

Edizione
in lingua italiana

Legislazione

Sommario

I Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità

- ★ Regolamento (CECA, CE, Euratom) n. 2190/97 del Consiglio, del 30 ottobre 1997, che modifica il regolamento (CEE, Euratom, CECA) n. 260/68 relativo alle condizioni e alla procedura d'applicazione dell'imposta a profitto delle Comunità europee 1
- ★ Regolamento (CECA, CE, Euratom) n. 2191/97 del Consiglio, del 30 ottobre 1997, recante modifica del regolamento (Euratom, CECA, CEE) n. 549/69 che stabilisce le categorie di funzionari ed agenti delle Comunità europee ai quali si applicano le disposizioni dell'articolo 12, dell'articolo 13, secondo comma e dell'articolo 14 del protocollo sui privilegi e sulle immunità delle Comunità 3
- ★ Regolamento (CECA, CE, Euratom) n. 2192/97 del Consiglio, del 30 ottobre 1997, che modifica lo statuto dei funzionari delle Comunità europee 5
- ★ Regolamento (CE) n. 2193/97 della Commissione, del 3 novembre 1997, relativo alla sospensione della pesca dell'ippoglosso nero da parte delle navi battenti bandiera del Regno Unito 6
- ★ Regolamento (CE) n. 2194/97 della Commissione, del 3 novembre 1997, relativo alla sospensione della pesca della sogliola da parte delle navi battenti bandiera del Belgio 7
- ★ Regolamento (CE) n. 2195/97 della Commissione, del 3 novembre 1997, relativo alla sospensione della pesca dell'aringa da parte delle navi battenti bandiera della Germania 8
- Regolamento (CE) n. 2196/97 della Commissione, del 4 novembre 1997, che stabilisce, per il mese di ottobre 1997, il tasso di conversione agricolo specifico applicabile all'importo del rimborso delle spese di magazzino nel settore dello zucchero 9
- Regolamento (CE) n. 2197/97 della Commissione, del 4 novembre 1997, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli 11

Regolamento (CE) n. 2198/97 della Commissione, del 4 novembre 1997, che modifica i prezzi rappresentativi e i dazi addizionali all'importazione per taluni prodotti del settore dello zucchero	13
--	----

Informazione sulla data di entrata in vigore dell'accordo sulle relazioni nel settore della pesca tra la Comunità europea e la Repubblica di Lituania e del protocollo che stabilisce le condizioni relative alla costituzione di associazioni temporanee di imprese e di società miste prevista dall'accordo sulle relazioni in materia di pesca tra la Comunità europea e la Repubblica di Lituania	15
--	-----------

II *Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità*

Consiglio

97/743/CE, Euratom:

* Decisione del Consiglio, del 27 ottobre 1997, che nomina un membro del Comitato economico e sociale	16
--	-----------

Commissione

97/744/CE:

* Decisione della Commissione, del 21 ottobre 1997, in forza dell'articolo 90, paragrafo 3 del trattato CE relativa alle disposizioni in materia di lavoro della legislazione portuale italiana ⁽¹⁾.....	17
--	-----------

97/745/CE:

* Decisione della Commissione, del 21 ottobre 1997, in forza dell'articolo 90, paragrafo 3 del trattato CE relativo alle tariffe di pilotaggio nel porto di Genova ⁽¹⁾	27
--	-----------

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

I

(Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità)

**REGOLAMENTO (CECA, CE, EURATOM) N. 2190/97 DEL CONSIGLIO
del 30 ottobre 1997**

che modifica il regolamento (CEE, Euratom, CECA) n. 260/68 relativo alle condizioni e alla procedura d'applicazione dell'imposta a profitto delle Comunità europee

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce un Consiglio unico ed una Commissione unica delle Comunità europee, in particolare l'articolo 28, primo comma,

visto il protocollo sui privilegi e sulle immunità delle Comunità europee, in particolare l'articolo 13,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo⁽¹⁾,

visto il parere della Corte di giustizia⁽²⁾,

visto il parere della Corte dei conti⁽³⁾,

considerando che occorre modificare il regolamento (CEE, Euratom, CECA) n. 260/68⁽⁴⁾, per tener conto dei regolamenti seguenti:

— regolamento (Euratom, CECA, CEE) n. 2274/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, che istituisce provvedimenti speciali per la cessazione dal servizio di agenti temporanei delle Comunità europee⁽⁵⁾,

— regolamento (CEE) n. 1857/89 del Consiglio, del 21 giugno 1989, che istituisce provvedimenti speciali per la cessazione definitiva dal servizio di funzionari delle Comunità europee⁽⁶⁾,

— regolamento (CE, Euratom, CECA) n. 2688/95 del Consiglio, del 17 novembre 1995, che istituisce misure speciali concernenti la cessazione definitiva dal servizio di funzionari delle Comunità europee, in occasione dell'adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia⁽⁷⁾,

— regolamento (CE, Euratom, CECA) n. 2689/95 del Consiglio, del 17 novembre 1995, che istituisce misure speciali per la cessazione dal servizio di agenti

temporanei delle Comunità europee, in occasione dell'adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia⁽⁸⁾,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

All'articolo 2 del regolamento (CEE, Euratom CECA) n. 260/68 sono aggiunti un dodicesimo, tredicesimo, quattordicesimo e quindicesimo trattino, così redatti:

- i beneficiari di indennità prevista, in caso di cessazione dal servizio, dall'articolo 4 del regolamento (Euratom, CECA, CEE) n. 2274/87^(*),
- i beneficiari dell'indennità prevista, in caso di cessazione definitiva dal servizio, dall'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 1857/89^(**),
- i beneficiari dell'indennità prevista, in caso di cessazione definitiva dal servizio, dall'articolo 4 del regolamento (CE, Euratom, CECA) n. 2688/95^(***),
- i beneficiari dell'indennità prevista, in caso di cessazione definitiva dal servizio, dall'articolo 4 del regolamento (CE, Euratom, CECA) n. 2689/95^(****).

(¹) GU L 209 del 31. 7. 1987, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 2168/89 (GU L 208 del 20. 7. 1989, pag. 4).

(²) GU L 181 del 28. 6. 1989, pag. 2.

(³) GU L 280 del 23. 11. 1995, pag. 1.

(⁴) GU L 280 del 23. 11. 1995, pag. 4.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Esso è applicabile, per quanto riguarda tutti i trattini qui aggiunti, a decorrere dalle rispettive date di entrata in vigore di ciascuno dei regolamenti di cui all'articolo 1.

(⁸) GU L 280 del 23. 11. 1995, pag. 4.

(¹) GU C 85 del 17. 3. 1997, pag. 175.

(²) Parere espresso l'11 novembre 1996.

(³) Parere espresso il 12 dicembre 1996.

(⁴) GU L 56 del 4. 3. 1968, pag. 8. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CECA, CE, Euratom) n. 3162/94 (GU L 335 del 23. 12. 1994, pag. 5).

(⁵) GU L 209 del 31. 7. 1987, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CEE) n. 2168/89 (GU L 208 del 20. 7. 1989, pag. 4).

(⁶) GU L 181 del 28. 6. 1989, pag. 2.

(⁷) GU L 280 del 23. 11. 1995, pag. 1.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Lussemburgo, addì 30 ottobre 1997.

Per il Consiglio

Il presidente

F. BODEN

REGOLAMENTO (CECA, CE, EURATOM) N. 2191/97 DEL CONSIGLIO
del 30 ottobre 1997

recante modifica del regolamento (Euratom, CECA, CEE) n. 549/69 che stabilisce le categorie di funzionari ed agenti delle Comunità europee ai quali si applicano le disposizioni dell'articolo 12, dell'articolo 13, secondo comma e dell'articolo 14 del protocollo sui privilegi e sulle immunità delle Comunità

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce un Consiglio unico ed una Commissione unica delle Comunità europee, in particolare l'articolo 28, primo comma,

visto il protocollo sui privilegi e sulle immunità delle Comunità europee, in particolare gli articoli 16 e 22,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo⁽¹⁾,

visto il parere della Corte di giustizia⁽²⁾,

visto il parere della Corte dei conti⁽³⁾,

considerando che occorre modificare il regolamento (Euratom, CECA, CEE) n. 549/69⁽⁴⁾, per tener conto dei regolamenti seguenti:

— regolamento (Euratom, CECA, CEE) n. 2274/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, che istituisce provvedimenti speciali per la cessazione dal servizio di agenti temporanei delle Comunità europee⁽⁵⁾,

— regolamento (CEE) n. 1857/89 del Consiglio, del 21 giugno 1989, che istituisce provvedimenti speciali per la cessazione definitiva dal servizio di funzionari delle Comunità europee⁽⁶⁾,

— regolamento (CE, Euratom, CECA) n. 2688/95 del Consiglio, del 17 novembre 1995, che istituisce misure speciali concernenti la cessazione definitiva di funzionari delle Comunità europee, in occasione dell'adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia⁽⁷⁾,

— regolamento (CE, Euratom, CECA) n. 2689/95 del Consiglio, del 17 novembre 1995, che istituisce

misure speciali per la cessazione di agenti temporanei delle Comunità europee, in occasione dell'adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia⁽⁸⁾,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

All'articolo 2 del regolamento (Euratom, CECA, CEE) n. 549/69 sono aggiunte le lettere seguenti:

- e) i beneficiari dell'indennità prevista in caso di cessazione dal servizio, dall'articolo 4 del regolamento (Euratom, CECA, CEE) n. 2274/87⁽⁹⁾,
- m) i beneficiari dell'indennità prevista in caso di cessazione definitiva dal servizio, all'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 1857/89⁽¹⁰⁾,
- n) i beneficiari dell'indennità prevista, in caso di cessazione definitiva dal servizio, dall'articolo 4 del regolamento (CE, Euratom, CECA) n. 2688/95⁽¹¹⁾,
- o) i beneficiari dell'indennità prevista, in caso di cessazione dal servizio, dall'articolo 4 del regolamento (CE, Euratom, CECA) n. 2689/95⁽¹²⁾.

⁽¹⁾ GU L 209 del 31. 7. 1987, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CEE) n. 2168/89 (GU L 208 del 20. 7. 1989, pag. 4).

⁽²⁾ GU L 181 del 28. 6. 1989, pag. 2.

⁽³⁾ GU L 280 del 23. 11. 1995, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 280 del 23. 11. 1995, pag. 4.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Esso è applicabile, per quanto riguarda tutte le lettere qui aggiunte, a decorrere dalle rispettive date di entrata in vigore di ciascuno dei regolamenti di cui all'articolo 1.

⁽⁸⁾ GU L 280 del 23. 11. 1995, pag. 4.

⁽¹⁾ GU C 85 del 17. 3. 1997, pag. 175.

⁽²⁾ Parere espresso l'11 novembre 1996.

⁽³⁾ Parere espresso il 12 dicembre 1996.

⁽⁴⁾ GU L 74 del 27. 3. 1969, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CECA, CE, Euratom) n. 3163/94 (GU L 335 del 23. 12. 1994, pag. 6).

⁽⁵⁾ GU L 209 del 31. 7. 1987, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CEE) n. 2168/89 (GU L 208 del 20. 7. 1989, pag. 4).

⁽⁶⁾ GU L 181 del 28. 6. 1989, pag. 2.

⁽⁷⁾ GU L 280 del 23. 11. 1995, pag. 1.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Lussemburgo, addì 30 ottobre 1997.

Per il Consiglio

Il presidente

F. BODEN

**REGOLAMENTO (CECA, CE, EURATOM) N. 2192/97 DEL CONSIGLIO
del 30 ottobre 1997**

che modifica lo statuto dei funzionari delle Comunità europee

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce un Consiglio unico e una Commissione unica delle Comunità europee, in particolare l'articolo 24,

vista la proposta della Commissione presentata previo parere del comitato dello statuto ⁽¹⁾,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽²⁾,

visto il parere della Corte dei giustizia ⁽³⁾,

visto il parere della Corte dei conti ⁽⁴⁾,

considerando che il regolamento (CEE, Euratom, CECA) n. 259/68 ⁽⁵⁾ stabilisce all'allegato II, articolo 1, la durata del mandato dei membri titolari ed eventualmente dei membri supplenti del comitato del personale;

considerando che occorre modificare la durata, attualmente fissata ad un massimo di due anni, in una durata massima di tre anni allo scopo di consentire una modula-

zione più ampia del mandato della rappresentazione del personale;

considerando che tuttavia non occorre modificare la durata del mandato dei membri titolari e supplenti del comitato del personale,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

All'articolo 1, sezione 1 dell'allegato II dello statuto, il primo comma è sostituito dal testo seguente:

«Il comitato del personale è composto di membri titolari ed eventualmente di membri supplenti eletti per tre anni. Tuttavia, l'istituzione può decidere di fissare una durata più breve del mandato, che non può comunque essere inferiore a un anno. Tutti i funzionari dell'istituzione sono elettori ed eleggibili.»

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Lussemburgo, addì 30 ottobre 1997.

Per il Consiglio

Il presidente

F. BODEN

⁽¹⁾ GU C 160 del 27. 5. 1997, pag. 8.

⁽²⁾ GU C 286 del 22. 9. 1997, pag. 30.

⁽³⁾ Parere reso il 7 luglio 1997.

⁽⁴⁾ Parere reso il 15 maggio 1997.

⁽⁵⁾ GU L 56 del 4. 3. 1968, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (Euratom, CECA CE) n. 2485/96 (GU L 338 del 28. 12. 1996, pag. 1).

