 1° settembre 1996, indicatori dettagliati dell'allocazione delle risorse dell'aeroporto di Orly, relativi ai seguenti elementi:
 - a) *i rapporti di contatto all'aerostazione degli aeromobili accostabili in stazionamento:*

oltre ai rapporti di contatto medi calcolati globalmente per ciascuna aerostazione, per ciascuna compagnia aerea saranno pubblicati mensilmente i rapporti relativi ai seguenti voli:

 - di categoria Schengen alle ore di punta ed alle ore non di punta;
 - di breve distanza alle ore di punta ed alle ore non di punta;
 - di lunga distanza alle ore di punta ed alle ore non di punta;

- charter alle ore di punta ed alle ore non di punta.

Richieste specifiche dei rapporti di contatto per destinazioni precise saranno soddisfatte se si tratta di voli diretti.

L'elaborazione di questi dati tra il 1° settembre 1996 ed il 31 dicembre 1996 sarà effettuata manualmente e potrà pertanto essere soggetta ad un certo margine di errore;

b) *il numero di sportelli di check-in utilizzati in base alla capacità dell'aeromobile:*

il rapporto del numero di sportelli di check-in offerti in base alla capacità dell'aeromobile è pubblicato sotto forma di tabelle utilizzate dal comitato di coordinamento. Il rapporto è di 25 passeggeri l'ora.

La pubblicazione dell'utilizzazione effettiva degli sportelli presuppone che venga conteggiato il numero dei passeggeri registrati. La generalizzazione di questo conteggio comporta quanto segue:

- il recupero manuale di informazioni per le compagnie aeree che effettuano manualmente il check-in a Orly Sud;

- l'applicazione di una procedura manuale a Orly Ovest, essendo scarsamente utilizzati i terminali informatici e non accessibile il sistema Air France Europe;

5) realizzare i seguenti miglioramenti al calendario dei lavori previsti per l'aerostazione Sud:

- anticipare al mese di luglio 1997 la ristrutturazione della zona di check-in n. 4, escludendone i voli di linea del regime Schengen e sistemandovi i tour operator nel 1997; i lavori dovranno essere terminati nel mese di dicembre 1997;
- anticipare alla fine del 1997 la realizzazione dei lavori di miglioramento della circolazione nel molo Ovest mediante l'ampliamento dell'ingresso del molo; accelerare la costruzione della scala della hall 3 per metterla in servizio al più presto nel 1997, tenuto conto dei vincoli connessi alle prescrizioni della commissione di sicurezza;

6) realizzare o iniziare i seguenti, ulteriori lavori:

- costruzione di un passaggio pedonale tra le aerostazioni, che sarà terminato il 15 ottobre 1996;

- separazione dei flussi di traffico nel molo Ovest, che sarà realizzata nel 1999, per migliorare le condizioni di attesa;

- riprogrammazione ed anticipazione della costruzione di un satellite nella parte Sud dell'aerostazione per migliorare la capacità e i rapporti di contatto (prima fase: gennaio 1999; seconda fase: dicembre 1999);

7) realizzare i lavori programmati in base al seguente calendario:

- installazione, entro novembre 1996, di una sala VIP nel molo Ovest in aggiunta alla prima sala all'entrata del molo;

- ristrutturazione della sala voli nazionali/Schengen del molo Ovest nel 1997;

- ristrutturazione delle zone di check-in al pianterreno (zona 1 entro il 15 settembre 1996; zona 2 entro il 15 giugno 1997; zona 3 entro marzo 1999);

- realizzazione della segnaletica nelle sale passeggeri entro il mese di ottobre 1996;

- ampliamento della sala di consegna bagagli entro il mese di settembre 1997;

- messa in servizio dell'ascensore del parcheggio auto P1 entro il mese di marzo 1997;

- ristrutturazione della zona di attesa e dei negozi della zona *duty-free* entro il mese di dicembre 1996;

- installazione di banconi per gli autonoleggi entro il mese di dicembre 1996;

- sistemazione della stazione dei taxi entro il 30 ottobre 1996 e installazione di una pensilina entro il mese di gennaio 1997;

- messa in servizio, davanti alla zona partenze, di una seconda fermata della navetta che collega i parcheggi auto più distanti.

Per quanto riguarda i risultati economici di AF e l'attuazione del progetto, la situazione è illustrata qui di seguito.

1. Risultati e situazione finanziaria di Air France nel 1995

Come osservazione preliminare, è opportuno ricordare che l'anno scorso AF ha effettuato una revisione delle proiezioni finanziarie del progetto. Le proiezioni rivedute sono state trasmesse alla Commissione contemporaneamente alla relazione sulle attività del 1994, prima del versamento della seconda quota dell'aiuto. Dalle proiezioni rivedute emergeva che i risultati di esercizio di AF nel 1995-1996 sarebbero stati inferiori a quanto inizialmente previsto [...]. La diminuzione era dovuta al fatto

che le entrate sarebbero diminuite nel periodo di ristrutturazione e che le spese di personale sarebbero state più elevate del previsto. Come precedentemente indicato, la Commissione ha espresso preoccupazioni per le diminuzioni previste ed ha immediatamente richiesto ad Air France di adottare nuove misure di ristrutturazione, in modo da conseguire i livelli di produttività raggiunti dagli altri vettori aerei dell'Unione europea.

