

Gazzetta ufficiale

delle Comunità europee

ISSN 0378-7028

L 109

42° anno

27 aprile 1999

Edizione
in lingua italiana

Legislazione

Sommario

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

.....

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

Commissione

1999/269/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 16 settembre 1998, recante autorizzazione condizionale dell'aiuto accordato dall'Italia all'Italstrade SpA [notificata con il numero C(1998) 2859] ⁽¹⁾ 1**

1999/270/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 2 dicembre 1998, sugli aiuti di Stato concessi dalla Germania a favore dell'industria carboniera nel 1998 [notificata con il numero C(1998) 4026] ⁽¹⁾ 14**

1999/271/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 9 dicembre 1999, relativa ad una procedura ai sensi dell'articolo 85 del trattato CE (IV/34466 — Traghetti greci) [notificata con il numero C(1998) 3792] ⁽¹⁾ 24**

1999/272/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 9 dicembre 1998, relativa al progetto di provvedimento dell'Austria ai fini del risanamento della discarica «Kiener Deponie Bachmanning» [notificata con il numero C(1998) 4195] ⁽¹⁾ 51**

II

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

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 16 settembre 1998

recante autorizzazione condizionale dell'aiuto accordato dall'Italia all'Italstrade SpA

[notificata con il numero C(1998) 2859]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(1999/269/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 93, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo che istituisce lo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato ⁽¹⁾ le parti interessate, conformemente agli articoli suddetti, a presentare le loro osservazioni,

considerando quanto segue:

I

L'Italstrade SpA («Italstrade») è una società operante nel settore dell'ingegneria e delle costruzioni di infrastrutture civili (strade, ferrovie, etc.); in origine, era controllata al 100 % dalla Iritecna SpA («Iritecna»), una holding interamente posseduta dall'IRI SpA

(«IRI»), che, a sua volta, è controllata al 100 % dal ministero del Tesoro italiano. Nel 1993, l'IRI, nell'ambito della ristrutturazione del suo settore di ingegneria e costruzioni, intraprese le seguenti operazioni:

— liquidazione di Iritecna, con un costo totale di 4 490 miliardi di ITL (2,3 miliardi di ECU);

— creazione di una nuova subholding, Fintecna SpA («Fintecna»), con il compito di privatizzare le attività profittevoli.

Italstrade, a causa delle pesanti perdite registrate nel periodo 1992-1994 veniva in un primo tempo attribuita ad Iritecna per essere dismessa. Successivamente, in considerazione soprattutto del notevole portafoglio ordini detenuto, costituito principalmente dalla quota nei consorzi Iricav Uno e Due, assegnatari delle tratte Roma—Napoli e Verona—Venezia del progetto Alta Velocità, veniva considerata potenzialmente interessante per investitori privati; pertanto, la totalità del capitale della società veniva conferita a Fintecna, nell'ottica della sua privatizzazione.

La società, nel periodo 1991-1994, aveva registrato perdite per complessivi 267 miliardi di ITL (137 milioni di ECU). Il margine lordo della società, in rapporto al fatturato, era passato dal 9 % del 1991 ad un valore negativo pari al 15 % del fatturato nel 1994.

⁽¹⁾ GU C 328 del 30.10.1997, pag. 3.

L'Iritecna aveva dovuto effettuare nel periodo ripetuti interventi di sostegno finanziario (aumenti di capitale e cancellazione di crediti) per un totale di oltre 450 miliardi di ITL (231 milioni di ECU).

Le azioni di ristrutturazione intraprese dalla società (riduzione del personale da 1 447 a 866 unità, svalutazione di lavori in corso, ecc.) e le prospettive legate alla ripresa dei lavori relativi al progetto Alta Velocità facevano ritenere possibile a Fintecna una rapida privatizzazione della società. Il piano di ristrutturazione sottoposto alla Commissione prevedeva esplicitamente la possibilità di collocare sul mercato le aziende del settore costruzioni, tra cui Italstrade, già entro il 1995. A tal fine, infatti, già a fine 1994, era stato selezionato un consulente con l'incarico di sondare il mercato alla ricerca di potenziali acquirenti.

Con la decisione 95/524/CE della Commissione ⁽¹⁾ (in prosieguo: «la decisione»), gli aiuti concessi ad Iritecna e Fintecna, nell'ambito della liquidazione dell'Iritecna, venivano dichiarati compatibili con il mercato comune. La decisione autorizzava anche gli apporti di Iritecna a copertura delle perdite di Italstrade fino al 31 dicembre 1994 (450 miliardi di ITL ovvero 231 milioni di ECU).

L'articolo 1 della decisione richiedeva il rispetto del piano di ristrutturazione approvato dalla Commissione, comprendente, tra l'altro, la privatizzazione delle società controllate da Fintecna, come Italstrade, entro un termine ragionevole di tempo e senza ulteriori aiuti.

Successivamente all'adozione della decisione, tuttavia, il governo italiano informava la Commissione che la procedura di vendita della società era stata sospesa, al fine di valutare le implicazioni legali relative alle garanzie contrattuali prestate dall'IRI in relazione ai lavori dell'Alta Velocità.

Al termine di detti approfondimenti legali, la procedura di vendita veniva riavviata nel novembre 1995, con l'obiettivo di cedere solo una quota minoritaria del capitale; la cessione della totalità del capitale sarebbe stata infatti rinviata al momento della liberazione dell'IRI dalle garanzie relative ai lavori dell'Alta Velocità.