REGOLAMENTO (CE) N. 2193/97 DELLA COMMISSIONE
del 3 novembre 1997
relativo alla sospensione della pesca dell'ippoglosso nero da parte delle navi
battenti bandiera del Regno Unito

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 2847/93 del Consiglio, del 12 ottobre 1993, che istituisce un regime di controllo applicabile nell'ambito della politica comune della pesca⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 686/97⁽²⁾, in particolare l'articolo 21, paragrafo 3,

considerando che il regolamento (CE) n. 395/97 del Consiglio, del 20 dicembre 1996, che ripartisce, per il 1997, alcuni contingenti di cattura comunitari nelle acque della Groenlandia⁽³⁾, prevede dei contingenti di ippoglosso nero per il 1997;

considerando che, ai fini dell'osservanza delle disposizioni relative ai limiti quantitativi delle catture di uno riserva soggetta a contingentamento, la Commissione deve fissare la data alla quale si considera che le catture eseguite dai pescherecci battenti bandiera di uno Stato membro abbiano esaurito il contingente ad esso assegnato;

considerando che, secondo le informazioni trasmesse alla Commissione, le catture di ippoglosso nero nelle acque delle divisioni CIEM V, XIV (acque della Groenlandia) da parte di navi battenti bandiera del Regno Unito o registrate nel Regno Unito hanno esaurito il contingente asse-

gnato per il 1997; che il Regno Unito ha proibito la pesca di questa popolazione a partire dal 17 ottobre 1997; che è quindi necessario riferirsi a tale data,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Si ritiene che le catture di ippoglosso nero nelle acque delle divisioni CIEM V, XIV (acque della Groenlandia) eseguite da parte di navi battenti bandiera del Regno Unito o registrate nel Regno Unito abbiano esaurito il contingente assegnato al Regno Unito per il 1997.

La pesca dell'ippoglosso nero nelle acque delle divisioni CIEM V, XIV (acque della Groenlandia) eseguita da parte di navi battenti bandiera del Regno Unito o registrate nel Regno Unito è proibita, nonché la conservazione a bordo, il trasbordo e lo sbarco di questa popolazione da parte di queste navi dopo la data di applicazione del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Esso è applicabile dal 17 ottobre 1997.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 3 novembre 1997.

Per la Commissione

Emma BONINO

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 261 del 20. 10. 1993, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 102 del 19. 4. 1997, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 66 del 6. 3. 1997, pag. 71.

REGOLAMENTO (CE) N. 2194/97 DELLA COMMISSIONE**del 3 novembre 1997****relativo alla sospensione della pesca della sogliola da parte delle navi battenti bandiera del Belgio**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 2847/93 del Consiglio, del 12 ottobre 1993, che istituisce un regime di controllo applicabile nell'ambito della politica comune della pesca⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 686/97⁽²⁾, in particolare l'articolo 21, paragrafo 3,

considerando che il regolamento (CE) n. 390/97 del Consiglio, del 20 dicembre 1996, che stabilisce, per alcuni stock o gruppi di stock ittici, il totale ammissibile di catture (TAC) per il 1997 e talune condizioni cui è soggetta la pesca di detto totale⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1974/97⁽⁴⁾, prevede dei contingenti di sogliola per il 1997;

considerando che, ai fini dell'osservanza delle disposizioni relative ai limiti quantitativi delle catture di una riserva soggetta a contingentamento, la Commissione deve fissare la data alla quale si considera che le catture eseguite dai pescherecci battenti bandiera di uno Stato membro abbiano esaurito il contingente ad esso assegnato;

considerando che, secondo le informazioni trasmesse alla Commissione, le catture di sogliola nelle acque della divisione CIEM VII e) da parte di navi battenti bandiera del Belgio o registrate in Belgio hanno esaurito il contingente

assegnato per il 1997; che il Belgio ha proibito la pesca di questa popolazione a partire dal 19 ottobre 1997; che è quindi necessario riferirsi a tale data,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Si ritiene che le catture di sogliola della divisione CIEM VII e) eseguite da parte di navi battenti bandiera del Belgio o registrate in Belgio abbiano esaurito il contingente assegnato al Belgio per il 1997.

La pesca della sogliola nelle acque della divisione CIEM VII e) eseguita da parte di navi battenti bandiera del Belgio o registrate in Belgio è proibita, nonché la conservazione a bordo, il trasbordo e lo sbarco di questa popolazione da parte di queste navi dopo la data di applicazione del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Esso è applicabile dal 19 ottobre 1997.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 3 novembre 1997.

Per la Commissione

Emma BONINO

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 261 del 20. 10. 1993, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 102 del 19. 4. 1997, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 66 del 6. 3. 1997, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 278 dell'11. 10. 1997, pag. 1.

REGOLAMENTO (CE) N. 2195/97 DELLA COMMISSIONE
del 3 novembre 1997
relativo alla sospensione della pesca dell'aringa da parte delle navi battenti
bandiera della Germania

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,
visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 2847/93 del Consiglio, del 12 ottobre 1993, che istituisce un regime di controllo applicabile nell'ambito della politica comune della pesca⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 686/97⁽²⁾, in particolare l'articolo 21, paragrafo 3,

considerando che il regolamento (CE) n. 390/97 del Consiglio, del 20 dicembre 1996, che stabilisce, per alcuni stock o gruppi di stock ittici, il totale ammissibile di catture (TAC) per il 1997 e talune condizioni cui è soggetta la pesca di detto totale⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1974/97⁽⁴⁾, prevede dei contingenti di aringa per il 1997;

considerando che, ai fini dell'osservanza delle disposizioni relative ai limiti quantitativi delle catture di una riserva soggetta a contingentamento, la Commissione deve fissare la data alla quale si considera che le catture eseguite dai pescherecci battenti bandiera di uno Stato membro abbiano esaurito il contingente ad esso assegnato;

considerando che, secondo le informazioni trasmesse alla Commissione, le catture di aringhe nelle acque delle divisioni CIEM V b) (zona CE), VI a) (a nord del 56° di lat. nord), VI b) da parte di navi battenti bandiera della Germania o registrate nella Germania hanno esaurito il contingente assegnato per il 1997; che la Germania ha

proibito la pesca di questa popolazione a partire dal 17 ottobre 1997; che è quindi necessario riferirsi a tale data,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Si ritiene che le catture di aringhe nelle acque delle divisioni CIEM V b) (zona CE), VI a) (a nord del 56° di lat. nord), VI b) eseguite da parte di navi battenti bandiera della Germania o registrate nella Germania abbiano esaurito il contingente assegnato alla Germania per il 1997.

La pesca dell'aringa nelle acque delle divisioni CIEM V b) (zona CE), VI a) (a nord del 56° di lat. nord), VI b) eseguita da parte di navi battenti bandiera della Germania o registrate nella Germania è proibita, nonché la conservazione a bordo, il trasbordo e lo sbarco di questa popolazione da parte di queste navi dopo la data di applicazione del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Esso è applicabile dal 17 ottobre 1997.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 3 novembre 1997.

Per la Commissione

Emma BONINO

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 261 del 20. 10. 1993, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 102 del 19. 4. 1997, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 66 del 6. 3. 1997, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 278 dell'11. 10. 1997, pag. 1.

REGOLAMENTO (CE) N. 2196/97 DELLA COMMISSIONE**del 4 novembre 1997****che stabilisce, per il mese di ottobre 1997, il tasso di conversione agricolo specifico applicabile all'importo del rimborso delle spese di magazzinaggio nel settore dello zucchero**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 1785/81 del Consiglio, del 30 giugno 1981, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dello zucchero⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1599/96⁽²⁾,

visto il regolamento (CEE) n. 3813/92 del Consiglio, del 28 dicembre 1992, relativo all'unità di conto e ai tassi di conversione da applicare nel quadro della politica agricola comune⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 150/95⁽⁴⁾,

visto il regolamento (CEE) n. 1713/93 della Commissione, del 30 giugno 1993, recante modalità particolari per l'applicazione del tasso di conversione agricolo nel settore dello zucchero⁽⁵⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 59/97⁽⁶⁾, in particolare l'articolo 1, paragrafo 3,

considerando che l'articolo 1, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 1713/93 stabilisce che l'ammontare del rimborso delle spese di magazzinaggio di cui all'articolo 8 del regolamento (CEE) n. 1785/81 deve essere convertito in moneta nazionale mediante un tasso di conversione agricolo specifico uguale alla media, calcolata pro rata temporis, dei tassi di conversione agricoli applicabili durante il mese di magazzinaggio; che tale tasso di conversione agri-

colo specifico dev'essere fissato mensilmente per il mese precedente;

considerando che, in applicazione delle suddette disposizioni, occorre stabilire, per il mese di ottobre 1997, il tasso di conversione agricolo specifico applicabile all'importo del rimborso delle spese di magazzinaggio nelle varie monete nazionali, conformemente a quanto indicato nell'allegato del presente regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il tasso di conversione agricolo specifico da utilizzare per la conversione dell'importo del rimborso delle spese di magazzinaggio di cui all'articolo 8 del regolamento (CEE) n. 1785/81 in ciascuna delle monete nazionali per il mese di ottobre 1997 figura in allegato.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 5 novembre 1997.

Esso si applica a decorrere dal 1° ottobre 1997.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 4 novembre 1997.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 177 dell'1. 7. 1981, pag. 4.

⁽²⁾ GU L 206 del 16. 8. 1996, pag. 43.

⁽³⁾ GU L 387 del 31. 12. 1992, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 22 del 31. 1. 1995, pag. 1.

⁽⁵⁾ GU L 159 dell'1. 7. 1993, pag. 94.

⁽⁶⁾ GU L 14 del 17. 1. 1997, pag. 25.

ALLEGATO

al regolamento della Commissione, del 4 novembre 1997, che stabilisce, per il mese di ottobre 1997, il tasso di conversione agricolo specifico applicabile all'importo del rimborso delle spese di magazzinaggio nel settore dello zucchero

Tassi di conversione agricoli

1 ECU =	40,9321	franchi belgi e franchi lussemburghesi
	7,54917	corone danesi
	1,98243	marchi tedeschi
	312,011	dracme greche
	167,153	pesete spagnole
	6,68769	franchi francesi
	0,759189	sterline irlandesi
1	973,93	lire italiane
	2,23273	fiorini olandesi
	13,9485	scellini austriaci
	200,321	scudi portoghesi
	6,02811	marchi finlandesi
	8,72775	corone svedesi
	0,695735	lire sterline

REGOLAMENTO (CE) N. 2197/97 DELLA COMMISSIONE
del 4 novembre 1997

recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 3223/94 della Commissione, del 21 dicembre 1994, recante modalità di applicazione del regime di importazione degli ortofrutticoli ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2375/96 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 1,

visto il regolamento (CEE) n. 3813/92 del Consiglio, del 28 dicembre 1992, relativo all'unità di conto e ai tassi di conversione da applicare nel quadro della politica agricola comune ⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 150/95 ⁽⁴⁾, in particolare l'articolo 3, paragrafo 3,

considerando che il regolamento (CE) n. 3223/94 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali nel quadro dell'Uruguay Round, i criteri in base ai quali la Commissione fissa i

valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e per i periodi precisati nell'allegato;

considerando che in applicazione di tali criteri, i valori forfettari all'importazione devono essere fissati ai livelli figuranti nell'allegato del presente regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I valori forfettari all'importazione di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 3223/94 sono fissati nella tabella riportata nell'allegato.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 5 novembre 1997.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 4 novembre 1997.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 337 del 24. 12. 1994, pag. 66.

⁽²⁾ GU L 325 del 14. 12. 1996, pag. 5.

⁽³⁾ GU L 387 del 31. 12. 1992, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 22 del 31. 1. 1995, pag. 1.

ALLEGATO

al regolamento della Commissione, del 4 novembre 1997, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli

(ECU/100 kg)

Codice NC	Codice paesi terzi (1)	Valore forfettario all'importazione
0702 00 45	064	57,0
	204	49,9
	999	53,5
0709 90 79	052	69,2
	999	69,2
0805 20 31	204	75,6
	999	75,6
0805 20 33, 0805 20 35, 0805 20 37, 0805 20 39	052	42,7
	999	42,7
0805 30 40	052	83,8
	388	53,7
	524	67,8
	528	48,0
	999	63,3
	999	63,3
0806 10 50	052	100,4
	064	62,8
	400	231,4
	999	131,5
0808 10 92, 0808 10 94, 0808 10 98	060	41,6
	064	44,3
	388	88,0
	400	87,7
	404	87,9
	528	52,4
	999	67,0
	999	67,0
0808 20 67	052	91,6
	064	78,2
	400	86,3
	999	85,4

(1) Nomenclatura dei paesi stabilita dal regolamento (CE) n. 68/96 della Commissione (GU L 14 del 19. 1. 1996, pag. 6). Il codice «999» rappresenta le «altre origini».

REGOLAMENTO (CE) N. 2198/97 DELLA COMMISSIONE**del 4 novembre 1997****che modifica i prezzi rappresentativi e i dazi addizionali all'importazione per taluni prodotti del settore dello zucchero**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 1785/81 del Consiglio, del 30 giugno 1981, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dello zucchero⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1599/96⁽²⁾,

visto il regolamento (CE) n. 1423/95 della Commissione, del 23 giugno 1995, recante modalità di applicazione per l'importazione di prodotti del settore dello zucchero diversi dalle melasse⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1143/97⁽⁴⁾, in particolare l'articolo 1, paragrafo 2, secondo comma e l'articolo 3, paragrafo 1,

considerando che gli importi dei prezzi rappresentativi e dei dazi addizionali applicabili all'importazione di zucchero bianco, di zucchero greggio e di alcuni sciroppi sono stati fissati dal regolamento (CE) n. 1222/97 della Commissione⁽⁵⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2189/97⁽⁶⁾;

considerando che l'applicazione delle norme e delle modalità di fissazione indicate nel regolamento (CE) n. 1423/95 ai dati di cui dispone la Commissione rende necessario modificare gli importi attualmente in vigore conformemente all'allegato del presente regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I prezzi rappresentativi e i dazi addizionali applicabili all'importazione dei prodotti indicati all'articolo 1 del regolamento (CE) n. 1423/95 sono fissati nell'allegato.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 5 novembre 1997.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 4 novembre 1997.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 177 dell'1. 7. 1981, pag. 4.