In generale, nel 1995 AF ha dovuto far fronte a diverse difficoltà interne (conflitto con il personale commerciale di bordo, cfr. infra), ma soprattutto a problemi che esorbitano dal suo controllo, come la sospensione dei servizi da e per l'Algeria, le proteste contro i test nucleari francesi nel Pacifico, l'ondata di attentati terroristici del terzo trimestre 1995 e gli scioperi dei controllori di volo francesi alla fine del 1995. I risultati finanziari della compagnia aerea sono stati inferiori alle proiezioni finanziarie iniziali del progetto.

Dopo la costituzione di un accantonamento di 630 milioni di FRF per le indennità relative ai licenziamenti volontari (cfr. supra), AF ha registrato una perdita netta di 1,869 miliardi di FRF a fronte della perdita di [...] prevista dal progetto. Questa perdita, superiore di 604 milioni di FRF rispetto a quella registrata nel 1994, è dovuta ad una diminuzione delle entrate, a spese di personale più elevate del previsto, a minori sopravvenienze attive e, principalmente, alla costituzione di un accantonamento supplementare per far fronte alle nuove spese di ristrutturazione.

La tendenza alla diminuzione delle entrate rilevata nel 1994 è stata confermata nel 1995. Il fatturato è stato pari a 39,370 miliardi di FRF nel 1995, vale a dire l'1,6 % in meno rispetto al 1994, [...] in meno della cifra indicata nelle previsioni iniziali e [...] in meno della cifra indicata nelle previsioni rivedute. Questa caduta delle entrate è dovuta agli eventi sopra indicati (secondo AF, i mancati profitti imputabili ai fattori esogeni sopra riportati sono pari ad un importo compreso tra 800 e 900 milioni di FRF), ad entrate per passeggero inferiori al previsto ed a fluttuazioni dei tassi di cambio, che hanno ridotto il valore dei biglietti espressi in valute che si sono svalutate rispetto al franco francese. La diminuzione delle entrate non è stata integralmente compensata dalla corrispondente riduzione delle spese espresse in dollari statunitensi (carburante): ne è risultata nel 1995 una perdita di esercizio di 21 milioni di FRF rispetto all'utile di esercizio di [...] previsto nel piano iniziale ([...] secondo le proiezioni rivedute). D'altro canto, le fluttuazioni dei tassi di cambio da un lato, e la diminuzione dei tassi di interesse dall'altro, hanno determinato una forte diminuzione degli interessi pagati da AF (- 23 % rispetto alle previsioni iniziali e - 31 % rispetto alle previsioni rivedute).

La riduzione delle spese di personale è stata inferiore di 596 milioni di FRF all'obiettivo previsto dal progetto, con una differenza del 5 % rispetto al progetto (la differenza è dell'1,4 % rispetto alle proiezioni rivedute).

Le sopravvenienze attive sono state inferiori al previsto poiché AF ha ceduto meno attività di quelle previste dal progetto: AF aveva deciso di vendere la sua partecipazione azionaria nella compagnia alberghiera Méridien e di cedere 22 aeromobili e altre attività. Anche se la somma ottenuta dalla cessione di Méridien è stata nettamente superiore alle previsioni (AF ha ricevuto [...] nel 1994 e nel 1995 ed è ancora creditrice di una somma di [...]), non essendosi ancora concluse le trattative in materia — la somma prevista in base al progetto era di [...] e anche se AF ha ceduto la sua partecipazione azionaria nel vettore aereo Sabena (per circa 680 milioni di FRF), cessione che non era inizialmente prevista, alla fine del 1995 la somma totale delle vendite registrava un disavanzo di circa [...] rispetto al progetto ([...] rispetto alle proiezioni rivedute). Il motivo del disavanzo consiste nel fatto che [...] e che gli aeromobili venduti sono stati inferiori al previsto (alla fine del 1995 la somma ricavata dalla vendita di aeromobili è risultata inferiore di [...] rispetto alle previsioni del progetto).

[...] La vendita di aeromobili non ha fornito i risultati previsti a causa della scarsa richiesta di aeromobili usati e del rinvio dell'acquisto di aeromobili nuovi.

L'accantonamento supplementare di 630 milioni di FRF costituito da AF è destinato a finanziare altre misure di ristrutturazione volte in particolare a ridurre le spese di personale e ad aumentare le entrate. Le nuove misure di ristrutturazione sono qui di seguito illustrate.

Per quanto riguarda l'utilizzo dei 15 miliardi di FRF dell'aiuto di Stato già ricevuti, al 31 dicembre 1995 AF aveva rimborsato 7,3 miliardi di FRF dei debiti a breve e a lungo termine. Inoltre, AF ha conservato 8,4 miliardi di FRF in denaro ed in titoli a breve termine che serviranno a rimborsare i prestiti al momento della loro scadenza. Gli interessi maturati sui titoli servono a pagare gli interessi dei debiti che per ora non possono essere rimborsati senza dar luogo ad onerose penali. Alla fine del 1995 l'indebitamento netto era leggermente inferiore a quanto previsto nel progetto e dovrebbe diminuire ulteriormente nel 1996. Nel 1995 il rapporto di indebitamento della compagnia aerea è stato peggiore di quanto inizialmente previsto (2,6 invece di 2,1), poiché le maggiori perdite hanno fatto diminuire il valore dei capitali propri.