Nel frattempo, Italstrade continuava a registrare notevoli perdite: esse passavano da 15 miliardi di ITL (8 milioni di ECU) nel 1995, dopo plusvalenze per oltre 16 miliardi, a 96 miliardi di ITL (49 milioni di ECU) nel 1996.

Al fine di ricostituire il capitale sociale, eroso da dette perdite, Fintecna era costretta a fornire ad Italstrade nuovi fondi per un totale di 126 miliardi di ITL (64 milioni di ECU) nel periodo 1996-1997.

Su richiesta della Commissione, le autorità italiane comunicavano in data 24 giugno 1997 l'esecuzione dei descritti interventi patrimoniali a favore di Italstrade, nonché l'avvenuta ripresa delle trattative di vendita della società. Secondo le autorità italiane, la concessione di fondi a Italstrade da parte di Fintecna andava considerata come un atto dovuto in forza del Codice civile, al fine di evitare la liquidazione dell'azienda.

Infine, nel marzo 1997, Fintecna cedeva il 49 % del capitale di Italstrade ad un investitore privato (Astal-di), prevedendo nel contratto di vendita le seguenti clausole:

- la concessione da parte di Astaldi a Fintecna di una opzione di vendita delle rimanenti azioni ad un prezzo prefissato, valida a partire dal gennaio 1999 fino a sei mesi dopo la scadenza delle garanzie IRI sui lavori dell'Alta Velocità ovvero, in caso di liberazione anticipata dell'IRI stesso, fino al 30 giugno 1999;
- la determinazione del prezzo di vendita sulla base di una valutazione complessiva di Italstrade di 30 miliardi di ITL (15 milioni di ECU);
- l'obbligo per Fintecna di ricostituire il capitale di Italstrade, al momento della cessione, fino ad un importo di 30 miliardi di ITL.

Al fine di ottemperare alla suddetta clausola di ricostituzione del capitale sociale, Fintecna procedeva, nell'aprile ed agosto 1997, ad ulteriori concessioni di fondi a favore di Italstrade per un ammontare di 27 miliardi di ITL (14 milioni di ECU).

La Commissione decideva di iniziare il procedimento di cui all'articolo 93, paragrafo 2, del trattato in relazione agli apporti di capitale concessi durante gli anni dal 1995 al 1997, all'insufficienza delle misure di ristrutturazione adottate ed alle modalità di privatizzazione dell'azienda, poiché queste apparivano in contrasto con le condizioni imposte nella decisione. Con lettera del 1° agosto 1997, la Commissione informava il governo italiano della sua decisione di aprire detta procedura ⁽²⁾.

⁽¹⁾ GU L 300 del 13.12.1995, pag. 23.

⁽²⁾ GU C 328 del 30.10.1997, pag. 3.

Il governo italiano ha presentato ufficialmente le sue osservazioni con lettera del 20 ottobre 1997.

Nessun altro Stato membro o terzo interessato ha fatto pervenire osservazioni alla Commissione nel termine previsto. Con lettera del 30 gennaio 1998, la Commissione richiedeva ulteriori informazioni dalle autorità italiane. Tali informazioni venivano fornite con lettera del 6 marzo 1998. Infine, in data 5 maggio, le autorità italiane fornivano alla Commissione copia del bilancio 1997 della società e del suo piano industriale 1998-2000.

Dalle informazioni fornite dalle autorità italiane emergeva una nuova iniezione di capitale per 52 miliardi di ITL, concessa da Fintecna ad Italstrade il 31 dicembre 1997 come conguaglio a favore dell'acquirente per ulteriori svalutazioni delle attività di Italstrade. Questa operazione portava il totale dei fondi concessi da Fintecna ad Italstrade dopo il 1994 a 178 miliardi di ITL (91 milioni di ECU).

II

Nelle sue osservazioni all'apertura del procedimento, il governo italiano ha sostenuto quanto segue:

- i) che la decisione prevedeva la possibilità di nuovi apporti di capitale in Italstrade,
- ii) che tali interventi sono stati effettuati da Fintecna con risorse proprie nell'ottica di un investitore privato e che pertanto non costituiscono aiuto di Stato, e
- iii) che non vi è stata alcuna violazione delle condizioni imposte dalla decisione.

Il governo italiano ha inoltre sostenuto che, qualora gli interventi di cui sopra venissero considerati aiuti di Stato, essi dovrebbero comunque essere dichiarati compatibili con il mercato comune a norma dell'articolo 92, paragrafo 3, del trattato.

Riguardo al punto i), il governo italiano sostiene che la Commissione era già al corrente, all'epoca della decisione, della necessità di apportare ulteriori fondi alla società onde permetterne la privatizzazione. Inoltre, secondo il governo italiano, la Commissione sarebbe stata tempestivamente informata di ogni ricapitalizzazione operata a favore di Italstrade e dello stato della procedura di vendita della società.

Il piano di ristrutturazione approvato dalla decisione prevedeva il trasferimento a Fintecna delle imprese sane, o risanabili, al fine di favorire la loro privatizzazione. La decisione avrebbe quindi considerato la necessità di finanziare talune ristrutturazioni, in particolare nel settore delle costruzioni, in cui opera Italstrade.

Inoltre, successivamente alla decisione, sia Fintecna che la sua controllante IRI avrebbero regolarmente tenuto informata la Commissione in relazione all'avanzamento del processo di privatizzazione. In particolare, nel corso di una riunione tenutasi a Roma nel giugno 1997, IRI e Fintecna avrebbero fornito tutti gli elementi necessari per la valutazione dei fatti su cui verte il presente procedimento di cui all'articolo 93, paragrafo 2.