⁽²⁾ GU L 206 del 16. 8. 1996, pag. 43.

⁽³⁾ GU L 141 del 24. 6. 1995, pag. 16.

⁽⁴⁾ GU L 165 del 24. 6. 1997, pag. 11.

⁽⁵⁾ GU L 173 dell'1. 7. 1997, pag. 3.

⁽⁶⁾ GU L 299 del 4. 11. 1997, pag. 19.

ALLEGATO

del regolamento della Commissione, del 4 novembre 1997, che modifica i prezzi rappresentativi e i dazi addizionali applicabili all'importazione di zucchero bianco, di zucchero greggio e dei prodotti di cui al codice NC 1702 90 99

(in ecu)

Codice NC	Prezzi rappresentativi per 100 kg netti di prodotto	Dazio addizionale per 100 kg netti di prodotto
1701 11 10 ⁽¹⁾	25,60	3,61
1701 11 90 ⁽¹⁾	25,60	8,73
1701 12 10 ⁽¹⁾	25,60	3,47
1701 12 90 ⁽¹⁾	25,60	8,30
1701 91 00 ⁽²⁾	26,91	11,78
1701 99 10 ⁽²⁾	26,91	7,26
1701 99 90 ⁽²⁾	26,91	7,26
1702 90 99 ⁽³⁾	0,27	0,38

⁽¹⁾ Fissazione per la qualità tipo definita all'articolo 1 del regolamento (CEE) n. 431/68 del Consiglio (GU L 89 del 10. 4. 1968, pag. 3) modificato.

⁽²⁾ Fissazione per la qualità tipo definita all'articolo 1 del regolamento (CEE) n. 793/72 del Consiglio (GU L 94 del 21. 4. 1972, pag. 1).

⁽³⁾ Fissazione per 1 % di tenore in saccarosio.

Informazione sulla data di entrata in vigore dell'accordo sulle relazioni nel settore della pesca tra la Comunità europea e la Repubblica di Lituania e del protocollo che stabilisce le condizioni relative alla costituzione di associazioni temporanee di imprese e di società miste prevista dall'accordo sulle relazioni in materia di pesca tra la Comunità europea e la Repubblica di Lituania

Poiché le due parti dell'accordo sulle relazioni nel settore della pesca tra la Comunità europea e la Repubblica di Lituania e del protocollo che stabilisce le condizioni relative alla costituzione di associazioni temporanee di imprese e di società miste prevista dall'accordo sulle relazioni in materia di pesca tra la Comunità europea e la Repubblica di Lituania, firmati a Bruxelles il 20 dicembre 1996⁽¹⁾, hanno espletato le rispettive procedure interne, l'accordo e il protocollo sono entrati in vigore il 13 ottobre 1997.

⁽¹⁾ GU L 332 del 20. 12. 1996, pag. 6.

II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

CONSIGLIO

DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 27 ottobre 1997

che nomina un membro del Comitato economico e sociale

(97/743/CE, Euratom)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 194,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica, in particolare l'articolo 166,

vista la decisione 94/660/CE, Euratom del Consiglio, del 26 settembre 1994, relativa alla nomina dei membri del Comitato economico e sociale per il periodo dal 21 settembre 1994 al 20 settembre 1998⁽¹⁾,

considerando che un seggio di membro del suddetto Comitato è divenuto vacante in seguito alle dimissioni del sig. Werner Löw, comunicate al Consiglio in data 14 maggio 1997;

viste le candidature presentate dal governo tedesco,

sentito il parere della Commissione delle Comunità europee,

DECIDE:

Articolo unico

La sig.ra Renate Hornung-Draus è nominata membro del Comitato economico e sociale in sostituzione del sig. Werner Löw per la restante durata del mandato di quest'ultimo, ossia fino al 20 settembre 1998.

Fatto a Lussemburgo, addì 27 ottobre 1997.

Per il Consiglio

Il presidente

R. GOEBBELS

⁽¹⁾ GU L 257 del 5. 10. 1994, pag. 20.

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 21 ottobre 1997

in forza dell'articolo 90, paragrafo 3 del trattato CE relativa alle disposizioni in materia di lavoro della legislazione portuale italiana

(Il testo in lingua italiana è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(97/744/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 90, paragrafo 3,

dopo aver dato alle autorità italiane, all'Associazione nazionale compagnie e Imprese portuali (ANCIP), alla Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie del porto di Genova (CULMV), all'Ausitra Federazione italiana imprese di servizi, al Comitato nazionale degli utenti e degli operatori portuali, all'Associazione degli operatori dei magazzini e deposito merci e delle imprese operanti nel settore della logistica (Assologistica) e all'Associazione degli operatori terminalisti (Assotop), l'opportunità di manifestare il proprio punto di vista sugli addebiti contestati dalla Commissione in merito alla legislazione italiana sul lavoro portuale e sulle operazioni portuali,

considerando quanto segue:

1. I FATTI

1.1. Antecedenti del procedimento

- (1) Il 10 dicembre 1991, la Corte di giustizia delle Comunità europee, nel procedimento pregiudiziale C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova (⁽¹⁾) (in prosieguo: «la sentenza porto di Genova»), ha dichiarato che «il combinato disposto dell'articolo 90, n. 1 e degli articoli 30, 48 e 86 del trattato CEE osta alla normativa di uno Stato membro che conferisca ad un'impresa stabilita in questo Stato il diritto esclusivo di esercizio delle operazioni

portuali e le imponga di servirsi, per l'esecuzione di dette operazioni, di una compagnia portuale esclusivamente di maestranze nazionali».

- (2) A seguito di tale sentenza, avendo constatato che l'Italia non aveva modificato la sua legislazione, la Commissione ha inviato al governo italiano, il 31 luglio 1992, una lettera di ingiunzione in forza dell'articolo 90, paragrafo 3 del trattato, invitandolo a comunicare le misure che intendeva adottare al riguardo.
- (3) Successivamente alla lettera della Commissione, le autorità italiane hanno emanato un decreto-legge (rinnovato otto volte), la legge 28 gennaio 1994, n. 84, sul riordino della legislazione in materia portuale, e in seguito un nuovo decreto-legge che modifica detta legge, reiterato una quindicina di volte, da ultimo il 21 ottobre 1996, e poi convertito nella legge del 23 dicembre 1996, n. 647.
- (4) Il 7 maggio 1997, avendo constatato che la legislazione italiana in materia portuale, come risulta dalla legge n. 84/94, modificata dalle legge n. 647/96 (in prosieguo: «la legge n. 84/94»), era ancora incompatibile con il diritto comunitario in materia di concorrenza, la Commissione ha rivolto al governo italiano un complemento alla lettera di ingiunzione. Il governo italiano ha risposto con lettera del 7 luglio 1997.

1.2. La legislazione italiana in materia portuale prima della legge n. 84/94

- (5) Il presente procedimento riguarda le operazioni portuali in Italia. Per operazioni portuali si intendono le attività di cui all'articolo 16, primo comma,

(¹) Racc. 1991, pag. I-5889.

della legge n. 84/94: carico, scarico, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci.

- (6) Al momento della sentenza porto di Genova, il mercato delle operazioni portuali, quale era disciplinato dal codice della navigazione, si presentava come un sistema di doppio regime di monopolio:

— da un lato, il monopolio dell'organizzazione delle operazioni portuali: in ogni porto un'impresa (controllata in genere dall'ente gestore del porto) era titolare del diritto esclusivo di espletare le operazioni portuali; anche se in ogni porto questo diritto veniva concesso a più imprese, esso era limitato ogni volta ad un settore specifico del mercato (merci varie, containers, prodotti freschi, ecc.), il che permette di affermare che si trattava in realtà di un diritto esclusivo (sul mercato di riferimento); tali imprese non erano tuttavia autorizzate a far eseguire le operazioni da personale proprio;

— dall'altro, il monopolio dell'esecuzione delle operazioni portuali: in ogni porto una compagnia del lavoro portuale (in prosieguo: «compagnia portuale») era titolare del diritto esclusivo di fornire (alle imprese di cui al primo trattino) la manodopera necessaria per l'espletamento delle operazioni portuali in oggetto;

— inoltre era vietata l'autoproduzione (cioè la possibilità per una nave di far effettuare il carico o lo scarico dal proprio personale di bordo).

- (7) Nella sentenza porto di Genova, la Corte ha esaminato le operazioni portuali per le merci convenzionali nel porto di Genova e ha innanzi tutto constatato che le imprese Merci e CULMV beneficiavano di un regime di monopolio legale su una parte sostanziale del mercato comune (rispettivamente per il mercato dell'organizzazione e per il mercato dell'esecuzione delle operazioni portuali).

- (8) La Corte ha inoltre rilevato che le imprese cui sono stati riconosciuti diritti esclusivi, secondo le modalità definite dalla normativa nazionale in causa, sono per questa ragione indotte ad esigere il pagamento di servizi non richiesti, o a fatturare prezzi sproporzionati [infrazioni contemplate dall'articolo 86, lettera a)], oppure a non servirsi della tecnologia moderna, il che finisce per limitare lo sviluppo tecnico ai sensi dell'articolo 86, lettera b), con conseguente aumento dei costi delle operazioni e ritardi nella loro esecuzione, ovvero ancora a concedere riduzioni di prezzo a taluni utenti compensate allo stesso tempo mediante aumenti dei prezzi

fatturati ad altri utenti, il che è contrario alle disposizioni dell'articolo 86, lettera c).

- (9) La Corte ha pertanto concluso che «stando così le cose, si deve dichiarare che uno Stato membro crea una situazione contraria all'articolo 86 del trattato quando emana una normativa, come quella di cui trattasi (...), atta ad incidere sul commercio fra Stati membri»⁽¹⁾.

1.3. La legislazione italiana in materia portuale dopo la legge n. 84/94

- (10) La legge n. 84/94 ha introdotto cambiamenti del relativo mercato.

Tali cambiamenti hanno soddisfatto solo parzialmente le richieste della lettera del 31 luglio 1992 e introducono per contro nuove distorsioni della concorrenza incompatibili con il trattato.

- (11) L'analisi della legge n. 84/94 deve essere effettuata alla luce della legge del 23 ottobre 1960, n. 1369 (in prosieguo: «la legge n. 1369/60»), che vieta l'intermediazione e l'interposizione nelle prestazioni di lavoro e disciplina l'impiego di manodopera negli appalti di opere e di servizi.

a) Secondo l'articolo 1 della legge n. 1369/60 «è vietato all'imprenditore di affidare in appalto (...) l'esecuzione di mere prestazioni di lavoro (...). In caso di inosservanza della norma, sono comminate sanzioni penali sia all'imprenditore che all'appaltatore.

b) Nella fattispecie, in base a questa legge le imprese portuali non possono, in linea di principio, disporre di manodopera temporanea per fare fronte a picchi di domanda né fornire ad imprese concorrenti le loro maestranze in eccedenza, in caso di contrazioni temporanee della domanda.

c) Inoltre, la giurisprudenza italiana sembra aver esteso questo divieto della manodopera temporanea agli appalti di servizi ad alto contenuto di manodopera. In ambito portuale, la giurisprudenza italiana ha interpretato l'articolo 1 della legge n. 1369/60 nel senso che esso vieta l'appalto (sia attivo che passivo) delle operazioni di carico, scarico e di movimentazione in genere delle merci (vedi ad esempio la domanda pregiudiziale sottoposta dalla Pretura di La Spezia alla Corte di giustizia, nella causa C-163/96, Procedura penale c/ Silvano Raso, in fase d'istruzione).

⁽¹⁾ Sentenza citata, punto 20 della motivazione.

Ne consegue, tra l'altro, che i terminalisti non possono appaltare l'espletamento di talune operazioni portuali ad alto contenuto di manodopera e che, a loro volta, le imprese portuali non possono fornire, in regime di appalto, servizi ad alto contenuto di manodopera. Tale divieto generale non riguarda invece l'appalto delle operazioni ad alto contenuto di capitale e debole contenuto di manodopera.

d) Il governo italiano ha informato la Commissione che il 18 giugno 1997 il Parlamento italiano ha approvato una nuova legge che liberalizza la fornitura di lavoro temporaneo. Trattasi della legge 24 giugno 1997 n. 196 (in prosieguo: «la legge 196/97»). Dalle informazioni in possesso della Commissione e dalla risposta del governo italiano del 7 luglio 1997 risulta tuttavia che, allo stato, la nuova legge non si applica ai porti. In effetti:

i) in primo luogo, la legge n. 196/97 non abroga la legge n. 1369/60 ma istituisce un regime derogatorio in base al quale il ministero del Lavoro autorizza talune imprese a fornire prestazioni di lavoro temporaneo. Orbene, la legge n. 84/94 istituisce un regime specifico di deroga alla legge n. 1369/60 per il settore portuale. Ne consegue che il regime di deroga alla legge n. 1369/60 valevole nei porti dovrebbe essere quello previsto dalla legge n. 84/94 e non quello previsto dalla legge n. 196/97;

ii) in secondo luogo, anche ammettendo che la legge n. 196/97 si applichi in teoria ai porti, i vincoli oggettivi ivi previsti ne limitano fortemente la portata per quanto riguarda il lavoro portuale. Da un lato, le imprese portuali non sembrano poter beneficiare dell'autorizzazione in base alla legge n. 196/97, poiché in forza dell'articolo 2, secondo comma, lettera a) di detta legge, possono ottenerla solo le imprese che si occupano esclusivamente della fornitura di manodopera temporanea. Dall'altro, le piccole imprese, che svolgono un ruolo decisivo nel funzionamento di un porto, sono escluse, poiché la lettera b) del medesimo articolo esige che l'impresa operi in almeno quattro regioni. Infine, l'articolo 12 della legge n. 196/97 non consente di ricorrere nuovamente a manodopera temporanea a meno di dieci giorni di distanza. L'applicazione di tale norma in un porto impedirebbe dunque di far a due picchi di domanda in un periodo inferiore a dieci giorni.