Globalmente, anche se i risultati finanziari di AF nel 1995 sono stati inferiori alle previsioni iniziali, la situazione sta migliorando nel 1996: ad esempio, il risultato netto al 31 marzo 1996, dopo la costituzione dell'accantonamento per la ristrutturazione, è di - 877 milioni di FRF, molto vicino al risultato netto previsto nel progetto per la fine del 1995 ([...])⁽¹⁾. Questo miglioramento è dovuto in particolare alle misure supplementari di riduzione dei costi attuate dalla direzione (cfr. infra).

⁽¹⁾ Nel 1995 AF ha modificato il termine del suo anno contabile dal 31 dicembre al 31 marzo, per far coincidere il suo esercizio finanziario con l'annata IATA, che si basa sulle stagioni invernale ed estiva.

2. L'attuazione del progetto ed i risultati economici del 1995

Le riduzioni di personale sono globalmente superiori agli obiettivi stabiliti nel progetto. Nel 1995 hanno lasciato la compagnia aerea 1 699 dipendenti, per cui il numero di posti soppressi nei due primi anni della ristrutturazione si eleva a 4 220 (2 537 nel 1994), vale a dire l'85 % dell'obiettivo di 5 000 posti di lavoro soppressi inizialmente previsto dal progetto. Alla fine del 1995 il personale totale ammontava a 36 837 dipendenti invece dei 37 251 previsti. Tuttavia, la riduzione del personale commerciale di bordo e del personale tecnico di bordo è stata inferiore al previsto, e per questo motivo la riduzione delle spese di personale è stata inferiore al previsto.

Al 1° aprile 1995 AF aveva pienamente realizzato la riorganizzazione della compagnia aerea in 11 centri di profitto (CDP), conformemente al progetto. L'assegnazione del personale commerciale di bordo ai CDP ha inciso negativamente sulle relazioni sociali all'interno di AF, ma l'agitazione sociale verificatasi in seno alla compagnia aerea ha avuto soltanto un'influenza minore sulla sua prestazione finanziaria. La direzione ha deciso di abbandonare l'idea iniziale di allocare il personale commerciale di bordo ai centri di profitto, poiché essa avrebbe determinato una sottoutilizzazione di personale in alcuni CDP e una sovrautilizzazione di personale in altri. La direzione sta attualmente elaborando, con l'assistenza del consulente KPMG, un sistema volto ad ottimizzare l'assegnazione del personale, che è basato sull'istituzione di turni di servizio nei vari CDP e che essa comincerà ad applicare nei prossimi mesi.

In base al progetto, nell'arco del periodo di ristrutturazione dovevano essere consegnati 17 nuovi aeromobili per un corrispondente investimento nella flotta pari a 11,5 miliardi di FRF di cui 7,6 miliardi di FRF per l'acquisto di aeromobili nuovi. D'altro canto, AF aveva previsto di vendere 34 aeromobili. In seguito agli acquisti ed alle vendite, AF avrebbe dovuto razionalizzare la propria flotta riducendo i diversi tipi di apparecchi.

Il programma di investimento è stato rinviato mediante negoziati con i fabbricanti di aeromobili, poiché AF ha deciso di investire meno nell'acquisto di aeromobili nuovi e maggiormente nel settore sociale, al fine di migliorare i risultati di esercizio. Questa scelta risulta dagli accantonamenti iscritti nei bilanci del 1995 e del 1996 per finanziare le nuove misure di ristrutturazione, che sono essenzialmente intese a ridurre le spese di personale. AF ha infatti compreso di dover ridurre maggiormente le sue spese di personale per migliorare il risultato di esercizio. Per finanziare i corrispondenti aumenti delle spese connessi ai licenziamenti volontari, AF ha ritardato i suoi investimenti nell'acquisto di aeromobili nuovi.

Per quanto riguarda il rinnovamento della flotta, la situazione è pertanto la seguente: alla fine del 1995, AF aveva venduto soltanto 10 aeromobili e non è prevista

alcuna vendita nel 1996. Rispetto al piano di investimento iniziale, sono stati consegnati soltanto 8 aeromobili e le altre consegne sono state rinviate o annullate. L'età media della flotta operativa era di 8,5 anni alla fine del 1995 (7,8 anni escludendo i Concorde e gli aeromobili per il trasporto di merci). Relativamente alla razionalizzazione della flotta, la politica di AF non consiste più nell'acquisto di nuovi aeromobili, ma nel rimodernamento di quelli vecchi. AF compensa l'annullamento e il differimento delle consegne con la conversione degli aeromobili. La compagnia aerea è tuttavia in ritardo rispetto al progetto per quanto riguarda l'obiettivo di ridurre i tipi e le versioni di aeromobili, che dovrebbe essere ora conseguito a fine 1997. A questa data AF dovrà aver eliminato dalla sua flotta 4 tipi o versioni di aeromobili (DC 10, B747-300 Combi, A300 Lunga distanza e A310 Media distanza) e convertito due versioni in una (conversione del B747-100 e del B747-200 Combi in B747 Triclasse).