Relativamente al punto ii), il governo italiano nota che gli interventi realizzati da Fintecna a favore di Italstrade sono stati finanziati mediante l'uso di risorse generate dalla propria gestione e senza alcun apporto dello Stato. Fintecna, inoltre, avrebbe basato i suoi interventi sul c.d. principio dell'investitore privato, e pertanto detti interventi non possono essere considerati aiuti di Stato.

Fintecna, infatti, avrebbe confrontato i costi derivanti dalla messa in liquidazione di Italstrade con quelli relativi alla sua ricapitalizzazione-privatizzazione. Laddove i costi prevedibili di liquidazione eccedano quelli derivanti da una ipotesi di ricapitalizzazione e cessione della società, non sarebbero ravvisabili aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1.

In particolare, i costi stimati da Fintecna per la liquidazione di Italstrade sarebbero ammontati a 535 ovvero 1 500 miliardi di ITL, rispettivamente in ipotesi di liquidazione gestita ovvero traumatica. A fronte di questi costi, Fintecna avrebbe valutato più conveniente ricapitalizzare Italstrade, mantenendola in vita, in attesa della sua privatizzazione. In tale prospettiva, Fintecna si sarebbe comportata come un investitore privato e pertanto i fondi concessi a Italstrade non configurerebbero aiuto di Stato.

Sul punto iii), il governo italiano sostiene di aver rispettato tutte le condizioni imposte dalla decisione, con particolare riferimento al costo totale della ristrutturazione, agli impegni di ristrutturazione del gruppo, nonché alla privatizzazione di Italstrade.

Relativamente al costo complessivo del piano approvato dalla Commissione, il governo italiano nota come la decisione abbia autorizzato un importo massimo di aiuto pari a 4 490 miliardi di ITL, di cui 1 090 miliardi

relativi a fondi già concessi a società controllate, tra cui Italstrade, nel periodo 1991-1993 e 3 400 miliardi di costo stimato per la liquidazione Iritecna (inclusi 1 653 miliardi di proventi da cessioni operate da Fintecna).

Allo stato attuale, le stime del governo italiano prospettano un costo finale inferiore all'importo massimo sopra menzionato, nonostante i minori importi ottenuti con la vendita di Italstrade: pertanto, la decisione risulta rispettata.

Per ciò che concerne le misure di ristrutturazione previste dalla decisione, il governo italiano nota che quelle eseguite, in realtà hanno rispettato il piano approvato dalla Commissione. Relativamente alle riduzioni di personale (e quindi, indirettamente, di capacità produttiva), il governo italiano sottolinea che i dati specificati dalla Commissione nella decisione di apertura del procedimento fanno riferimento al personale dipendente «attivo», a tempo determinato, mentre i dati desunti dai bilanci includono anche il personale a tempo determinato ed in Cassa integrazione guadagni.

In riferimento al peggioramento dei risultati economici di Italstrade rispetto alle previsioni di piano (utili netti pari a 24 miliardi di ITL nel 1995 e 26 miliardi nel 1996), il governo italiano sostiene che ciò sia attribuibile alle peggiorate condizioni di mercato e non alla mancata ristrutturazione dell'azienda.

Esso sostiene che i risultati ottenuti da Italstrade nel biennio 1995-1996 non possono essere direttamente confrontati con il piano di ristrutturazione approvato dalla Commissione nella decisione. Secondo il governo italiano, la mancata realizzazione delle stime di vendita previste nel piano ha causato una riduzione del margine lordo di 170 miliardi di ITL nel biennio. Aggiungendo a tale effetto negativo alcune poste extra-gestionali, pari a 99 miliardi, non prevedibili al momento della redazione del piano, si dimostrerebbe che le azioni di ristrutturazione previste sono state più che rispettate.

Riguardo all'obbligo di privatizzazione previsto nella decisione, il governo italiano nota quanto segue:

- tale obbligo è tuttora oggetto dell'esame del Tribunale di primo grado delle Comunità europee;

- a prescindere da tale circostanza, Fintecna ha rispettato la condizione stessa avendo ceduto Italstrade entro il «termine ragionevole» previsto dalla decisione.

Nella decisione di apertura del procedimento, la Commissione ha sostenuto che, sulla base delle informazioni allora disponibili, la vendita di Italstrade non può essere considerata una effettiva privatizzazione, poiché Fintecna ha ceduto solo il 49 % delle azioni in suo possesso, conservandone il 51 %.

A tale proposito, il governo italiano sostiene che la privatizzazione di Italstrade debba essere considerata reale e definitiva. Infatti, la cessione del 49 % è collegata a specifiche clausole contrattuali per le quali la cessione del restante 51 % è da ritenersi inevitabile. La scelta della cessione in due parti separate è dovuta, secondo il governo italiano, alla presenza di una clausola contrattuale inserita nella convenzione tra la società TAV SpA («TAV») ed il consorzio Iricav, in cui Italstrade è presente. Tale consorzio è aggiudicatario delle commesse, di cui TAV è committente, relative alla realizzazione della tratta Roma-Napoli dell'Alta Velocità. In base a tale clausola, l'IRI è obbligata a mantenere la «partecipazione maggioritaria» nel consorzio aggiudicatario fino al termine dei lavori.

Tale clausola, secondo il governo italiano, potrebbe essere soppressa in caso di accordo tra il consorzio Iricav e la committente TAV. In tal caso, il contratto di cessione di Italstrade prevede già la possibilità per Fintecna di cedere la quota di capitale residua.