(12) Le principali caratteristiche del mercato dopo la legge n. 84/94 si possono così riassumere:

a) Dal punto di vista amministrativo, la nuova legge istituisce le autorità portuali, che subentrano agli enti gestori dei porti nell'esercizio delle funzioni amministrative. Diversamente che in passato, alle autorità portuali è vietata la prestazione di servizi in materia di operazioni portuali, direttamente o indirettamente.

b) L'autoproduzione è consentita (articolo 16, comma 3), ma è soggetta all'autorizzazione dell'autorità portuale.

c) Il mercato delle operazioni portuali per conto terzi è aperto alla concorrenza in presenza di un'autorizzazione dell'autorità portuale (articolo 16). L'autorità portuale tuttavia può limitare il numero delle imprese autorizzate, per tenere conto delle esigenze di funzionamento del porto e del traffico, assicurando, comunque, il massimo della concorrenza nel settore. A differenza di quanto avveniva in passato, le imprese autorizzate in forza dell'articolo 16 possono disporre di personale proprio per l'esecuzione materiale delle operazioni portuali (articolo 27, che abroga l'articolo 110, quarto comma, del Codice della navigazione). Fino al 31 dicembre 1996 esse erano comunque obbligate ad assumere con priorità i membri delle ex compagnie portuali.

In base all'articolo 18 della legge n. 84/94 le autorità portuali possono inoltre dare in concessione aree o banchine alle imprese autorizzate in base all'articolo 16. In linea di massima, un'impresa che ha avuto in concessione una parte del porto è un terminalista. I terminalisti possono disporre di personale proprio per l'esecuzione materiale delle operazioni portuali (articolo 27, che abroga l'articolo 110, quarto comma del Codice della navigazione). Anche in questo caso, l'obbligo di assumere con priorità i membri delle ex compagnie portuali è cessato il 31 dicembre 1996.

Le compagnie portuali sono sciolte e si trasformano in società che effettuano — in particolare — operazioni portuali (articolo 21). In linea di massima, le ex compagnie portuali esercitano le loro attività in regime di concorrenza. La legge, tuttavia, conferisce loro dei vantaggi rispetto ai concorrenti [cfr. punto d)] nonché alcuni aiuti.

d) La legge prevede infatti le seguenti deroghe alla legge n. 1369/60 in forza della quale sono vietate l'intermediazione e l'appalto di prestazioni ad alto contenuto di manodopera:

- i) da un lato, per quanto riguarda l'appalto di servizi ad alto contenuto di manodopera, l'articolo 17, comma 3, concede alle ex compagnie portuali la facoltà esclusiva di derogare al divieto generale conferendo loro in tal modo una posizione di monopolio nell'offerta di tali servizi. La legge non precisa quando un'operazione portuale è «ad alto contenuto di manodopera», per cui risulta difficile delimitare con precisione l'estensione di questo monopolio;
- ii) dall'altro, per quanto riguarda il lavoro temporaneo destinato a far fronte a picchi della domanda, l'Autorità portuale:
- promuove la costituzione di un consorzio volontario in seno al quale la stessa Autorità portuale designerà una o più imprese autorizzate a fornire manodopera alle imprese concorrenti in regime di appalto, oppure
 - istituisce un'agenzia per la fornitura (in regime di monopolio) di manodopera temporanea alle imprese portuali; fino all'istituzione di tale agenzia, questo monopolio è detenuto dalla ex compagnia portuale.

2. VALUTAZIONE DELLA LEGGE N. 84/94

- (13) La legge n. 84/94, pur avendo modificato la precedente organizzazione del mercato, non ha tenuto pienamente conto della lettera di ingiunzione del 31 luglio 1992 ed ha creato nuove situazioni incompatibili con l'articolo 86 del trattato. La legge n. 196/97 non modifica tale valutazione, per i motivi illustrati in appresso.
- (14) La presente valutazione non riguarda la compatibilità con il diritto comunitario della legge n. 1369/60.

2.1. Contesto giuridico generale

2.1.1. Mercati dei servizi rilevanti

- (15) Le modifiche introdotte della legge n. 84/94 hanno trasformato l'organizzazione dei mercati.

I mercati dei servizi da prendere in considerazione sono i seguenti:

- a) Il mercato delle operazioni portuali per conto terzi (le operazioni portuali sono elencate all'articolo 16 della legge n. 84/94)

Dato che, di fatto, tutte queste operazioni sono complementari le une rispetto alle altre e che ciascuna di tali prestazioni può essere fornita da

un operatore differente, bisogna ritenere che ognuna di esse dia luogo ad un mercato a sé stante. Tuttavia, a fini di semplificazione, l'insieme di questi servizi può essere considerato un unico mercato.

- b) Il mercato della prestazione di manodopera temporanea (articolo 17, paragrafi 2 e 3 della legge n. 84/94)

In seguito alla riforma portuale, le imprese operanti nei porti italiani possono assumere personale per l'esecuzione delle operazioni portuali. Ma oltre al personale proprio, le imprese portuali necessitano spesso di manodopera temporanea. Ciò è dovuto al fatto che esse non dispongono di organici sufficienti per far fronte a periodi di picco della domanda (la fluttuazione della domanda è inerente all'attività di un porto, che è legata all'arrivo delle navi). Così, quando si presenta una situazione di forte domanda, le imprese portuali (compresi i terminalisti) si trovano dinanzi all'alternativa di rifiutare il lavoro oppure di ricorrere a lavoratori temporanei.

- c) Il mercato degli appalti di servizi ad alto contenuto di manodopera (articolo 17, comma 3, della legge n. 84/94)

Le imprese portuali che offrono un servizio completo (terminalisti) possono effettuare tutte le operazioni con mezzi propri e personale proprio (eventualmente assunto con contratti a tempo determinato) oppure affidare in appalto alcune operazioni. La scelta di appaltare o meno implica notevoli conseguenze in termini di organizzazione del lavoro, investimenti in formazione e in materiale, assunzioni, ecc. Pertanto, almeno a breve termine, l'esecuzione diretta delle operazioni o l'affidamento in appalto delle stesse non sono, per un'impresa, opzioni perfettamente intercambiabili.

Ne consegue che esiste un mercato specifico dei servizi portuali forniti in regime di appalto (o, più esattamente, un mercato specifico per ogni servizio fornito in regime di appalto). Nel contesto del presente procedimento il mercato rilevante è limitato ai servizi ad alto contenuto di manodopera.

- (16) Il governo italiano ha obiettato che la definizione di questi due ultimi mercati sarebbe troppo tecnica. A suo avviso, il mercato della fornitura di manodopera temporanea (punto b) e il mercato degli appalti di servizi ad alto contenuto di manodopera (punto c) costituiscono un solo mercato, ossia il mercato dei servizi portuali, poiché sia la manodopera temporanea che gli appalti di servizi ad alto contenuto di manodopera rispondono ad una stessa domanda.

È vero che in determinate circostanze la manodopera temporanea e i servizi ad alto contenuto di manodopera possono rispondere ad una stessa domanda. Tuttavia queste due attività non sono sufficientemente sostituibili per poter essere considerate come uno stesso ed unico mercato. Ciò vale sia sotto il profilo della domanda che di quello dell'offerta.

— Anzitutto, il ricorso a manodopera temporanea è un acquisto di «mezzi», mentre il ricorso all'appalto è un acquisto di «risultato». Il differente impatto che ne risulta per l'organizzazione dell'impresa è evidente: il ricorso alla manodopera temporanea non comporta alcuna modifica nell'organizzazione dell'impresa che se ne avvale, la quale viene semplicemente a disporre di personale supplementare durante un periodo determinato. Tale personale supplementare fornisce le sue prestazioni alla stessa stregua dei dipendenti dell'impresa, secondo le modalità dell'impresa stessa. Inoltre, quest'ultima continua ad assumere tutta la responsabilità dell'organizzazione e della gestione delle operazioni. Per contro l'impresa che dà in appalto determinate prestazioni delega all'impresa appaltatrice una parte delle responsabilità di organizzazione e di gestione. Il personale in oggetto esegue le operazioni di carico e scarico sotto gli ordini e secondo le modalità (nonché le conoscenze tecnologiche) dell'impresa appaltatrice.

— In secondo luogo la fornitura di manodopera temporanea e l'appalto di servizi rispondono ad una domanda differente dal punto di vista della flessibilità.

L'appalto di servizi permette all'impresa appaltante di fare eseguire la totalità di un servizio ad un terzo. Il contratto di appalto cessa di aver effetto con l'esecuzione del servizio. Per contro, il ricorso alla manodopera temporanea permette alle imprese portuali di disporre di personale supplementare durante un lasso di tempo determinato. Ciò significa che l'impresa stabilisce il numero di lavoratori portuali di cui intende servirsi (numero che può essere inferiore a quello necessario per eseguire un'operazione) nonché il periodo durante il quale il personale è richiesto (e che generalmente sarà differente rispetto al tempo necessario per eseguire l'operazione).

— In terzo luogo, da quanto detto al secondo trattino emerge che le due soluzioni rispondono ad una diversa tipologia della domanda: mentre in teoria qualsiasi impresa portuale autorizzata ad

espletare operazioni portuali in base all'articolo 16 della legge n. 84/94 può ricorrere a manodopera temporanea per far fronte a picchi della domanda, in pratica i principali richiedenti di servizi in regime di appalto saranno verosimilmente i terminalisti. Inoltre, mentre la domanda di manodopera temporanea ha lo scopo dichiarato di far fronte a picchi della domanda, il ricorso all'appalto di servizi può inquadarsi anche in una logica industriale di terziarizzazione delle attività a cui la manodopera temporanea non è in grado di rispondere.

— In quarto luogo, le condizioni d'accesso ai due mercati (dal lato dell'offerta) sono differenti.

La manodopera temporanea potrebbe in teoria essere fornita da qualsiasi agenzia di intermediazione, come ad esempio l'agenzia prevista dall'articolo 17, comma 1, lettera b). Per contro, l'esecuzione in regime di appalto di operazioni portuali può essere effettuata soltanto da un'impresa portuale che dispone delle conoscenze tecnologiche necessarie ed è titolare dell'autorizzazione all'esercizio delle operazioni portuali, rilasciata in base all'articolo 16 della legge n. 84/94.

Di conseguenza, la legislazione in oggetto va valutata in base a tre mercati distinti, ancorché contigui.

2.1.2. Parte sostanziale del mercato comune

(17) La Corte ha affermato nella sentenza porto di Genova che, tenuto conto del volume di traffico, il porto di Genova costituiva una parte sostanziale del mercato comune.

(18) Nella lettera di ingiunzione del 31 luglio 1992 la Commissione ha esteso tale considerazione ai porti di Taranto, Venezia Livorno, Napoli e Ravenna.

(19) La legislazione in oggetto istituisce in tutti i porti italiani la stessa organizzazione del mercato, la quale dà luogo ad analoghe posizioni dominanti in ciascuno dei principali porti italiani. Tale situazione è atta a creare una distorsione della concorrenza su tutto il territorio italiano.

(20) Orbene, nella sentenza 5 ottobre 1994, causa C-323/93, Centre d'insemination de la Crespelle, la Corte ha dichiarato che «istituendo (...) una sovrapposizione di monopoli territorialmente limitati, ma che riguardano complessivamente tutto il territorio di uno Stato membro, siffatte disposizioni nazionali instaurano una posizione dominante ai sensi dell'articolo 86 del trattato su una parte sostanziale

del mercato comune»⁽¹⁾. Si deve pertanto ritenere che la normativa italiana vada valutata non solo riguardo al suo impatto sul porto di Genova o sui porti di Genova, Taranto, Venezia, Livorno, Napoli e Ravenna (che rappresentano già di per sé una parte sostanziale del mercato comune), ma anche riguardo a tutti i porti italiani per i quali transiti traffico intracomunitario, come indicato nella lettera di ingiunzione complementare del 7 maggio 1997.

- (21) Il governo italiano ha contestato la valutazione della Commissione per quanto riguarda la «parte sostanziale del mercato comune». Il principale argomento addotto è che i mercati della manodopera temporanea e dell'appalto di servizi ad alto contenuto di manodopera sono di dimensione marginale rispetto al mercato delle operazioni portuali.

Tale argomento non può essere accolto. I mercati rilevanti sono i mercati della fornitura di manodopera temporanea e degli appalti di servizi ad alto contenuto di manodopera. Si tratta di due mercati distinti, non sostituibili fra di loro, rispetto al mercato delle operazioni portuali. Orbene, come più sopra indicato, la legislazione portuale italiana istituisce per questi mercati la stessa organizzazione di mercato sull'insieme del territorio italiano.

Il fatto che tali mercati siano relativamente più piccoli — dal punto di vista economico — rispetto al mercato più ampio delle operazioni portuali non incide sul fatto che si tratta di una parte sostanziale del mercato comune. A titolo di esempio, nella sentenza 17 maggio 1994, causa C-18/93, Corsica Ferries⁽²⁾, la Corte ha affermato che il mercato dei servizi di pilotaggio nel porto di Genova può essere considerato come una parte sostanziale del mercato comune, benché il costo del pilotaggio rappresenti soltanto una parte del costo di esercizio delle linee di traghetti.

2.1.3. Incidenza sul commercio tra Stati membri

- (22) La normativa in oggetto incide, tra l'altro, indipendentemente dalla cittadinanza del destinatario del servizio, sul costo delle operazioni portuali.
- (23) Come indicato dalla Corte di giustizia nella sentenza porto di Genova, un costo supplementare delle operazioni di sbarco «è atto, a causa delle conseguenze sui prezzi delle merci, ad incidere sulle importazioni»⁽³⁾ e dunque sul commercio tra Stati membri.