L'offerta di AF, espressa in ASK, è aumentata nel 1995 rispetto al 1994 (+ 1,5 %), ma è risultata inferiore del 2 % rispetto alle previsioni rivedute, che erano a loro volta inferiori alle previsioni iniziali. Di conseguenza, il numero di posti offerti è aumentato ed il numero di passeggeri e la quantità di merci trasportate sono risultate superiori alle previsioni iniziali. Nonostante questi miglioramenti della produttività, il fatturato è stato inferiore al previsto, registrando una diminuzione preoccupante delle entrate per passeggero ([...] rispetto alle previsioni rivedute e [...] rispetto al 1994). Conformemente alle aspettative di AF, il coefficiente di carico è leggermente diminuito dal 1994, passando dal 73 % al 71 %, ma si raffronta favorevolmente rispetto alla media europea (nel 1995 il coefficiente di carico totale della AEA è stato del 69,8 %). Inoltre, nonostante la riduzione del coefficiente di carico, l'aumento dell'indicatore di efficacia (EPTK/dipendente) ha superato l'obiettivo previsto dal progetto. Relativamente alle merci, il volume (tonnellata-chilometro trasportata) è risultato superiore al previsto, anche se, ancora una volta, le entrate non sono state al livello delle attese ([...] rispetto alle proiezioni rivedute e [...] rispetto al 1994).

3. Le nuove misure di ristrutturazione

Per correggere alcune delle tendenze finanziarie sopra descritte, AF ha adottato e intende adottare, conformemente alle raccomandazioni della Commissione formulate nella decisione del 1995, misure supplementari per incrementare le entrate e ridurre ulteriormente i costi. Per aumentare le entrate, dall'aprile 1996 AF gestisce un nuovo hub presso l'aeroporto Charles-de-Gaulle (CDG) che dovrebbe migliorare l'interconnessione tra i suoi servizi. Le entrate derivanti da questo nuovo sistema di coordinamento delle coincidenze presso tale aeroporto dovrebbero essere migliorate anche attraverso la messa in servizio del nuovo sistema di gestione delle entrate acquisito da AF. Il pieno effetto di queste misure dovrebbe avvertirsi nel mese di settembre/ottobre 1996.

Per quanto riguarda la riduzione dei costi, di cui le spese di personale costituiscono l'aspetto più preoccupante, due iniziative meritano di essere menzionate. Nel settembre 1995 la direzione ha varato un nuovo programma di ristrutturazione delle risorse umane basato sul personale commerciale di bordo (PNC) (il piano di licenziamento volontario PNC, qui di seguito "piano PNC"). Il piano PNC ha l'obiettivo di assumere personale più giovane con un livello retributivo meno elevato e prevede 1 200 licenziamenti volontari, da finanziarsi mediante un accantonamento di 630 milioni di FRF (cfr. supra) che è stato iscritto nella contabilità del 1995. Per l'attuazione del piano PNC, esistevano due possibili scenari: il primo, quello prescelto da AF, prevede un programma accelerato di licenziamenti volontari su due anni (1997-1998); il secondo prevedeva di ripartire i 1 200 licenziamenti volontari su tre anni. Il piano prevede inoltre l'introduzione di metodi di lavoro più flessibili. AF ha iscritto nel bilancio del 1995 un accantonamento di 630 milioni di FRF per coprire i costi dei licenziamenti volontari (il costo medio di un licenziamento volontario è stimato in 525 000 FRF per persona). Il periodo di ammortamento di questo investimento è stimato in tre anni, poiché i flussi di tesoreria cumulativi di esso diverranno positivi nel 1999. Per quanto riguarda l'attuazione del piano, all'inizio del 1996 Air France ha già ottenuto i $2/3$ dei licenziamenti volontari previsti.

Inoltre, la direzione intende attuare nel primo trimestre del 1997 un nuovo programma triennale, il "Patto di crescita competitiva" (qui di seguito "il patto") che consentirà una nuova riduzione del personale a terra mediante licenziamenti volontari che saranno finanziati con un accantonamento di 1,365 miliardi di FRF da costituirsi nel 1996, mediante un aumento della produttività dei piloti e del personale commerciale di bordo [...]. L'obiettivo del patto è consentire una riduzione dei costi e miglioramenti della produttività per un importo pari a 830 milioni di FRF all'anno da qui al 1999. Il patto è attualmente in corso di adozione da parte della direzione e sarà reso pubblico durante l'estate 1996.

4. Reddittività futura

Le nuove proiezioni finanziarie forniscono una valutazione più realistica delle entrate che AF riuscirà probabilmente a produrre. Nel 1996 le entrate saranno inferiori alle previsioni iniziali ([...]) e alle proiezioni rivedute dell'anno scorso ([...]). Questa diminuzione si spiega principalmente con il fatto che il rafforzamento della concorrenza che AF deve affrontare riduce coefficienti di carico e la reddittività, in particolare nel mercato europeo (anche se il coefficiente di carico di AF era comparabile nel 1995 alla media della AEA). In base alle nuove proiezioni finanziarie, nel 1996 AF registrerà perdite pari a 212 milioni di FRF, al netto dei nuovi accantonamenti per la ristrutturazione di 1,365 miliardi di FRF (cfr. infra). Questo risultato si confronta negativamente rispetto ai profitti per [...] previsti dal progetto. Tuttavia le per-

dite del 1996 costituiscono una previsione prudente e, in base alle ultime tendenze, AF dovrebbe portare la contabilità in pareggio alla fine di quest'anno. Nonostante le perdite più elevate del previsto registrate nell'arco del periodo di ristrutturazione, AF potrà in essere quasi integralmente la struttura finanziaria prevista dal progetto. Questa conclusione deriva dal fatto che il rapporto di autonomia finanziaria conseguito da AF nel 1996 è molto vicino al livello inizialmente previsto; più precisamente, dalle nuove proiezioni finanziarie risulta che, al netto della deduzione, dal risultato del 1996, di un accantonamento di 1,365 miliardi di FRF per riduzioni di personale, questo tasso sarebbe pari a 1.1.