A dimostrazione del fatto che la cessione di Italstrade debba considerarsi come definitiva, il governo italiano adduce due ulteriori elementi:

- il fatto che l'Autorità garante della concorrenza e del mercato abbia rilevato, nel corso della sua istruttoria, che, nonostante la cessione abbia riguardato solo il 49 % del capitale, essa ha determinato l'immediato passaggio delle responsabilità gestionali all'acquirente;
- il fatto che la società che certifica il bilancio di Fintecna, sulla base del criterio del controllo effettivo, escluderà le risultanze della società per il 1997 dal consolidato Fintecna.

La decisione, inoltre, richiedeva che la privatizzazione di Italstrade fosse eseguita senza ulteriori aiuti. A tale proposito, il governo italiano sostiene che gli interventi finanziari posti in essere da Fintecna in Italstrade suc-

cessivamente al 1994, e pari a circa 178 miliardi di ITL (circa 91 milioni di ECU), non debbano essere considerati come aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 92, sulla base di quanto già esposto nel punto ii). In subordine, il governo italiano ritiene che l'eventuale aiuto dovrebbe essere considerato compatibile con il mercato comune per le ragioni seguenti:

- i fondi sono stati concessi nell'ambito di un piano di ristrutturazione volto al ripristino della redditività dell'azienda, come confermato dalla sua privatizzazione;
- sono stati limitati a quanto strettamente necessario a garantire alla società il ritorno a condizioni di mercato.

III

In considerazione di quanto esposto, occorre in primo luogo verificare se le misure descritte costituiscano o meno violazioni delle condizioni previste nella decisione. In tal caso, occorrerebbe riesaminare la compatibilità degli aiuti concessi a Italstrade fino al 1994 ed approvati nell'ambito di detta decisione. Inoltre, al fine di valutare il rispetto delle condizioni di cui all'articolo 1, paragrafi 4 e 5, occorre determinare se i fondi concessi a Italstrade dopo il 1994 costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 92 del trattato e, in tal caso, l'eventuale compatibilità con il mercato comune delle misure complessive di aiuto a favore di Italstrade.

Come si è detto, la decisione aveva dichiarato gli aiuti concessi a Italstrade fino al 1994 (450 miliardi di ITL ovvero 231 milioni di ECU) compatibili con il mercato comune subordinatamente ad una serie di condizioni, tra cui le seguenti:

- i) l'obbligo per Italstrade di porre in essere le misure previste nel piano di ristrutturazione approvato dalla Commissione;
- ii) l'impegno a privatizzare Fintecna e le sue controllate, tra cui Italstrade, secondo le scadenze presentate alla Commissione e comunque entro un termine ragionevole;
- iii) il divieto di utilizzare i proventi delle cessioni effettuate da Fintecna per sostenere aziende in difficoltà non ancora cedute;

iv) il divieto di concedere nuovi aiuti in occasione delle privatizzazioni.

- i) Obbligo di porre in essere le misure di ristrutturazione previste dal piano.

Nella decisione di apertura del procedimento, la Commissione ha sostenuto che il risanamento economico di Italstrade previsto dal piano di ristrutturazione non è stato portato a termine. In particolare, è stato osservato quanto segue:

- il numero di dipendenti a tempo indeterminato nel 1994 era pari a 866 unità (ridotte poi a 793 nel 1995), vale a dire un numero superiore al totale del settore costruzioni come previsto nel piano di ristrutturazione;
- il descritto aumento del personale è coinciso con una situazione economica decisamente negativa, con perdite per 15 miliardi di ITL nel 1995 e 96 miliardi di ITL nel 1996.

Il governo italiano, nelle sue osservazioni, ha sostenuto che i dati utilizzati dalla Commissione includono anche lavoratori a libro paga ma in effetti inattivi (come ad esempio quelli in Cassa integrazione guadagni). Un raffronto omogeneo avrebbe portato, secondo il governo italiano, alle seguenti conclusioni:

	1993	1994	1995	1996	1997
Personale previsto dal piano di ristrutturazione (medio)	1 003	759	550	...	609
Personale a fine anno, come da libro matricola	854	645	680	642	543

Nota: Dati relativi al totale settore costruzioni (Condotte e Italstrade).

Secondo il governo italiano, i dati sopra descritti dimostrano come l'obiettivo di efficienza del piano sia stato raggiunto.

Per operare un confronto corretto dei dati, tuttavia, occorre confrontare il numero medio annuo di addetti (stimato come media aritmetica dei dati di fine anno di due anni successivi):

	1993	1994	1995	1996	1997
Personale medio annuo (stima della Commissione)	n. d.	750	663	661	592

Come si può facilmente notare, solo nel 1994 il dato medio effettivo si è mantenuto in linea con quanto previsto nel piano di ristrutturazione; successivamente, sia nel 1995 che nel 1996, esso sembra superare significativamente quanto previsto nel piano stesso.

Allo stesso tempo, ed in parte a causa di ciò, Italstrade otteneva risultati economici pesantemente negativi, in contrasto con quanto previsto nel piano di ristrutturazione. A fronte di un utile netto previsto nel piano di 24 e 26 miliardi di ITL, rispettivamente nel 1995 e 1996, Italstrade nei due anni, ha ottenuto perdite nette pari a 15 e 96 miliardi di ITL. Solo nel 1997, ha registrato un utile di 2 miliardi di ITL, seppur grazie a proventi straordinari (in larga parte fondi concessi da Fintecna) per 66 miliardi.