2.2. Articolo 90 del trattato

- (24) Le infrazioni e le situazioni di infrazione alle regole di concorrenza del trattato descritte in appresso sono il frutto di una misura statale, la legge n. 84/94, in collegamento con la legge n. 1369/60. Nell'emanare la legge n. 84/94 l'Italia ha violato il combinato disposto dell'articolo 90, paragrafo 1 e dell'articolo 86 del trattato.
- (25) L'articolo 90, paragrafo 1 del trattato dispone che gli Stati membri non emanano né mantengono, nei confronti delle imprese cui riconoscono diritti speciali o esclusivi, alcuna misura contraria alle norme del trattato, specialmente a quelle contemplate dagli articoli 6 e da 85 a 94 inclusi.
- (26) L'impresa o le imprese autorizzate a fornire manodopera temporanea o ad effettuare operazioni portuali ad alto contenuto di manodopera in deroga alla legge n. 1369/60, sono imprese a cui lo Stato riconosce diritti speciali o esclusi ai sensi dell'articolo 90 del trattato.
- (27) L'Autorità portuale è un organismo pubblico a cui sono affidate funzioni di pubblica autorità nel porto. In forza dell'articolo 12 della legge n. 84/94, essa è sottoposta alla vigilanza del Ministro dei Trasporti. I suoi atti di natura amministrativa (ivi compresi gli atti di cui all'articolo 17 della legge n. 84/94) sono quindi misure statali ai sensi dell'articolo 90 del trattato.

2.3. Articolo 90 in collegamento con l'articolo 86 del trattato

2.3.1. Il consorzio volontario previsto all'articolo 17, paragrafo 1, lettera a) della legge 84/94

- (28) Detto articolo prevede che l'Autorità portuale promuova la costituzione di un consorzio volontario aperto a tutte le imprese portuali di cui agli articoli 16, 18 e 21 della medesima legge, al fine esclusivo di permettere alle imprese consorziate di ricorrere a manodopera temporanea, in deroga al divieto generale previsto dalla legge n. 1369/60. A tal fine l'Autorità portuale autorizza una o più imprese consorziate a fornire prestazioni di manodopera temporanea a favore di altre imprese consorziate.
- (29) La legge lascia quindi all'Autorità portuale la facoltà di autorizzare solo un numero limitato di imprese (uno o più) a fornire manodopera alle altre imprese.

⁽¹⁾ Racc. 1994, pag. I-5077, punto 17 della motivazione.

⁽²⁾ Racc. 1994, pag. I-1783, 1812.

⁽³⁾ Punto 22 della motivazione.

(30) Tale facoltà concessa dalla legge alle Autorità portuali può dare luogo, se esercitata, a una violazione dell'articolo 86 del trattato. Difatti, se l'Autorità portuale non autorizza tutte le imprese consorziate a fornire manodopera temporanea alle altre imprese consorziate, da detta facoltà può derivare un abuso ai sensi dell'articolo 86. Tale abuso è riconducibile al fatto che la o le imprese autorizzate a fornire manodopera temporanea possono approfittare indebitamente dei seguenti vantaggi concorrenziali nei riguardi delle altre imprese sul mercato delle operazioni portuali:

- a) In primo luogo, la decisione dell'Autorità portuale di autorizzare solo un numero limitato di imprese ha per effetto di consentire alle prescelte di scaricare una parte delle loro spese di personale sui concorrenti, quando questi ultimi ricorreranno a manodopera temporanea. Per contro, quando un'impresa non autorizzata si troverà in una situazione di calo della domanda, non avrà la possibilità di far lavorare il suo personale in eccedenza presso altre imprese;
- b) Inoltre, se l'Autorità portuale autorizza una sola impresa ad offrire manodopera temporanea alle altre imprese, l'impresa autorizzata viene posta in situazione di conflitto di interessi in quanto diventa la fornitrice esclusiva dei suoi concorrenti.

In pratica, l'impresa autorizzata ad offrire manodopera temporanea occuperà una posizione monopolistica e, dunque, dominante, secondo l'articolo 86 del trattato, sul mercato della manodopera temporanea. Essa potrebbe essere indotta ad abusare di tale posizione, ad esempio fatturando (ai suoi concorrenti sul mercato delle operazioni portuali) prezzi eccessivi per la fornitura di manodopera temporanea, o mettendo a disposizione dei suoi concorrenti gli operai meno efficienti;

- c) la situazione di conflitto di interessi descritta alla lettera b) è di per sé un abuso. Per intervenire, non è necessario attendere che l'impresa commetta effettivamente un siffatto abuso. Basta infatti che la legge crei una situazione dinanzi alla quale l'impresa sia indotta a commettere l'abuso quando ne avrà interesse⁽¹⁾.

Il governo italiano e l'ANCIP hanno contestato questo punto, facendo presente che il rispetto delle regole di concorrenza sarà comunque oggetto di un'attenta vigilanza sia da parte dell'Autorità portuale e, ove del caso, da parte della Commissione.

La Commissione non intende sollevare dubbi quanto alla capacità dell'Autorità portuale di fare rispettare le legge. È la legge stessa ad essere incompatibile con il trattato.

Infatti, fra l'altro nella sentenza 13 dicembre 1991, causa C-18/88, GB-Inno-BM⁽²⁾, la Corte ha affermato che il conflitto di interesse è abusivo in sé. La Corte doveva pronunciarsi su una regolamentazione che conferiva all'operatore di telefonia dominante, attivo anche nella commercializzazione di apparecchi telefonici, il diritto di omologare gli apparecchi telefonici dei suoi concorrenti. La Corte ha indicato che «un sistema di concorrenza non falsato come quello previsto dal trattato può essere garantito solo se sono garantite pari opportunità tra i vari operatori economici. Affidare ad un'impresa che vende apparecchi terminali la definizione delle specifiche cui dovranno conformarsi detti apparecchi e l'omologazione degli apparecchi stessi equivale a conferire alla medesima il potere di determinare, a suo piacimento, quali apparecchi terminali possano essere allacciati alla rete pubblica, concedendole in tal modo un evidente vantaggio sui suoi concorrenti. Stando così le cose, il mantenimento di una concorrenza effettiva esige che la definizione delle specifiche tecniche (...) e l'omologazione vengano svolte da un ente indipendente (...)»⁽³⁾.

In risposta all'argomentazione della RTT, la Corte ha inoltre dichiarato⁽⁴⁾ che il fatto che la RTT non avesse commesso effettivamente degli abusi non poteva essere invocato per giustificare la normativa in questione;

- d) D'altro canto, la possibilità che l'Autorità portuale designi più imprese autorizzate a fornire manodopera temporanea non basterebbe ad impedire che un'impresa assuma una posizione dominante su tale mercato e possa abusarne. Infatti, tenuto conto dell'articolo 17, comma 1, lettera a) della legge n. 84/94, l'Autorità portuale designerà, fra le imprese autorizzate, quanto meno la ex compagnia portuale, la quale, tenuto conto delle sue attuali dimensioni, dovrebbe detenere con grande verosimiglianza quote di mercato preponderanti.

Infatti, a termini della legge, le imprese che potranno essere autorizzate dall'Autorità portuale a fornire manodopera temporanea sono «unicamente (le) imprese consorziate dotate di adeguato personale e risorse proprie con specifica caratterizzazione di professionalità nell'esecuzione delle operazioni portuali tenendo conto

⁽¹⁾ V. sentenza 17 luglio 1997, causa C-242/95, GT-Link AS/De Danske Statsbaner, non ancora pubblicata, punti 33 e seguenti della motivazione.

⁽²⁾ Racc. 1991, pag. I-5941.

⁽³⁾ Punti 25 e 26 della motivazione.

⁽⁴⁾ Punti 23 e 24 della motivazione.

delle eccedenze risultate dal processo di razionalizzazione e trasformazione produttiva indotte dalla presente legge». In pratica solo le ex compagnie portuali rispondono a tale criterio.

Il governo italiano ha indicato nella risposta del 7 luglio 1997 che intendeva emanare una circolare ministeriale interpretativa per invitare le autorità portuali a rilasciare, se possibile, l'autorizzazione a fornire manodopera temporanea a tutte le imprese consorziate che abbiano dipendenti in eccedenza. A prescindere da qualsiasi considerazione sul valore giuridico di una siffatta circolare rispetto alla legge a cui si riferisce, il proposito del governo italiano non risponde in maniera soddisfacente al complemento alla lettera di ingiunzione della Commissione del 7 maggio 1997, dato che, in presenza delle circostanze di fatto illustrate, soltanto le ex compagnie portuali rispondono ai criteri indicati dalla legge;

- e) il governo italiano e l'ANCIP hanno obiettato che la legge n. 84/94 non condurrà necessariamente ad un conflitto d'interessi per l'ex compagnia poiché questa dovrà trasformarsi, in base all'articolo 21 della legge n. 84/94, in due società distinte: una per l'esercizio in condizioni di concorrenza delle operazioni portuali e l'altra per la fornitura di manodopera temporanea. Questo argomento non è convincente.

Infatti è inesatto affermare che l'articolo 21 della legge n. 84/94 impone la trasformazione delle ex compagnie portuali in due società distinte. Detto articolo indica che le ex compagnie devono trasformarsi in una o più società; tale obbligo riguarda soltanto la condizione minima della trasformazione in società. Peraltro, in base all'articolo citato, la trasformazione doveva intervenire entro il 18 marzo 1995, termine che secondo le informazioni in possesso della Commissione non è stato rispettato né verificato dalle autorità italiane.

Inoltre, la legge n. 84/94 non rende obbligatoria la distinzione dei ruoli (società portuale e società fornitrice di manodopera temporanea alle imprese portuali). Al contrario, essa rende possibile la confusione dei ruoli e quindi in conflitto d'interessi e l'abuso di posizione dominante. Secondo le informazioni a disposizione della Commissione, tale confusione dei ruoli è del resto già presente nel porto di Genova;

- f) Infine, neppure una distinzione dei ruoli sarebbe sufficiente se intervenisse all'interno di

uno stesso gruppo. Sarebbe necessario che le due società con ruoli distinti fossero interamente indipendenti;

- g) Questa situazione porta la Commissione a constatare che la legge n. 84/94 ha per effetto di reintegrare l'ex compagnia portuale nella sua posizione dominante benché, nella sentenza porto di Genova, la Corte abbia dichiarato che una tale situazione dava luogo ad abusi e nulla indichi che nella nuova situazione detti abusi cesseranno.

- (31) In presenza di tali circostanze, la o le imprese autorizzate a fornire manodopera temporanea sarebbero indotte a commettere infrazioni all'articolo 86 del trattato.
- (32) Nella fattispecie, il comportamento delle imprese è il risultato di misure statali. Ne consegue che l'articolo 17, comma 1, lettera a), della legge n. 84/94, secondo il quale l'Autorità portuale promuove la costituzione di un consorzio volontario di imprese al fine esclusivo di permettere la fornitura di manodopera temporanea da parte di una o più imprese a tal fine autorizzate dall'Autorità portuale a favore delle altre imprese consorziate, costituisce un'infrazione del combinato disposto dell'articolo 90, paragrafo 1 e dell'articolo 86 del trattato.

2.3.2. *L'agenzia prevista dall'articolo 17, comma 1 lettera b), della legge n. 84/94*

- (33) L'articolo 17, comma 1, lettera b) prevede che, qualora non si addivenga alla costituzione del consorzio volontario, l'Autorità portuale possa istituire un'Agenzia per la fornitura di manodopera temporanea, in condizioni di monopolio. La legge, tuttavia, non precisa le modalità di istituzione e di funzionamento di questa agenzia, che dovranno essere definite mediante decreto ministeriale. Dall'applicazione di detto articolo potrebbe quindi derivare l'insorgere di questioni atte ad avere ripercussioni sulla valutazione della Commissione circa la compatibilità di detta agenzia con il diritto comunitario.

- (34) La Commissione analizzerà la situazione del mercato dopo l'emanazione di detto decreto e si riserva di intervenire se del caso.

2.3.3. *Il periodo transitorio, previsto dall'articolo 17, comma 2, della legge n. 84/94*

- (35) L'articolo 17, comma 2, prevede che, fino alla costituzione del consorzio o dell'agenzia, le ex compagnie portuali forniscono, in regime di monopolio, manodopera temporanea alle altre imprese portuali.

(36) Le ex compagnie portuali, presenti sul mercato delle operazioni portuali, divengono così fornitrici esclusive dei loro concorrenti e sono indotte ad abusare della loro posizione dominante ai sensi dell'articolo 86 del trattato. Il ragionamento è analogo a quello svolto nel punto 2.3.1.

(37) Sempre nella sentenza porto di Genova, la Corte ha affermato che «il semplice fatto di creare una posizione dominante mediante la concessione di diritti esclusivi, ai sensi dell'articolo 90, paragrafo 1 del trattato, non è di per sé incompatibile con l'articolo 86. Tuttavia la Corte ha avuto modo di dichiarare che uno Stato membro contravviene ai divieti posti da queste due disposizioni quando l'impresa di cui trattasi è indotta, col mero esercizio dei diritti esclusivi che le sono attribuiti, a sfruttare abusivamente la sua posizione dominante (...) o quando questi diritti sono atti a produrre una situazione in cui l'impresa è indotta a commettere abusi del genere»⁽¹⁾.

(38) È quello che si verifica nel presente caso. La norma che prevede che le ex compagnie portuali forniscano manodopera temporanea in regime di esclusività durante il periodo transitorio è una misura statale contraria al combinato disposto dell'articolo 90, paragrafo 1, e dell'articolo 86, poiché pone le ex compagnie portuali in condizione di poter abusare dei vantaggi indicati al considerando 30.