Per quanto riguarda la cessione delle attività (cfr. capitolo 1 per quanto riguarda la situazione del 1995), alla fine del 1996 il risultato della vendita di aeromobili dovrebbe essere globalmente inferiore di 0,2 miliardi di FRF all'importo previsto, in quanto le vendite di aeromobili sono state inferiori al previsto per il rinvio dell'acquisto di aeromobili. D'altra parte, come sopra menzionato, gli investimenti in aeromobili saranno inferiori alle previsioni iniziali. Per quanto riguarda la modernizzazione della flotta, AF ha riveduto il suo programma di consegne iniziale. Come rilevato in precedenza, il ritardo accumulato negli investimenti inizialmente previsti è dovuto alla decisione della direzione di spendere più denaro in misure sociali di ristrutturazione, in modo da consentire un miglioramento del risultato di esercizio.

Dei 17 aerei nuovi che, in base al progetto, dovevano essere consegnati nell'arco del periodo di ristrutturazione, ne sono stati effettivamente messi in servizio soltanto 7, il che corrisponde a una riduzione dell'investimento netto pari a circa [...] nel periodo 1994-1996 previsto dal piano ([...] nel 1995). Da questa somma hanno potuto essere dedotti 500 milioni di FRF, poiché il tasso di cambio effettivo del dollaro statunitense nel 1994 e nel 1995 è stato più favorevole ad AF di quanto fosse inizialmente previsto, determinando una corrispondente riduzione del risparmio netto effettivo. Questa riduzione dell'investimento netto è ampiamente compensata dalla diminuzione delle entrate di esercizio (le somme ricavate dalla gestione sono inferiori di [...] alle previsioni), il che elimina qualsiasi rischio di sovracapitalizzazione di AF. Ciò è confermato dal tasso di autonomia finanziaria conseguito da AF nel 1996, che corrisponde a quello inizialmente previsto.

La nuova base di costi, che sarà inferiore per AF in seguito all'attuazione delle nuove misure di ristrutturazione, consentirà alla compagnia aerea di utilizzare i nuovi aeromobili in maniera più efficace.

5. Valutazione giuridica

La Commissione ha considerato l'aumento di capitale di 20 miliardi di FRF, effettuato nel 1994, un aiuto compa-

tibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c), a condizione che fossero rispettate alcune condizioni. Per esaminare se l'aiuto continua ad essere compatibile con il mercato comune nonostante le violazioni rilevate rispetto alle condizioni n. 9 e n. 16 e rispetto al progetto, la Commissione ha seguito un approccio globale, tenendo conto e raffrontando le violazioni rispetto agli obiettivi e alle condizioni rispettate, nonché ai nuovi impegni assunti dalle autorità francesi.

L'aiuto ad AF è stato approvato come aiuto alla ristrutturazione inteso a ripristinare la redditività finanziaria e commerciale della compagnia aerea. Il ritorno alla redditività è di conseguenza una delle principali condizioni della compatibilità dell'aiuto con il mercato comune. Pur riconoscendo il grande impegno di AF per attuare la ristrutturazione, la Commissione ritiene poco probabile che tutti gli obiettivi finanziari originariamente previsti siano conseguiti nel termine indicato dal progetto (31 dicembre 1996). Per porre rimedio a questa situazione, la direzione sta ponendo in essere nuove misure di ristrutturazione per ridurre i costi e migliorare l'efficienza. Un'attuazione positiva di queste misure è molto importante per AF. Alcune di queste misure devono essere applicate durante il periodo di ristrutturazione, altre in seguito: esse obbligano AF a costituire accantonamenti nei bilanci del 1995 e del 1996 per ulteriori ristrutturazioni. Di conseguenza, queste misure hanno un'incidenza diretta sulla contabilità di AF nel periodo 1994/1996 ed in particolare sulle perdite nette del 1995 e del 1996, che sono appesantite degli accantonamenti corrispondenti alle misure di ristrutturazione, non previsti dal progetto.

Per quanto riguarda il piano PNC, la sua applicazione è già a buon punto (2/3 del personale interessato ha accettato il licenziamento volontario) [...]. Questo piano consentirà ad AF di migliorare notevolmente la sua prestazione alla fine di quest'anno. Inoltre, come sottolineato in precedenza, l'ammortamento dell'investimento corrispondente è soltanto di tre anni. In proposito, la Commissione prende atto del quinto impegno assunto dalle autorità francesi con lettera del 12 luglio 1996, in base al quale AF trasmetterà alla Commissione, entro il 1° marzo 1997, una relazione che descrive, in particolare, lo stato di avanzamento del piano PNC. Questa relazione consentirà alla Commissione di seguire gli sviluppi del piano.

Per quanto riguarda il patto, in base alle informazioni in suo possesso la Commissione ritiene che esso preveda una serie di misure coerenti e complete. Il piano non è ancora entrato in vigore ed alcuni elementi dovrebbero ricevere l'accordo dei sindacati. Il successo del patto dipende dalla cooperazione dei sindacati. A seguito del quinto impegno assunto dalle autorità francesi con lettera del 12 luglio 1996, la Commissione disporrà, entro il

1° marzo 1997, di tutte le informazioni necessarie relative al patto, in particolare delle date di attuazione delle varie misure da esso previste.