A tale proposito, non è sufficiente sostenere, come fa il governo italiano, che tale peggioramento è dovuto alla non prevedibile evoluzione sfavorevole del mercato. Il piano prevedeva infatti che, grazie alle misure di ristrutturazione interne, Italstrade fosse in grado di realizzare un margine industriale lordo, prima dei costi di struttura, pari al 7 % del fatturato già a partire dal 1995. Un tale margine avrebbe permesso, in teoria, di realizzare un utile netto, nonostante la avvenuta riduzione dei ricavi, pari a circa 12 miliardi nel 1995 e 13 miliardi nel 1996.

Grazie ad un margine industriale del 7 %, la Commissione riteneva che, anche in circostanze più pessimistiche di mercato — come poi avveratesi — la società sarebbe stata in grado di mantenere un sostanziale equilibrio economico, senza richiedere ulteriori apporti di capitale. In realtà, Italstrade realizzava nel 1995 e nel 1996 addirittura un margine industriale negativo, nonché una perdita netta nel 1996 superiore al patrimonio sociale.

Occorre tuttavia notare che il periodo 1995-1997 è stato uno dei periodi più difficili per il settore delle costruzioni in Italia (dove Italstrade ha conseguito oltre il 60 % del portafoglio ordini), con una riduzione significativa degli importi appaltati (soprattutto dalla committenza pubblica), nonché una drastica erosione dei margini di profitto. Per fronteggiare questa congiuntura negativa, la società ha posto in essere misure di ristrutturazione più incisive rispetto a quanto previsto nel piano approvato, riducendo i propri costi ope-

rativi e razionalizzando ulteriormente la propria struttura organizzativa.

In particolare, Italstrade ha ridotto i propri costi di struttura in maniera ancor più drastica di quanto previsto nel piano di ristrutturazione approvato dalla Commissione. Come mostrato nella tavola 1, a fronte del peggioramento del margine lordo nel 1995 e 1996, Italstrade ha ridotto i costi di struttura da 15 miliardi nel 1995 (-6 % rispetto al piano) a 13 miliardi nel 1997 (-35 % rispetto al piano).

Detti sforzi di ristrutturazione hanno permesso ad Italstrade di conseguire un margine lordo pari a circa il 6 % del fatturato nonostante il livello dei ricavi si sia mantenuto ad un livello del 70 % inferiore a quanto previsto nel piano. Inoltre, essi hanno permesso ad Italstrade di ottenere un profitto netto, seppur piccolo, per la prima volta dopo lungo tempo.

Tavola 1

Risultati economico-finanziari di Italstrade

(in miliardi di ITL)

	1995 piano	1995 effett.	1996 piano	1996 effett.	1997 piano	1997 effett.
Fatturato netto	503	197	790	239	854	330
Margine lordo	28	(10)	35	(2)	35	18
Costi di struttura	(16)	(15)	(19)	(16)	(20)	(13)
Utile netto (perdita)	24	(15)	26	(96)	27	2

Fonte: Bilanci Italstrade 1995, 1996 e 1997 riclassificati in Nota IRI del 19 gennaio 1998.

Peraltro, larga parte delle perdite nette realizzate dalla società nel periodo sono dovute a svalutazioni di attività in conseguenza dei minori margini realizzabili su opere in corso e su lavori già acquisiti.

È opportuno notare, inoltre, che le azioni di razionalizzazione verranno ulteriormente rafforzate secondo quanto previsto nel piano presentato alla Commissione, con una particolare attenzione ai costi della struttura centrale.

Per quanto detto, la condizione di cui all'articolo 1, paragrafo 2, della decisione può ritenersi rispettata, anche in considerazione delle azioni intraprese dalla società per fronteggiare una situazione di mercato peggiore di quanto previsto nel piano di ristrutturazione.

ii) Impegno a privatizzare Italstrade secondo le scadenze previste o comunque entro un termine ragionevole

La decisione era stata adottata considerando, tra l'altro, l'impegno del governo italiano a privatizzare rapidamente Italstrade, secondo quanto stabilito nel piano di ristrutturazione; sulla base delle informazioni presentate, nella decisione tale privatizzazione veniva ritenuta realizzabile entro un termine significativamente rapido⁽¹⁾. La rapida cessione di Italstrade era considerata dalla Commissione uno degli elementi principali nella valutazione della compatibilità degli aiuti concessi ad Iritecna, in considerazione, tra l'altro, degli ingenti aiuti di cui il settore costruzioni della società aveva fino ad allora beneficiato.

La Commissione riconosceva che, per detto settore, alcune ristrutturazioni erano ancora in corso al momento della decisione; tuttavia, in considerazione di quanto previsto nel piano Iritecna, aveva stimato nella decisione che queste avrebbero dovuto «essere portate a termine entro il 1995»⁽²⁾, al fine di permettere la cessione delle aziende. Per tali motivi, l'articolo 1, paragrafi 3 e 5, della decisione precisava l'obbligo di privatizzare le società controllate da Fintecna secondo le scadenze presentate alla Commissione, ovvero entro un termine ragionevole di tempo, e senza ulteriori aiuti di Stato.

Le procedure di cessione, per contro, come si è detto, venivano sospese poco dopo l'adozione della decisione e riavviate solo nel novembre 1995. Ciò è stato dovuto, secondo il governo italiano, alla necessità di approfondire le implicazioni legali delle garanzie contrattuali fornite dall'IRI sui lavori per l'Alta Velocità.