2.3.4. Il mercato degli appalti di servizi (articolo 17, comma 3 della legge n. 84/94)

(39) L'articolo 17, comma 3 stabilisce che gli appalti di servizi, compresi quelli ad alto contenuto di manodopera forniti dalle ex compagnie portuali, non rientrano nel divieto dell'articolo 1 della legge n. 1369/60. Ciò significa in pratica che l'ex compagnia occupa, in virtù dei diritti esclusivi attribuiti dalla legge n. 84/94 in collegamento con la legge n. 1369/60, una posizione di monopolio sul mercato degli appalti di servizi ad alto contenuto di manodopera.

(40) Dell'applicazione dell'articolo 17, comma 3 della legge n. 84/94 deriva una situazione che viola l'articolo 86 del trattato.

(41) Infatti, come già detto al punto 2.3.3 per il mercato della manodopera temporanea, si può affermare che l'ex compagnia portuale viene posta in condizione di abusare della sua posizione dominante sul mercato dell'appalto delle operazioni portuali. L'ex compagnia non solo gode di una posizione di monopolio sul mercato dell'appalto dei servizi ad alto contenuto di manodopera, ma è anche presente sul più vasto mercato delle operazioni portuali. Essa risulta quindi essere la fornitrice

esclusiva dei suoi concorrenti. Ciò la pone in condizione di abusare della sua posizione dominante, come già detto, mutatis mutandis, al capitolo 2.3.1.

(42) Il ragionamento già svolto al punto 2.3.3 porta a concludere che la disposizione dell'articolo 17, comma 3 della legge n. 84/94, in base alla quale gli appalti dei servizi ad alto contenuto di manodopera dell'ex compagnia non rientrano nel divieto previsto dall'articolo 1 della legge n. 1369/60, è un provvedimento statale contrario all'articolo 90, paragrafo 1, in collegamento con l'articolo 86.

(43) Secondo l'ANCIP tale interpretazione della Commissione non sarebbe corretta. L'articolo 17, comma 3 della legge n. 84/94 non avrebbe l'effetto di attribuire alla ex compagnia portuale una posizione di monopolio sul mercato degli appalti di servizi ad alto contenuto di manodopera, ma unicamente una posizione di monopolio sul mercato della fornitura di manodopera temporanea. Pur non condividendo il parere dell'ANCIP, va rilevato che una misura statale del tenore indicato dall'ANCIP sarebbe ugualmente una misura statale in contrasto con il combinato disposto dell'articolo 90, paragrafo 1, e dell'articolo 86, conformemente alle conclusioni formulate ai punti 2.3.1 e 2.3.3.

(44) Nella risposta del 7 luglio 1997, il governo italiano ha informato la Commissione di ritenere opportuno abrogare l'articolo 17, comma 3 della legge n. 84/94. Il governo italiano non ha tuttavia indicato entro quale termine avrebbe abrogato tale norma né che cosa intendesse fare per definire il concetto di «elevato contenuto di manodopera». La portata di una siffatta modificazione legislativa dovrà essere valutata quando interverrà.

2.4. Articolo 90, paragrafo 2 del trattato

(45) Le autorità italiane non hanno invocato l'eccezione prevista dall'articolo 90, paragrafo 2 del trattato per giustificare l'autorizzazione di una o più imprese a derogare all'articolo 1 della legge n. 1369/60, l'autorizzazione della sola ex compagnia portuale a derogare all'articolo 1 della legge n. 1369/60 nel periodo transitorio e l'esenzione dell'ex compagnia dal divieto di fornire, in regime di appalto, prestazioni ad elevato contenuto di manodopera.

(46) Va inoltre ricordato che nella sentenza porto di Genova, la Corte ha dichiarato che «non risulta dagli atti di causa (...) né dalle osservazioni presentate alla Corte che l'interesse economico generale legato alle operazioni portuali abbia un carattere specifico rispetto a quello di altre attività della vita economica»⁽²⁾.

⁽¹⁾ Punti 16 e 17 della motivazione.

⁽²⁾ Punto 27 della motivazione.

- (47) Infine, anche supponendo che la fornitura di manodopera temporanea per l'esecuzione delle operazioni portuali o l'appalto delle operazioni portuali costituisca un'attività avente carattere di servizio pubblico, nella fattispecie, l'applicazione delle norme in materia di concorrenza non osterebbe all'adempimento di una specifica funzione di servizio pubblico affidata ad una compagnia portuale.
- (48) Pertanto, l'eccezione prevista dall'articolo 90, paragrafo 2, non si applica.

CONCLUSIONE

Da quanto precede risulta che le misure statali di cui ai punti 2.3.1, 2.3.3 e 2.3.4 costituiscono un'infrazione all'articolo 90, paragrafo 1, in collegamento con l'articolo 86 del trattato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Sono incompatibili con il combinato disposto dell'articolo 90, paragrafo 3 e dell'articolo 86 del trattato le seguenti misure previste dalla legge italiana n. 84/94, come modificata dalla legge n. 647/96 (in prosieguo: «la legge n. 84/94»):

- a) la norma secondo la quale le autorità portuali promuovono la costituzione di un consorzio volontario aperto a tutte le imprese autorizzate ad esercitare attività portuali allo scopo esclusivo di agevolare la gestione delle fasi caratterizzate da variazioni imprevedibili di domanda di manodopera, e a tal fine autorizzano una o più tra le imprese consorziate, sempreché siano dotate di adeguato personale a risorse proprie con specifica

caratterizzazione professionale nell'esecuzione delle operazioni portuali e presentino eccedenze risultate dal processo di razionalizzazione e trasformazione indotto dalla stessa legge n. 84/94, a fornire prestazioni di manodopera a favore delle altre imprese consorziate [articolo 17, comma 1, lettera a)];

- b) la norma secondo la quale fino alla costituzione del consorzio o dell'agenzia destinati ad organizzare la fornitura di manodopera temporanea all'interno di ciascun porto italiano, l'impresa prevista all'articolo 21, lettera b) della legge 84/94, ossia le ex compagnie portuali, forniscono in regime di monopolio la manodopera temporanea alle altre imprese portuali (articolo 17, comma 2);
- c) la norma secondo la quale le ex compagnie portuali forniscono, in posizione di monopolio, gli appalti di servizi, compresi quelli ad elevato contenuto di manodopera, alle altre imprese portuali (articoli 17, comma 3).

Articolo 2

L'Italia mette fine alle infrazioni di cui all'articolo 1 ed informa la Commissione, entro due mesi dalla notificazione della presente decisione, delle misure adottate a tal fine.

Articolo 3

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 21 ottobre 1997.

Per la Commissione

Karel VAN MIERT

Membro della Commissione

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 21 ottobre 1997

in forza dell'articolo 90, paragrafo 3 del trattato CE relativo alle tariffe di pilotaggio nel porto di Genova

(Il testo in lingua italiana è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(97/745/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 90, paragrafo 3,

vista la denuncia introdotta dalla società Tourship, il 21 giugno 1994, contro il sistema di riduzioni sulle tariffe di pilotaggio nel porto di Genova e ritirata l'8 luglio 1997,

dopo aver dato alle autorità italiane, al Corpo dei piloti del porto di Genova (in prosieguo: «la corporazione dei piloti»), alla Tirrenia di Navigazione, alla Viamare di Navigazione, alla Navarma e alla Tourship Italia la possibilità di presentare osservazioni sugli addebiti formulati dalla Commissione in merito al sistema di riduzioni sulle tariffe di pilotaggio nel porto di Genova,

considerando quanto segue,

I FATTI

Il presente procedimento riguarda il sistema di riduzioni sulle tariffe di pilotaggio nel porto di Genova.

La misura statale di cui trattasi

- (1) In seguito ad alcune questioni pregiudiziali sollevate dal Tribunale di Genova nell'ambito di una controversia fra la Corsica Ferries e il Corpo dei piloti, la Corte di giustizia delle Comunità europee si è pronunciata con sentenza 17 maggio 1994⁽¹⁾, causa C-18/93, Corsica Ferries in merito alle tariffe di pilotaggio nel porto di Genova. La Corte ha dichiarato che «l'articolo 90, paragrafo 1, e l'articolo 86 del trattato vietano ad un'autorità nazionale che approvi le tariffe stabilite da un'impresa investita del diritto esclusivo di offrire servizi di pilotaggio obbligatorio su una parte sostanziale del mercato comune di indurla ad applicare tariffe diverse alle imprese di trasporto marittimo, a seconda che

queste ultime effettuino trasporti fra Stati membri o tra porti situati nel territorio nazionale, nella misura in cui ciò è pregiudizievole per il commercio tra gli Stati membri».

Il 26 maggio 1994, la Tourship (ex Corsica Ferries), invocando la sentenza citata, ha chiesto alla corporazione dei piloti di poter beneficiare delle riduzioni concesse alle navi che effettuano servizio di cabotaggio. Il primo giugno 1994 la corporazione dei piloti ha fatto presente alla Tourship di essere tenuta ad applicare le tariffe pubblicate dal ministero della Marina mercantile. Poiché a tale data detto ministero non aveva pubblicato nuove tariffe, la corporazione dei piloti si vedeva costretta ad applicare le tariffe contestate dalla Corte.

Il 21 giugno 1994, la Tourship ha presentato denuncia presso la Commissione contro il sistema di riduzioni sulle tariffe di pilotaggio in vigore nel porto di Genova, già oggetto della sentenza Corsica Ferries.

Il 5 ottobre 1994 è stata pubblicata una nuova tariffa con circolare n. 5203904. Conformemente all'articolo 91 del codice della navigazione, le tariffe di pilotaggio sono approvate dal ministro della Marina mercantile, sentite le associazioni sindacali interessate. Dette tariffe sono rese esecutive in ogni porto con decreto dell'autorità marittima competente. Nel porto di Genova la citata circolare è stata resa esecutiva con decreto dell'autorità marittima n. 17/94 del 12 ottobre 1994.

L'articolo 1 di detto decreto fissa la tariffa di base calcolata in funzione del tonnello di stazza lorda della nave.

L'articolo 4 stabilisce le maggiorazioni tariffarie per i servizi prestati al di fuori delle ore e dei giorni di lavoro normali, nella misura del 40 %-50 % della tariffa di base.

L'articolo 10 prevede il seguente sistema di riduzioni sulle tariffe di pilotaggio:

⁽¹⁾ Racc. 1994, pag. I-1783.

- una riduzione del 65 % della tariffa di base è accordata alle compagnie marittime che effettuino per mezzo di navi passeggeri almeno tre approdi giornalieri con itinerari, orari e frequenze regolari,
 - una riduzione del 50 % sulla tariffa di base è accordata alle compagnie marittime che effettuino per mezzo di navi passeggeri almeno quattro approdi settimanali con itinerari, orari e frequenze regolari,
 - le compagnie marittime che effettuino nel trimestre di calendario il seguente numero di approdi beneficiano di una tariffa calcolata secondo lo schema seguente:
 - da 1 a 3 approdi: 100 % della tariffa di base,
 - da 4 a 10 approdi: 95 % della tariffa di base,
 - da 11 a 20 approdi: 85 % della tariffa di base,
 - più di 20 approdi: 80 % della tariffa di base.
- Un approdo comprende, conformemente alla circolare, una entrata e una uscita dal porto.

Il 4 settembre 1996 è stata pubblicata una nuova tariffa con circolare n. 5203359. Nel porto di Genova, l'autorità marittima ha reso esecutiva la circolare con decreto n. 19/96 del 9 settembre 1996.

L'articolo 1 di detto decreto fissa la tariffa di base calcolata in funzione del tonnellaggio di stazza lorda della nave. Esistono tre tipologie di tariffe di base a seconda che si tratti di navi petroliere con o senza zavorra distinta, o di altri tipi di navi. Il paragrafo 2 dell'articolo 1 fissa le tariffe per le navi fino a 2 000 tsl che ricorrono al pilotaggio via radio e per le navi ammesse al pilotaggio via radio all'uscita dal Porto Vecchio ai sensi del decreto ministeriale del 2 settembre 1996⁽¹⁾.

L'articolo 5 fissa le maggiorazioni tariffarie per servizi resi al di fuori delle ore e dei giorni di lavoro normali nella misura del 40 %-100 % della tariffa di base.

L'articolo 10 prevede il seguente sistema di riduzioni sulle tariffe di pilotaggio:

- una riduzione del 65 % della tariffa di base è accordata alle compagnie marittime che effettuino a mezzo di navi passeggeri almeno quattro approdi settimanali con itinerari, orari e frequenze regolari,
- le compagnie marittime che effettuino nel trimestre di calendario il numero di approdi seguenti beneficiano di una tariffa calcolata secondo il seguente schema:

- da 1 a 3 approdi: 100 % della tariffa di base,
- da 4 a 10 approdi: 95 % della tariffa di base,
- da 11 a 20 approdi: 85 % della tariffa di base,
- più di 20 approdi: 80 % della tariffa di base.

Le imprese e i servizi di cui trattasi

- (2) La corporazione dei piloti è l'organizzazione professionale che raggruppa i 21 piloti operanti nel porto di Genova. Essa esercita, tramite i suoi membri, un'attività economica, ossia la prestazione di servizi di pilotaggio. La corporazione è stata investita dalle autorità pubbliche del diritto esclusivo di effettuare i servizi di pilotaggio obbligatorio nel porto di Genova.
- (3) La Tourship Italia (ex Corsica Ferries) è una società di navigazione di diritto italiano che fornisce un servizio regolare fra Genova e la Corsica per mezzo di due navi traghetto. Dal mese di giugno 1997 la Tourship gestisce anche un servizio ad alta velocità. La Tourship ha ottenuto in concessione una banchina all'interno del porto di Genova.
- (4) La Tirrenia di Navigazione è una società controllata al 99 % dalla Società finanziaria marittima Finmare, a sua volta controllata dall'IRI (holding pubblica). Essa gestisce essenzialmente servizi di trasporto passeggeri e merci verso la Sicilia e la Sardegna.