La Commissione prende atto dell'impegno dimostrato dalla direzione per continuare la ristrutturazione della compagnia aerea anche dopo il termine del progetto. AF ha già intrapreso la maggior parte delle misure di ristrutturazione notificate alla Commissione nel 1994. In particolare, nonostante le perdite più elevate del previsto registrate nel 1995, l'importo dell'aiuto versato dal governo è stato utilizzato per ridurre l'indebitamento e risanare il bilancio. Le violazioni rilevate nell'attuazione del progetto sono giustificate e ragionevoli, e rispecchiano l'atteggiamento responsabile della direzione di fronte alle realtà economiche. In particolare, la Commissione comprende la scelta della direzione di allocare le risorse inizialmente previste per l'acquisto di nuovi aeromobili a misure di riduzione delle spese di personale, che consentano un miglioramento sul lungo periodo del risultato di esercizio della compagnia aerea. Dopo aver esaminato le nuove proiezioni per il periodo 1996/1999 fornite da AF e in base alle conclusioni dell'esperto, la Commissione ritiene che AF sia un'impresa redditizia, tenuto conto del versamento della terza quota dell'aiuto di Stato. In seguito alle nuove misure di ristrutturazione, AF dovrebbe registrare utili nel 1997 e divenire redditizia sul piano commerciale. In base al quinto impegno assunto dalle autorità francesi con lettera del 12 luglio 1996, la Commissione sarà in grado, entro il 1° marzo 1997, di valutare i risultati effettivamente realizzati da AF nel 1996.

La Commissione aveva inoltre espresso preoccupazioni per gli effetti dell'eventuale fusione di AF e AF Europe (ex Air Inter), che dovrebbe essere realizzata nel primo semestre del 1997. AF Europe, che sta attuando in questo momento un programma di ristrutturazione biennale, è in perdita e la sua incorporazione in AF potrebbe ritardare e compromettere il risanamento di quest'ultima. In proposito, la Commissione prende atto del quarto impegno assunto dalle autorità francesi, in base al quale la concentrazione prevista non inciderà in alcun modo sul ritorno alla redditività di AF o sul risanamento di AF Europe. Il piano biennale di ristrutturazione di AF Europe e il progetto saranno debitamente attuati ed integrati dal patto.

La Commissione ha inoltre preso nota del terzo impegno, in base al quale la Francia non concederà ulteriori aiuti ad AF.

In base alle considerazioni sopra esposte, la Commissione ritiene che lo stato di avanzamento della ristruttu-

razione e i risultati già ottenuti siano soddisfacenti. AF è in via di risanamento e presto realizzerà utili. La Commissione riconosce tuttavia la sussistenza di alcuni elementi di incertezza dovuti al fatto che il periodo di ristrutturazione non è ancora terminato e che alcune parti del patto, che richiedono l'accordo dei sindacati, non sono state ancora pienamente approvate. All'inizio dell'anno prossimo, la Commissione esaminerà, in base alla relazione presentata dalla Francia ai sensi del quinto impegno assunto con lettera del 12 luglio 1996, i risultati conseguiti da AF nel 1996, nonché gli sviluppi del piano PNC e tutte le informazioni necessarie per esaminare il patto.

Quanto alle condizioni della decisione del 1994, la Commissione deve purtroppo rilevare che ci sono state violazioni, limitate però alle condizioni n. 9 e n. 16. La Commissione nota che la Francia non ha rispettato la condizione n. 9 per quanto riguarda le rotte tra Amsterdam e Parigi e alcune rotte tra Parigi e la Scandinavia. Tuttavia, queste violazioni, che sono state comunque eliminate, hanno avuto una durata molto limitata, sono state commesse soltanto su 5 delle 73 rotte gestite da AF all'interno del SEE e soltanto in due casi la variazione di prezzo è stata significativa (Parigi-Amsterdam e Parigi-Copenaghen). Quanto alla questione dell'aeroporto di Orly, la Commissione ha ritenuto che la decisione di ADP di modificare le norme sulla distribuzione del traffico tra le due aerostazioni (che avrebbero portato, in linea di massima, alla concentrazione del gruppo AF e di Corsair all'aerostazione Ovest e delle altre compagnie aeree all'aerostazione Sud nel 1996) avrebbe potuto incrementare la differenza esistente tra le due aerostazioni per quanto riguarda le condizioni di esercizio. La Commissione ritiene che gli impegni assunti da ADP relativamente a ulteriori trasferimenti di traffico, alla trasparenza ed ai lavori di ristrutturazione sopra indicati siano sufficienti per ridurre al minimo gli inconvenienti dovuti ai lavori di ristrutturazione delle due aerostazioni intrapresi in seguito alla modificazione delle norme sulla distribuzione del traffico. Di conseguenza, la Commissione considera che la condizione n. 16 sia stata soddisfatta.

In generale, la Commissione è soddisfatta dei risultati che saranno conseguiti da AF al termine del periodo di ristrutturazione (31 dicembre 1996) e ritiene che la com-

pagnia aerea stia ritornando alla redditività. Inoltre, la Commissione considera che le violazioni rilevate rispetto alle condizioni n. 9 e n. 16 della decisione del 1994 abbiano avuto scarsa incidenza sulle condizioni di concorrenza all'interno del mercato interno e non abbiano inciso sugli scambi in misura contraria al comune interesse.