Solo nel marzo 1997 veniva siglato il contratto per la cessione del 49 % del capitale di Italstrade di proprietà di Fintecna alla società Astaldi. Al momento dell'apertura del procedimento, la Commissione non aveva informazioni sufficienti per stabilire se la cessione potesse essere considerata «vera» ed irreversibile, secondo quanto richiesto dalla decisione. In particolare, la Commissione ha sollevato dubbi relativamente a quanto segue:

- il trasferimento dei poteri gestionali (nomina degli amministratori) da Fintecna all'acquirente;
- gli effetti finanziari di eventuali ulteriori perdite di Italstrade su Fintecna;

⁽¹⁾ Cfr. sub III, punto 6.

⁽²⁾ Cfr. sub IV, punto 3.

— le condizioni relative al trasferimento del rimanente 51 % del capitale;

— la possibilità che le garanzie IRI sui contratti per l'Alta Velocità possano essere fatte valere.

Nella sua risposta, il governo italiano fornisce informazioni sufficienti ad eliminare i dubbi sollevati dalla Commissione.

Relativamente al trasferimento dei poteri gestionali, si rileva che la responsabilità di nomina dell'amministratore delegato, cui sono attribuiti i poteri di gestione della società previa autorizzazione del consiglio di amministrazione, viene attribuita all'acquirente. Limitazioni ai suoi poteri sono poste esclusivamente in relazione ad eventuali atti che possano pregiudicare Fintecna o IRI nell'ambito dei lavori per l'Alta Velocità. A sua volta, il consiglio di amministrazione è composto di sette membri, di cui tre, tra cui l'amministratore delegato, nominati da Astaldi SpA («Astaldi»), tre da Fintecna ed il presidente da Astaldi con il consenso di Fintecna.

Sulla base di queste informazioni, è possibile affermare che l'acquirente subentra a Fintecna in maniera completa nei poteri di gestione di Italstrade.

Relativamente agli eventuali oneri a carico di Fintecna per future perdite di Italstrade, il contratto prevede che gli azionisti partecipino alle eventuali necessità finanziarie di Italstrade in proporzione alle quote di capitale sociale rispettivamente possedute, fino al trasferimento della partecipazione residua detenuta da Fintecna. Da quel momento in poi, ovviamente, la responsabilità patrimoniale dei risultati di Italstrade ricadrà interamente su Astaldi.

Sulla base di questo meccanismo, Fintecna potrà nuovamente trovarsi a dover immettere fondi pubblici in Italstrade in occasione di futuri eventuali aumenti di capitale. Tuttavia, tali aumenti di capitale prevederanno, secondo quanto stabilito nel contratto, la partecipazione congiunta di Fintecna ed Astaldi, ciascuno in proporzione della sua quota. La presenza di un azionista privato, inoltre, garantisce che ogni eventuale investimento in Italstrade sia effettuato sulla base del ritorno atteso sui fondi concessi; nel caso in cui le prospettive di Italstrade dovessero essere negative, l'inve-

stitore privato non concederà ulteriori fondi ma piuttosto opererà per la liquidazione della società.

È possibile pertanto che Italstrade riceva ulteriori fondi pubblici attraverso Fintecna; cionondimeno, tali fondi andranno considerati come normali investimenti di mercato, in quanto verranno concessi con una significativa (quasi paritaria) partecipazione dell'operatore privato: detti fondi pertanto non potranno essere considerati aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 92 del trattato.

In occasione di apporti di capitale, la Commissione presume un'assenza di aiuti di Stato nei casi in cui i fondi pubblici vengano immessi nell'azienda in proporzione ad un analogo investimento di azionisti privati⁽¹⁾.

Nel caso di specie, Fintecna ed Astaldi parteciperanno ad eventuali aumenti di capitale in favore di Italstrade esclusivamente in proporzione delle rispettive quote di partecipazione nella società. In tal caso, è possibile presumere che l'eventuale concessione di fondi a Italstrade da parte di Fintecna sarà eseguita secondo modalità accettabili per un investitore privato che agisce in normali condizioni di mercato.

Relativamente alle condizioni di trasferimento del rimanente 51 % del capitale da Fintecna ad Astaldi, il contratto prevede un diritto di Fintecna a cedere il suo 51 % ad Astaldi al prezzo stabilito, a partire dal 1° gennaio fino al 30 giugno 1999, ovvero fino a sei mesi dopo l'avvenuta liberazione dell'IRI dalle garanzie per l'Alta Velocità.

Sulla base delle informazioni fornite dal governo italiano, risulta evidente che le due parti non hanno l'obbligo giuridico di completare la cessione di Italstrade. Fintecna ha solo il diritto di cedere il capitale residuo; solo nel momento in cui essa esercita tale diritto, l'altra parte è obbligata a concludere la cessione. È possibile peraltro ipotizzare che Fintecna non abbia convenienza ad esercitare tale diritto: in tal caso, non essendo completata la cessione di Italstrade, la condizione prevista nella decisione non sarebbe rispettata.

Il governo italiano, tuttavia, si è impegnato affinché Fintecna ceda le rimanenti azioni di Italstrade alle condizioni previste nel contratto, con particolare riferimento alle scadenze dei termini per l'esercizio dell'opzione. In considerazione di tale impegno, l'attuale residua partecipazione detenuta da Fintecna in Italstrade può essere considerata come esclusivamente temporanea e funzionale alla salvaguardia patrimoniale dell'IRI in relazione alle garanzie prestate nell'ambito dei contratti per l'Alta Velocità nei confronti di possibili inadempimenti dell'acquirente.