La Viamare di Navigazione (assorbita il 18 dicembre 1996 dall'Italia di Navigazione) è una società controllata al 99 % dalla Società finanziaria marittima Finmare, a sua volta controllata dall'IRI (holding pubblica). L'Italia di Navigazione gestisce sei navi portacontainers.

Navarma è una società specializzata nel trasporto di passeggeri e di veicoli mediante navi traghetto verso l'isola d'Elba, la Corsica e la Sardegna.

- (5) Il servizio di pilotaggio nei porti marittimi italiani, è un servizio portuale che dipende dall'autorità del comandante del porto. Detto servizio è disciplinato dal codice della navigazione (articoli da 86 a 100) e dal relativo regolamento di esecuzione (articoli da 98 a 137). In linea di massima facoltativo, il servizio di pilotaggio può essere reso obbligatorio in un porto con decreto del presidente della Repubblica. Nella quasi totalità dei porti italiani il servizio di pilotaggio è diventato obbligatorio. Nel porto di Genova il servizio di pilotaggio è stato reso obbligatorio con decreto del ministro dei Trasporti e della Navigazione del 30 dicembre 1992. Il carattere obbligatorio di tale servizio è stato confermato con decreto ministeriale del 2 settembre 1996.

Detto decreto ha introdotto la possibilità di ricorrere, a determinate condizioni, ai servizi di pilotaggio via radio in partenza dal Porto Vecchio.

⁽¹⁾ Per maggiori dettagli su questo decreto, si rinvia al considerando 5.

A norma dell'articolo 86 del codice della navigazione, nei porti e negli altri luoghi di approdo o transito delle navi dove è riconosciuta la necessità del servizio di pilotaggio, è istituita una corporazione di piloti dotata di personalità giuridica.

In un porto determinato, tra la corporazione dei piloti e il comandante della nave, rappresentante dell'armatore, viene stipulato un contratto di prestazione di servizi a titolo oneroso, in virtù del quale un pilota, membro della corporazione, assiste il comandante della nave nelle manovre necessarie per entrare, uscire o circolare nel porto nonché nelle operazioni di attracco e di partenza dalla banchina. L'armatore si rivolge alla corporazione che designa un pilota destinato ad effettuare il servizio.

VALUTAZIONE DELLA COMMISSIONE

Articolo 90, paragrafo 1

- (6) Secondo l'articolo 90, paragrafo 1, gli Stati membri hanno l'obbligo di non emanare né mantenere, a favore di imprese pubbliche o imprese a cui riconoscono diritti speciali o esclusivi, alcuna misura contraria alle norme del trattato.

La Corte ha affermato, nella sentenza *Corsica Ferries*, che la corporazione dei piloti è un'impresa investita dalla pubbliche autorità del diritto esclusivo di effettuare il servizio di pilotaggio obbligatorio nel porto di Genova. Essa ha inoltre indicato che l'approvazione delle tariffe di pilotaggio da parte dello Stato membro costituisce una misura statale ai sensi dell'articolo 90, paragrafo 1.

Il 2 settembre 1996, il ministro dei trasporti e della navigazione ha emanato un decreto che ha confermato il carattere obbligatorio del servizio di pilotaggio. La circolare n. 5203359 del ministro dei Trasporti e della Navigazione approva le tariffe di questo servizio nei porti italiani. Per il porto di Genova, tale circolare è stata resa esecutiva dal decreto n. 19/96 della direzione marittima di Genova. Questa approvazione delle tariffe di pilotaggio costituisce quindi una misura emanata dallo Stato ai sensi dell'articolo 90, paragrafo 1 del trattato, come affermato nella sentenza *Corsica Ferries*.

Articolo 86

Il mercato di cui trattasi

- (7) Il mercato di cui trattasi è quello dei servizi di pilotaggio nel porto di Genova (sentenza *Corsica Ferries*)⁽¹⁾.

D'altro canto, i collegamenti marittimi intracomunitari costituiscono un mercato contiguo ma distinto che è pregiudicato dagli effetti dei comportamenti della corporazione dei piloti sul mercato dei servizi di pilotaggio.

La posizione dominante

- (8) Secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia, un'impresa che beneficia di un monopolio legale in una parte sostanziale del mercato comune può essere considerata un'impresa che occupa una posizione dominante ai sensi dell'articolo 86 del trattato [cfr. sentenze del 23 aprile 1991, *Höfner* causa C-41/90⁽²⁾, del 18 giugno 1991, *ERT*, causa C-260/89⁽³⁾ e del 10 dicembre 1991, *Merci convenzionali Porto di Genova*, causa C-179/90⁽⁴⁾]

La corporazione dei piloti è un'impresa ai sensi dell'articolo 90, paragrafo 1 del trattato, che detiene, in forza del diritto esclusivo accordatole dall'articolo 96 del codice della navigazione, una posizione dominante sul mercato dei servizi di pilotaggio nel porto di Genova.

La parte sostanziale del mercato comune

- (9) Tenuto conto in particolare del volume di traffico del porto di Genova e della sua rilevanza rispetto al complesso delle attività di importazione e di esportazione marittime nello Stato membro interessato, si deve ravvisare in tale mercato una parte sostanziale del mercato comune (sentenza della Corte di giustizia, *Merci convenzionali Porto di Genova*).

Abuso di posizione dominante

- (10) Il sistema di riduzioni sulle tariffe di pilotaggio, istituito con la circolare n. 5203359 del ministro dei Trasporti e della Navigazione del 4 settembre 1996, implica che, nei riguardi delle diverse compagnie marittime, vengano praticate condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, relativamente alla manovra all'entrata all'interno o all'uscita dal porto, determinando così per tali compagnie uno svantaggio sul piano della concorrenza.

a) Condizioni dissimili

- (11) Il sistema di riduzioni in questione si basa sul numero di approdi settimanali. La tabella seguente fornisce un quadro dei beneficiari di dette riduzioni.

⁽²⁾ Racc. 1991, pag. I-1979.

⁽³⁾ Racc. 1991, pag. I-2925.

⁽⁴⁾ Racc. 1991, pag. I-5889.

⁽¹⁾ Racc. 1994, pag. I-1783, punto 41 della motivazione.

Compagnia	Riduzione attuale	Riduzione fino al 15. 9. 1996	Riduzione media fino al 5. 10. 1994	(Bandiera)
Tirrenia	65 %	65 %	65 %	(Italia)
Tourship ⁽¹⁾	65 %	50 %	0 %	(Panama)
Navarma	65 %	50 %	44 %	(Italia)
Viamare di Navigazione ⁽²⁾	65 %	50 %	65 %	(Italia)
Altre compagnie regolari	dal 5 al 20 %	dal 5 al 20 %	secondo bandiera	

⁽¹⁾ Soltanto da luglio a settembre.

⁽²⁾ Ora Italia di Navigazione.

Dal raffronto tra le varie tariffe appare una certa costante per quanto riguarda l'identità dei beneficiari delle riduzioni. Tirrenia ottiene, quale che sia la tariffa, una riduzione del 65 %.

b) Prestazioni equivalenti

- (12) Per l'entrata, l'uscita o le manovre all'interno del porto di Genova, il servizio di pilotaggio è identico per ciascun tipo di nave (dimensione, stazza o tonnellaggio). Il fatto che la nave appartenga ad una compagnia marittima piuttosto che ad un'altra non incide sulla prestazione del servizio di pilotaggio.

A questo riguardo le autorità italiane hanno indicato nella loro risposta alla lettera d'ingiunzione che la dimensione della nave, il tipo di prodotto trasportato e l'utilizzazione di rimorchiatori sono fattori importanti che rendono necessarie prestazioni di pilotaggio differenti da una nave all'altra. Tuttavia il numero di approdi nel porto è l'elemento determinante per la prestazione del servizio, la quale è più ridotta in caso di elevata frequentazione dello scalo del comandante.

La Commissione è del parere che i fattori citati dalle autorità italiane influiscano sulla prestazione del servizio di pilotaggio. Appunto per questo motivo la tariffa tiene conto di taluni di questi elementi, come il peso della nave e la distinzione fra petroliere e altre navi. L'utilizzazione o meno di rimorchiatori può ugualmente influire sulla prestazione del servizio di pilotaggio, ma va rilevato che le riduzioni contestate non tengono conto di questo elemento. Per quanto riguarda l'argomento della prestazione ridotta, si rinvia al considerando 19.

c) Effetto sulla concorrenza

- (13) Su una rotta come Genova-Bastia, sulla quale sono in concorrenza fra l'altro, la Tourship, la Moby Lines (Navarma) e la Tirrenia, tali compagnie frui-

scono di una notevole riduzione sulle spese di pilotaggio per una prestazione equivalente da parte della corporazione dei piloti, causando per ciò stesso uno svantaggio concorrenziale ad ogni altra compagnia operante o interessata ad operare su tale rotta.

- (14) Le autorità italiane hanno giustificato l'istituzione di un tale sistema con le economie di scala che verrebbero realizzate anzitutto in materia di pianificazione e di gestione dei piloti e in secondo luogo, nel caso delle navi traghetto, mediante una prestazione più ridotta dei servizi di pilotaggio.

Economie di scala legate alla pianificazione

Secondo le autorità italiane, sarebbero realizzate notevoli economie di scala in materia di pianificazione. Le navi di linea comunicano preventivamente alla corporazione dei piloti i loro orari per un trimestre. La corporazione è dunque in grado di valutare il numero di prestazioni necessarie, il numero minimo di piloti per fascia oraria e gli orari in cui i piloti lavoreranno. Tali previsioni permettono una distribuzione ottimale dei piloti, diminuendo al massimo i tempi di inattività. Le navi non regolari che per natura non hanno orari prestabiliti, obbligano la corporazione dei piloti a disporre di un numero superiore di piloti o ad instaurare un sistema di guardia.

I piloti svolgono due attività principali: coordinamento/organizzazione delle navi e pilotaggio a bordo o via radio. Per una nave non regolare, la prima funzione occupa il 65 % del tempo dei piloti, mentre per una nave che effettua tre scali giornalieri il tempo dedicato a tali funzioni sarebbe quasi nullo.

Nelle due ultime risposte alle domande di informazione della Commissione (lettere del 6 novembre 1995 e del 22 febbraio 1996), le autorità italiane hanno proposto due metodi di calcolo per dimostrare l'esistenza di economie di scala, metodi che vengono analizzati in appresso.

Primo metodo: lettera del 6 novembre 1995

- (15) Dal 1973 il fatturato annuo di una stazione di pilotaggio, elemento che determina il reddito dei piloti, è definito secondo la seguente formula:

$$F = C + n/32 \times Qb \times N \times 12$$

dove

F è il fatturato annuo di una stazione di pilotaggio,

C è il costo del servizio (spese generali, amministrative, riparazioni, ecc.),

n è il numero di ore effettuato per settimana per pilota,

32 è il numero di ore legale per settimana per pilota,

Qb è la quota di base

$$Qb = Eb \times (100 + Kt)/100$$

dove

Eb corrisponde a un reddito minimo garantito dallo Stato ai piloti che esercitano nei porti italiani

Kt misura le specificità⁽¹⁾ di ciascun porto

N è il numero di piloti

Il fatturato (F) risulta dalla somma dei diversi costi generali per la prestazione dei servizi di pilotaggio (spese generali, riparazioni e manodopera).

Secondo le autorità italiane, il costo del servizio (C) risulterebbe ridotto se si considerasse soltanto il traffico regolare, che richiede una pianificazione minore.

Riduzione dei costi ottenuta conservando soltanto il traffico regolare

	Costo traffico totale attuale	Costo traffico regolare	Osservazioni
Spese generali	424	117	passaggio da 3 stazioni ad 1
Amministrazione	269	67	meccanizzazione, da 4 dipendenti ad 1
Varie	341	170	
Comunicazione	329	72	diminuzione delle comunicazioni
Mezzi nautici			
Personale	1 274	398	diminuzione dell'organico
Riparazioni/consumi	668	334	diminuzione delle riparazioni
Totale	3 306	1 158	ossia riduzione del 65 %

Il coefficiente (K), che misura le specificità del porto, diminuirebbe del 12 %, dal momento che il porto non necessiterebbe più di un servizio 24h/24 né di un servizio in rada.

Il numero (n) di ore effettuate per settimana per pilota diminuirebbe del 12 % poiché rimarrebbe in attività il solo porto commerciale.

Il fatturato (F) annuo sarebbe di 4 005 milioni di lire italiane invece di 7 954 milioni di lire italiane, il che equivarrebbe ad una riduzione del 50 %.

Tale 50 % sarebbe ripartito secondo lo schema seguente:

— 80 % del traffico riceve il 65 % di riduzione,

— 20 % del traffico riceve il 15 % di riduzione.

- (16) L'ipotesi di partenza dei calcoli elaborati dalle autorità italiane è errata. Difatti, per isolare le riduzioni di costo dovute alla natura del traffico (regolare/non regolare), il calcolo deve effettuarsi al livello del

(¹) I coefficienti K si riferiscono alla disponibilità oraria dei piloti, al carico di lavoro, al tonnellaggio delle navi pilotate, alla percentuale di lavoro notturno, alle condizioni meteorologiche, all'assenza o all'inadeguatezza di altri servizi portuali.

traffico costante nel porto e non semplicemente sopprimendo il traffico non regolare attuale. Le riduzioni riportate sopra si spiegano pertanto, in gran parte, con un traffico minore e non con la modifica del tipo di trasporto (regolare/non regolare). Solo i costi relativi all'amministrazione e alle comunicazioni potrebbero determinare delle economie di scala in un eventuale raffronto tra traffico regolare e non regolare. Dette economie sarebbero al massimo dell'ordine del 14 % (riduzione dei costi di amministrazione e di comunicazione/totale dei costi) e non del 65 %. L'economia complessiva riprendendo la formula succitata, rappresenterebbe quindi una percentuale compresa tra il 15 il 20 %.