In base alle considerazioni sopra esposte, la Commissione ritiene che le violazioni delle condizioni sopra indicate non siano di gravità sufficiente per rompere l'equilibrio raggiunto nella decisione del 1994 e compromettere l'autorizzazione concessa per l'aiuto nel 1994 o sollevare questioni sulla compatibilità dell'aiuto con il mercato comune, a condizione che i nuovi impegni assunti dalle autorità francesi siano pienamente rispettati. Le suddette violazioni non sono sufficienti a mettere in dubbio la compatibilità della terza quota dell'aiuto con il mercato comune. Di conseguenza, la Commissione ha deciso di autorizzare la Francia a versare la terza quota dell'aiuto. Per pervenire a questa conclusione, la Commissione ha tenuto conto dei nuovi impegni assunti dalle autorità francesi, in particolare il primo e il secondo, assunti con lettera del 12 luglio 1996, in base ai quali AF continuerà a rispettare la condizione n. 9 relativa al divieto di praticare i prezzi più bassi e le autorità francesi garantiranno che siano pienamente rispettate le condizioni dell'accordo tra la Commissione e la società Aéroports de Paris relativo all'aeroporto di Orly.

Se la relazione suddetta conterrà elementi che indichino che i risultati conseguiti da AF al termine del 1996 differiscono in maniera significativa da quelli previsti, o che non siano state soddisfatte alcune condizioni di natura sostanziale derivanti dalla decisione della Commissione del 1994, o che non siano stati rispettati gli impegni assunti dalle autorità francesi con lettera del 12 luglio 1996, la Commissione si riserva il diritto di riaprire la procedura relativa alla presente pratica.

La presente decisione verrà pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, ad esclusione delle informazioni riservate sotto il profilo commerciale. Si chiede pertanto alle autorità francesi di indicare, entro due settimane, quali informazioni ritengano riservate sotto il profilo commerciale.»

III

(Informazioni)

COMMISSIONE

Organizzazione di concorsi generali

(96/C 374/10)

La Commissione bandisce un concorso generale COM/A/1035 al fine di promuovere un posto di capo unità (A 3) per cittadini di nazionalità austriaca (*).

(*) GU n. C 374 A dell'11. 12. 1996 (versione in lingua tedesca).

Phare — Impianto di ricerca**Avviso di bando di gara indetto dall'unità di gestione del programma Phare Higher Education and Science Reform per conto del governo dell'Estonia**

(96/C 374/11)

Titolo e numero del progetto: Procurement of a Thermoluminescent Dosimetry (TLD) Reader

1. Partecipazione e origine

La partecipazione è aperta, a parità di termini, a tutte le persone fisiche e giuridiche degli Stati membri dell'Unione europea e dell'Albania, Bulgaria, Repubblica ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Polonia, Romania, Repubblica slovacca e Slovenia.

Le forniture dovranno essere originarie dei paesi sopra indicati.

2. Oggetto

Fornitura di un lettore a dosimetro termoluminescente destinato ad essere utilizzato in condizioni di laboratorio di alto livello e conforme ai seguenti requisiti:

- misurazione di un solo campione alla volta,
- facoltà di utilizzare campioni non normalizzati,

— dimensione massima dei chips non superiore a $3 \times 3 \text{ mm}^2$, quella dei dischi -5 mm di diametro,

— temperatura massima consentita, 450 °C o oltre,

nonché installazione dell'impianto al Tartu Institute of Physics, Estonia.

3. Capitolato d'appalto

Il capitolato d'appalto, comprendente le specifiche tecniche dettagliate, può essere richiesto gratuitamente presso:

Phare HESR - PMU in EE-2400 Tartu, Tähetorn Toomel, for the attention of Mr Rene Tõnnisson, tel. (37 27) 44 73 28, telefax (37 27) 46 57 95, e-mail: rene@physic.ut.ee.

4. Offerte

Dovranno pervenire all'indirizzo di cui sopra entro e non oltre il 6. 1. 1997 (18.00), ora locale, e verranno valutate il 7. 1. 1997.

Phare — Apparecchiature informatiche

Avviso di bando di gara relativo alla fornitura di apparecchiature informatiche, indetto dalla Commissione delle Comunità europee per conto del governo di Bulgaria per il Ministry of Labour and Social Welfare e finanziato nel quadro del programma Phare

(96/C 374/12)

Titolo del progetto: Procurement of equipment for an integrated information system for the Ministry of Labour and Social Welfare in Bulgaria

1. Partecipazione e origine

La partecipazione è aperta, a parità di termini, a tutte le persone fisiche e giuridiche degli Stati membri delle Comunità europee e dei paesi beneficiari del programma Phare; i beni dovranno essere originari di uno dei paesi indicati.

2. Oggetto

Fornitura, in un lotto, di apparecchiature informatiche e prestazione dei servizi connessi, a favore del Ministry of Labour and Social Welfare.

3. Capitolato d'appalto

Il capitolato d'appalto completo può essere ottenuto gratuitamente presso:

- a) European Project Consultants, Avenue des Arts 50, B-1000 Bruxelles, telefax (32-2) 513-77 81;
European Project Consultants, Roman House, Wood Street, UK-London EC2Y 5BP, telefax (44-171) 628-38 80;
- b) Uffici della Comunità:
- A-1040 Wien, Hoyosgasse 5 [Tel. (43-1) 505 33 79/505 34 91; Telefax (43-1) 50 53 37 97],
B-1140 Bruxelles, DG VIII/C/3, rue de Genève 12, bureau 4/15 [tel. (32-2) 299 49 30; télécopieur (32-2) 299 28 70],
D-53113 Bonn, Zitelmannstraße 22 [Tel. (49-228) 53 00 90; Telefax (49-228) 530 09 50],
DK-1004 København K, Højbrohus, Østergade 61 [tlf. (45) 33 14 41 40; telefax (45) 33 11 12 03],
E-28046 Madrid, Paseo de la Castellana 46, [tel. (34-1) 431 57 11; telefax (34-1) 431 14 09],
GR-10674 Αθήνα, Βασιλίσσης Σοφίας 2 [τηλ. (30-1) 724 39 82, τηλεφάξ (30-1) 724 46 20],