⁽¹⁾ Cfr. «Applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato alla partecipazione delle autorità pubbliche nei capitali delle imprese», Bollettino CE 9-1984, punto 3.2.

Pertanto, nonostante Fintecna possieda tuttora il 51 % di Italstrade, la condizione prevista nell'articolo 1, paragrafo 3, della decisione è rispettata. I ritardi nella vendita, infatti, sono stati determinati da circostanze esterne a Fintecna (la clausola contrattuale relativa ai lavori per l'Alta Velocità); Fintecna ha operato, per quanto sotto il suo controllo, con l'obiettivo di privatizzare Italstrade il più velocemente possibile. Tale obiettivo, come detto, è da considerarsi raggiunto in virtù delle clausole previste nel contratto di vendita, nonché dell'impegno delle autorità italiane di portare a termine al più presto la cessione della restante partecipazione detenuta.

Relativamente alle clausole contrattuali relative ai lavori dell'Alta Velocità, la Commissione prende atto che esistono negoziati tra l'IRI e la committente TAV finalizzati alla eliminazione della clausola che prevede il mantenimento in capo all'IRI della maggioranza assoluta del capitale di Italstrade. La Commissione considera che una possibile conclusione positiva di tali negoziati potrebbe accelerare il passaggio, anche formale, della totalità del capitale di Italstrade ad Astaldi.

iii) Divieto di utilizzare i proventi delle cessioni effettuate da Fintecna per sostenere aziende in difficoltà e

iv) divieto di concedere nuovi aiuti in occasione di privatizzazioni.

Per stabilire se Fintecna abbia rispettato le condizioni di cui all'articolo 1, paragrafi 4 e 5, della decisione, ed in particolare il divieto di concedere ulteriori aiuti, occorre stabilire se i fondi concessi a Italstrade dopo il 1994 possano essere considerati, ai fini dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato, come un investimento operato in logica di mercato ovvero se costituiscano aiuti di Stato.

Al fine di appurare se le relazioni finanziarie tra uno Stato e le imprese pubbliche comportino aiuti ex articolo 92, la Commissione analizza i flussi finanziari secondo il c.d. principio dell'investitore in economia di mercato. Nel caso in esame, occorre verificare se i fondi concessi a Italstrade costituiscano risorse pubbliche e, successivamente, se queste risorse non siano state concesse secondo il suddetto principio.

Italstrade, nell'ambito del piano Iritecna, fu trasferita a Fintecna, società controllata al 100 % dall'IRE che, a sua volta, è una holding industriale, posseduta al 100 % dal ministero del Tesoro italiano. Il governo italiano nomina il consiglio di amministrazione dell'IRI che, a sua volta, nomina il consiglio di Fintecna.

Secondo una costante giurisprudenza della Corte di giustizia delle Comunità europee (in particolare sentenza 21 marzo 1991, causa C-305/89, Italia/Commissione), al fine di stabilire se un aiuto possa essere considerato aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 92 del trattato, «non si deve distinguere tra l'ipotesi in cui l'aiuto viene concesso direttamente dallo Stato e quella in cui l'aiuto è concesso da enti pubblici o privati che lo Stato istituisce o designa»⁽¹⁾. Pertanto, sebbene i fondi concessi a Italstrade non provengano direttamente dallo Stato, la loro natura pubblica può essere desunta.

A tale proposito non è sufficiente affermare, come fa il governo italiano nelle sue osservazioni, che gli interventi finanziari operati da Fintecna sono stati effettuati con mezzi generati dalla gestione aziendale e non ottenuti dallo Stato. Un impiego non redditizio dei flussi di cassa gestionali, come quello effettuato in Italstrade, riduce infatti il profitto dell'azionista della società — l'IRI — ed in ultima istanza, dello Stato. Fintecna avrebbe potuto impiegare i propri fondi in attività più remunerative, permettendo all'IRI, e quindi allo Stato, di ottenere un più alto ritorno economico dal proprio investimento.

Poiché un minor rendimento dell'investimento di IRI in Fintecna si traduce in ultima istanza in un mancato profitto per lo Stato, è possibile affermare che, sebbene i fondi concessi a Italstrade non sono stati direttamente forniti dallo Stato, essi costituiscono, tuttavia, risorse statali. Essi pertanto, onde stabilire se rientrino nel divieto dell'articolo 92, paragrafo 1, devono essere analizzati sotto il profilo del rispetto del principio dell'investitore in economia di mercato⁽²⁾.

Secondo detto principio, una transazione finanziaria tra lo Stato ed una impresa pubblica comporta l'esistenza di un aiuto quando non sarebbe stata effettuata da un investitore privato operante in normali condizioni di mercato. In particolare, la presenza di aiuti di Stato può essere presunta quando «la situazione finanziaria dell'impresa ed in particolare la struttura ed il volume dell'indebitamento sono tali da far apparire ingiustificata la previsione di un rendimento normale (in dividendi o valore) dei capitali investiti entro un termine ragionevole di tempo»⁽³⁾.