È interessante notare che il calcolo mette a confronto il traffico regolare di passeggeri ed il traffico non regolare e non il traffico generato da un certo numero di scali settimanali e da altri scali. Di conseguenza, se la cifra del 50 % di cui al punto 15 si giustificasse con le economie di scala definite dalle autorità italiane, la riduzione corrispondente dovrebbe applicarsi al traffico regolare dei passeggeri nel suo insieme.

L'effetto dell'attività compiuta al di fuori e durante i picchi di traffico è già parzialmente considerato negli aumenti dovuti per servizi effettuati al di fuori delle ore e dei giorni normali di lavoro (articolo 5 del decreto).

Secondo metodo: l'ammortamento dei costi fissi. Studio dell'università «Tor Vergata» (lettera del 22 febbraio 1996)

- (17) L'obiettivo di questo studio presentato dalle autorità italiane è di dimostrare che il costo delle prestazioni di pilotaggio a favore di Tirrenia è minore di quello delle prestazioni di pilotaggio a favore delle altre quattro compagnie regolari. A tale scopo, viene confrontato il costo medio unitario da un lato per la Tirrenia e dall'altro lato per le altre quattro compagnie. La differenza tra i due costi unitari rappresenterebbe l'economia di scala realizzata. Il costo medio unitario giornaliero viene fissato per la Tirrenia e per le quattro compagnie regolari [GNV, Navarma, Compagnie tunisienne de vanigation e Tourship (ex Corsica Ferries)] con il seguente metodo:

Ipotesi:

La Tirrenia e le altre quattro compagnie summenzionate rappresentano il 28,62 % delle prestazioni dei piloti.

La quota di base mensile (reddito minimo garantito) generata dal traffico di queste 5 compagnie rappresenta pertanto il 28,62 % del reddito di ciascun pilota ($Q_b \times 28,62\%$).

La Tirrenia compie una media di 13 approdi al giorno, mentre le altre 4 compagnie menzionate compiono una media di 9 approdi al giorno.

Le altre compagnie regolari in servizio nel porto di Genova (circa 25) non sono comprese nel campione.

Il costo per la corporazione dei piloti delle prestazioni giornaliere a favore delle 5 compagnie di cui trattasi (CU) — le quali rappresentano il 28,62 % dell'attività della corporazione — è funzione del reddito giornaliero dell'insieme dei 21 piloti ($Q_b \times 21/30$), secondo la formula:

$$CU = Q_b \times 28,62\% \times 21/30$$

Il costo medio delle prestazioni giornaliere a favore della Tirrenia è dunque il costo delle prestazioni giornaliere per la corporazione diviso per il numero di approdi giornalieri della Tirrenia (CU/13).

Il costo medio delle prestazioni giornaliere per il gruppo delle 4 compagnie è dunque di CU/9, ove 9 è il numero di approdi giornalieri.

La differenza rappresenterebbe pertanto l'economia di scala realizzata.

- (18) Questo ragionamento è, ancora una volta, errato. In effetti, da un lato, se ne dovrebbe ricavare che in ogni momento i 21 piloti lavorano unicamente per la Tirrenia. Dall'altro lato, il costo della prestazione deve essere valutato per prestazione e non per gruppo di prestazioni giornaliere. Il ragionamento sarebbe fondato se la corporazione dei piloti effettuasse solamente una prestazione per i 13 approdi a fronte di una per 9 approdi. Non vi è alcun motivo di considerare che una prestazione resa ad una nave della Tirrenia sia differente da una prestazione resa ad una nave della Tourship. D'altro canto, se la logica alla base di questo studio venisse portata alle estreme conseguenze, il costo medio unitario calcolato di tutte le compagnie esclusa la Tirrenia, sarebbe assai inferiore a quello della Tirrenia. La Tirrenia sarebbe di conseguenza la sola compagnia a non beneficiare di riduzioni.

Lo studio analizza quindi la distribuzione giornaliera, mensile o annuale degli approdi nel porto di Genova. Secondo l'autore dello studio, la Tirrenia sarebbe più regolare delle altre compagnie, sia nel corso della giornata che durante l'anno. Le riduzioni costituirebbero dunque un premio alla regolarità.

Dal momento che il pilotaggio è un servizio obbligatorio, questa impostazione non può ritenersi valida. In effetti, è possibile concepire una tariffa ore di punta/ore di basso traffico o bassa stagione/alta stagione per risolvere il problema della distribuzione dei piloti durante i periodi di punta. Tuttavia, non è possibile considerare, come fa lo studio in questione, che il traffico della Tirrenia sia il traffico «normale» e che tutte le altre compagnie generino un traffico di punta. Ancora una volta, come nella spiegazione precedente, una distinzione traffico regolare/non regolare potrebbe essere giustificata da motivi di economie di scala legate alla pianificazione.

Prestazione ridotta

- (19) Le autorità italiane ritengono che una compagnia marittima che effettui 4 approdi a settimana richieda un servizio di pilotaggio ridotto.

Secondo lo studio «Pilotaggio marittimo nell'UE», effettuato dalla RH&H Consult su richiesta della Commissione, tutti gli Stati membri ad eccezione dell'Italia accordano un certificato di esenzione dal pilotaggio (autorizzazione ad personam del capitano) dopo un certo numero di approdi in un determinato porto, oppure una esenzione dal pilotaggio per le navi traghetto regolari. Il numero di approdi richiesto per il certificato di esenzione di pilotaggio è compreso tra 6 e 36 a seconda degli Stati membri e dei porti. Tali Stati membri ritengono dunque che un capitano che effettui tra 6 e 36 scali annui non necessiti più di un pilota. Se ne può dunque concludere che i capitani che effettuano tale numero di scali richiedono effettivamente, in uno Stato membro che ha reso il pilotaggio obbligatorio, un servizio ridotto e persino nullo. A Genova, sono necessari 4 approdi a settimana (208 all'anno) per compagnia per poter beneficiare di riduzioni sostanziali. Le riduzioni sono contabilizzate per compagnia e non per capitano. Un nuovo capitano di una compagnia che possiede parecchie navi darà diritto ad una riduzione, mentre la prestazione dei piloti sarà completa. Dato il numero di navi delle compagnie in oggetto, le soglie che danno diritto a riduzione sono sensibilmente più elevate che negli altri Stati membri, mentre non è stato dimostrato che l'entrata o l'uscita dal porto di Genova sia particolarmente difficile.

Il decreto di obbligatorietà ha previsto che le navi traghetto sino a 15 000 tonnellate di stazza lorda in servizio di linea, con itinerario, orario prestabiliti e frequenza regolare, possano avvalersi del servizio di pilotaggio tramite stazione radio unicamente alla

partenza dal Porto Vecchio — sempreché non facciano uso del rimorchiatore — quando il comandante della nave dimostri di possedere una buona conoscenza della lingua italiana ed abbia effettuato al comando della medesima nave (o nave simile) nell'anno precedente — almeno 10 approdi con l'assistenza del pilota a bordo (entrata e uscita dal porto). Tale possibilità non è invece offerta all'entrata del porto e all'uscita dalle banchine che non siano quelle del Porto Vecchio.

- (20) I vari studi presentati dalle autorità italiane non dimostrano che le prestazioni di servizi di pilotaggio a favore delle quattro compagnie che fruiscono della riduzione del 65 % della tariffa diano luogo ad economie di scala rispetto alle prestazioni a favore delle altre compagnie che operano nell'ambito del porto di Genova. Ciò nondimeno, tali studi dimostrano che il costo delle prestazioni di servizi di pilotaggio a favore delle compagnie regolari è inferiore rispetto al costo delle medesime prestazioni a favore delle compagnie non regolari. Tuttavia, l'economia realizzata per le prestazioni di servizi di pilotaggio a favore dell'insieme delle compagnie regolari è lungi dal rappresentare il 65 % del costo delle prestazioni. Secondo lo studio del 6 novembre 1995, quest'economia non supererebbe il 20 %. Tale economia dovrebbe dunque essere equamente distribuita fra tutte le compagnie regolari e non unicamente fra le quattro compagnie beneficiarie di cui sopra.

Di conseguenza, il sistema attuale ha per effetto di applicare, nei riguardi delle varie compagnie marittime, condizioni dissimili per prestazioni equivalenti relative a manovre all'entrata, all'interno od all'uscita del porto, determinando così per questi ultimi uno svantaggio sul piano della concorrenza.

- (21) Nella risposta alla lettera d'ingiunzione le autorità italiane hanno indicato che un operatore economico, sia pure monopolista, deve avere la possibilità di attuare una politica incentivante per i suoi clienti principali e praticare in tal modo una politica di «marketing» portuale.

Secondo la giurisprudenza della Corte ⁽¹⁾, comportamenti commerciali considerati normali possono costituire degli abusi ai sensi dell'articolo 86 del trattato se sono posti in essere da un'impresa in posizione dominante.

Una differenza di trattamento da parte di un'impresa in posizione dominante nei riguardi dei suoi vari clienti deve essere giustificata da motivi obiettivi.

Tenuto conto della sua posizione geografica e della rete di comunicazioni ad esso connessa, il porto di Genova dispone, per una grandissima parte del suo traffico, di un monopolio naturale specie per

⁽¹⁾ Sentenza del Tribunale del 1° aprile 1993, BPB Industries e British Gypsum/Commissione, T-65/89, Racc. 1993, pag. II-389, punto 69 della motivazione.

quanto riguarda il traffico di passeggeri. Si tratta di un passaggio obbligato per una compagnia marittima che intende esercire le rotte verso le isole del Mediterraneo (Corsica, Sicilia, Sardegna).

Le compagnie marittime non hanno alternative. È poco probabile che esse modifichino le loro rotte e quindi gli approdi per avvalersi di un'offerta più interessante in materia di pilotaggio di un porto concorrente. In assenza di motivi obiettivi, i piloti non possono favorire determinate compagnie marittime a detrimento di altre.

L'esistenza di economie di scala e la protezione dei fondali marini possono ad esempio essere considerate motivi obiettivi.

Come spiegato in precedenza tali economie di scala sono molto limitate nel caso di specie e non raggiungono le riduzioni del 65 % accordate a determinate compagnie marittime.

Allo stato attuale le riduzioni in questione non si fondano su un criterio di protezione dei fondali marini.

Per i motivi su esposti, per un'impresa che si trovi nella situazione della corporazione dei piloti, il fatto di applicare nei rapporti commerciali con gli altri contraenti condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, determinando così per questi ultimi uno svantaggio per la concorrenza, costituisce un abuso di posizione dominante ai sensi dell'articolo 86, secondo comma, lettera c) del trattato.

Poiché, nel caso in oggetto, uno Stato membro ha approvato un tale sistema per via regolamentare, ossia ha approvato formalmente le tariffe di cui trattasi mediante una circolare, detto provvedimento statale costituisce una misura che viola il combinato disposto dell'articolo 90 e dell'articolo 86, lettera c) del trattato.

La Corte di giustizia, in merito alle precedenti tariffe di pilotaggio in vigore nel porto di Genova, ha affermato nella sentenza *Corsica Ferries* che uno Stato membro trasgredisce gli articoli 90 e 86 del trattato qualora, approvando le tariffe stabilite da un'impresa, induce quest'ultima a sfruttare la sua posizione dominante in modo abusivo applicando agli altri contraenti condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, ai sensi dell'articolo 86, secondo comma, lettera c) del trattato (sentenza *Corsica Ferries*).

Effetti sul commercio tra Stati membri

- (22) Così come è attualmente applicato, il sistema di riduzioni grava sul prezzo di trasporto dei vettori che non possono beneficiare del sistema stesso. In

effetti, le spese portuali costituiscono una voce di spesa importante nei costi di gestione di una compagnia marittima.

Nella sentenza *Corsica Ferries* (¹), la Corte ha riconosciuto che talune pratiche discriminatorie applicate a prestazioni identiche di detto servizio «possono essere pregiudizievoli al commercio tra gli Stati membri poiché riguardano imprese che effettuano trasporti tra due Stati membri».

Articolo 90, paragrafo 2

- (23) Sebbene le autorità italiane abbiano indicato che il servizio di pilotaggio comporta una forte componente di servizio pubblico, esse non hanno invocato la deroga prevista dall'articolo 90, paragrafo 2 del trattato per giustificare l'istituzione e la conservazione del sistema di riduzioni. Inoltre, nella fattispecie, l'applicazione delle norme di concorrenza non osta all'adempimento della specifica missione affidata alla corporazione dei piloti, vale a dire il controllo e la sicurezza del traffico all'interno del porto, nonché la difesa dei fondali marini.

Di conseguenza, non si applica la deroga prevista dall'articolo 90, paragrafo 2.

Conclusioni

Tenuto conto di quanto precede la misura statale di cui al considerando 1 va considerata un'informazione del combinato disposto dell'articolo 90, paragrafo 1 e dell'articolo 86,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il sistema di riduzioni sulle tariffe di pilotaggio nel porto di Genova, istituito da ultimo con la circolare n. 5203359 del ministero dei Trasporti e della Navigazione del 4 settembre 1996 costituisce una misura incompatibile con l'articolo 90, paragrafo 1, in collegamento con l'articolo 86 del trattato CE.

Articolo 2

L'Italia è tenuta a porre fine all'infrazione di cui all'articolo 1 e ad informare la Commissione, entro due mesi dalla notifica della presente decisione, delle misure adottate a tale scopo.

(¹) Racc. 1994, pag. I-1783, punto 44 della motivazione.

Articolo 3

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 21 ottobre 1997.

Per la Commissione

Karel VAN MIERT

Membro della Commissione