F-75007 Paris, 288, boulevard Saint-Germain [tel. (33-1) 40 63 38 38; télécopieur (33-1) 45 56 94 17],

FIN-00131 Helsinki, Pohois-Esplanadi 31, Pl. Box 234 [tel. (358-0) 65 64 20; telefax (358-0) 65 67 28],

I-00187 Roma, via Poli 29 [tel. (39-6) 69 99 91; telefax (39-6) 679 16 58],

IRL-Dublin 2, Dawson Street 18 [tel. (353-1) 662 51 13; facsimile (353-1) 662 51 18],

L-2920 Luxembourg, ch. de Commerce 7, rue Alcide de Gasperi, BP 1503 [tel. (352) 430 11; télécopieur (352) 43 01 44 33],

NL-2594 AG Den Haag, E.V.D., afdeling PPA, Bezuidenhoutseweg 181 [tel. (31-70) 379 75 01; telefax (31-70) 379 78 78],

P-1200 Lisboa, Centro Europeu Jean Monnet, Largo Jean Monnet 1-10º [tel. (351-1) 354 11 44; telefax (351-1) 350 98 01],

S-11147 Stockholm, Hamngatan 6 [tel. (46-8) 611 11 72; telefax (46-8) 611 44 35],

UK-London SW1P 3AT, 8 Storey's Gate [tel. (44-171) 973 19 92; facsimile (44-171) 973 19 00].

- c) Phare Programme PMU, Ministry of Labour & Social Welfare, Triaditsa Str. No. 2, BG-Sofia 1000, telefax (35 92) 981-45 37;

European Commission, Delegation in Sofia: «Interpred» World Trade Centre, Block «A», 3rd Floor, 35 Dragan Tsankov Blvd, BG-1056 Sofia, telefax (35 92) 73 83 95.

4. Offerte

Dovranno pervenire entro e non oltre il 17. 2. 1997 (16.00), ora locale, al seguente indirizzo:

Phare Programme PMU, Ministry of Labour and Social Welfare, Triaditsa Str. 2, BG-Sofia 1000.

L'apertura delle offerte avverrà in una sessione a porte chiuse.

Formazione informatica**Bando di gara****Avviso di preinformazione****Formazione informatica rif. DI/9612 FORM**

(96/C 374/13)

1. **Nome, indirizzo, indirizzo telegrafico, numero di telefono, telex e telefax dell'ente appaltante e del servizio presso il quale possono essere richieste informazioni supplementari, qualora diverso:** Commissione europea, Direzione dell'informatica, unità Supporto logistico e formazione, all'attenzione del sig. F. Peltgen, capo di unità f. f., IMCO 1/3, rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel.

Telefax (32-2) 295 77 02.

2. **Natura e quantità o valore dei prodotti da fornire; numero di riferimento CPA:** Formazione informatica per le applicazioni di ufficio, in un lotto, comprendente:

— progettazione, sviluppo e consegna di corsi di formazione;

— progettazione, formulazione e produzione di materiale didattico (manuali, diapositive, ecc.);

— altre attività di formazione (progettazione di programmi di formazione assistita da calcolatore, ecc.).

I servizi richiesti dovranno essere prestati in francese e in inglese e, se possibile, in qualsiasi altra lingua ufficiale dell'Unione europea. La formazione avverrà nei

locali della Commissione, principalmente a Bruxelles e Lussemburgo e possibilmente in altre sedi della Commissione nel mondo. Nel 1995 il contratto comprendeva circa 2 600 giornate di insegnamento. Questa cifra è fornita a solo titolo informativo. Il contratto avrà una durata di 2 anni, con possibilità di proroga per 2 anni e in seguito per ancora un anno.

3. **Data prevista per l'aggiudicazione del o dei contratti (se nota):** Entro il primo trimestre del 1997.

4. **Altre informazioni:**

— Rif. DI/9612 FORM; la referenza dovrà essere indicata in tutta la corrispondenza.

— Onde assicurare la prestazione dei servizi, la Commissione potrà selezionare un contraente principale ed uno o vari sostituti.

5. **Data di spedizione del bando:** 2. 12. 1996.

6. **Data di ricezione del bando da parte dell'Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee:** 2. 12. 1996.

7. **Indicazione relativa alla conformità del contratto all'accordo GATT:** Il contratto rientra nell'accordo GATT.

RETTIFICHE

Attuazione della decisione del Consiglio, del 22. 12. 1995, in merito a un programma d'azione comunitario a medio termine per le pari opportunità per le donne e gli uomini (1996-2000)

(Gazzetta ufficiale delle Comunità europee n. C 363 del 3. 12. 1996, pag. 12)

(96/C 374/14)

Commissione europea, direzione generale V - Occupazione, relazioni industriali e affari sociali, direzione D «Dialogo sociale e libera circolazione dei lavoratori», unità V/D/5 «Parità delle opportunità tra donne e uomini», rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel.

Si informano i concorrenti che un avviso di rettifica è stato pubblicato nella versione tedesca.