A questo proposito, è necessario valutare la situazione economico-finanziaria di Italstrade negli anni precedenti gli aumenti di capitale, mostrata nella tavola 2:

Tavola 2

Risultati economico-finanziari di Italstrade

(in miliardi di ITL)

	1993	1994	1995	1996
Fatturato netto	n. v.	245,1	197,3	238,9
Margine lordo	n. v.	(37,5)	18,9 ⁽²⁾	(2,0)
Utile netto (perdita)	(183,0)	(19,3) ⁽¹⁾	(15,0) ⁽²⁾	(96)
Patrimonio netto	n. v.	(30,0)	(15,0)	(32,0)

⁽¹⁾ Dopo 186 miliardi di ITL di cancellazione crediti da parte di Iritecna.

⁽²⁾ Dopo 45,8 miliardi di ITL poste straordinarie, di cui 22 miliardi relativi alla vendita di attività a società controllate ed Iritecna.

Fonte: Bilanci Italstrade.

Le cifre sopra esposte dimostrano come Italstrade non fosse un'azienda redditizia nel momento in cui Fintecna apportava i fondi. Fintecna forniva nuovi fondi nel 1996, nonostante, sulla base dei risultati economici della società, non potesse ragionevolmente attendersi un significativo ritorno economico per l'investimento.

Non è peraltro sufficiente invocare la circostanza che i costi di liquidazione della società sarebbero stati superiori alle ricapitalizzazioni effettuate. Un azionista privato, infatti, di fronte al peggioramento delle prospettive di mercato ed all'impossibilità di risanamento, avrebbe eventualmente posto in liquidazione l'azienda molto prima del 1996 ed anzi anche prima del 1994, evitando quindi costose ricapitalizzazioni e riducendo sensibilmente i costi di liquidazione stessi.

Sulla base di queste considerazioni, le risorse finanziarie concesse da Fintecna a Italstrade dopo il 1994 costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato. In conseguenza di ciò, la condizione prevista dall'articolo 1, paragrafo 5, della decisione non è stata rispettata: pertanto, occorrerà riesaminare, insieme alla compatibilità dei nuovi aiuti, anche la compatibilità degli aiuti ottenuti da Italstrade ed approvati nell'ambito della decisione (450 miliardi di ITL).

Per valutare il rispetto della decisione, non è sufficiente stabilire che l'ammontare complessivo degli aiuti approvati non verrà superato. L'articolo 1, paragrafo 5, di tale decisione prevedeva esplicitamente, infatti, che le singole privatizzazioni non dovessero essere finanziate con ulteriori aiuti di Stato. La ratio di tale obbligo consisteva nella necessità di ridurre al minimo gli effetti distorsivi degli aiuti concessi e pertanto nella necessità di indirizzare ogni risorsa otte-

⁽¹⁾ Racc. 1991, pag. I-1603, punto 13, della motivazione.

⁽²⁾ Comunicazione della Commissione agli Stati membri sull'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato e dell'articolo 5 della direttiva 80/723/CEE della Commissione alle imprese pubbliche dell'industria manifatturiera, pubblicata nella GU C 307 del 13.11.1993, pag. 3, sub III.

⁽³⁾ Ibid., punto 16.

nuta dalle cessioni alla riduzione dei costi di liquidazione del gruppo Iritecna/Fintecna.

Inoltre, in considerazione del fatto che le aziende più appetibili per eventuali investitori privati erano stati trasferiti a Fintecna per la cessione e, solo limitatamente, per ulteriori ristrutturazioni, la decisione aveva previsto specificamente il divieto di concedere ulteriori aiuti a favore di tali aziende.

In linea di principio, le privatizzazioni di aziende pubbliche possono dar luogo ad aiuti di Stato o in favore dell'acquirente — nel caso in cui la vendita non sia effettuata a valore di mercato — ovvero in favore dell'azienda ceduta, qualora il contratto di vendita imponga condizioni in capo all'acquirente circa la continuazione di attività non redditizie che sarebbero altrimenti dismesse da un investitore di mercato.

Per ciò che riguarda la vendita di Italstrade ad un investitore privato, occorre notare che l'operazione è stata portata a termine conformemente alle norme comunitarie pertinenti. In particolare, sia la procedura del 1994 — successivamente abbandonata — sia quella del 1995 — poi conclusasi con la cessione della società ad Astaldi — sono state effettuate mediante asta pubblica. Nel corso della procedura, circa 20 investitori hanno mostrato un interesse preliminare alla vendita delle aziende di Fintecna nel settore delle costruzioni civili. Di questi, 13 hanno poi confermato il loro interesse ed hanno ricevuto il memorandum informativo; successivamente, 3 di queste sono state selezionate nella «short list». Infine, solo Astaldi ha presentato una offerta vincolante ed è stata pertanto ammessa alla fase di «due diligence».

La procedura seguita da Fintecna ha assicurato che tutti i potenziali investitori fossero messi in condizioni di parità nella partecipazione alla vendita e che la migliore offerta fosse infine selezionata. Ciò permette alla Commissione di concludere che l'azienda è stata ceduta a prezzo di mercato e che pertanto nessun aiuto è stato concesso ad Astaldi in relazione all'acquisto di Italstrade.

Inoltre, il contratto di vendita non prevede obbligazioni particolari in capo all'acquirente, in relazione al mantenimento di eventuali attività in perdita. Pertanto, non si ravvisa alcun aiuto in favore di Italstrade nell'ambito delle condizioni di vendita.

Stabilito che gli aiuti concessi a Italstrade successivamente al 1994 costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1, e che, in conseguenza di ciò, anche gli aiuti ricevuti dalla società prima del 1994 ed approvati dalla Commissione nella decisione devono essere considerati, in linea di principio, illegali, occorre analizzare la possibilità che il complesso di detti aiuti sia compatibile con il mercato comune.

IV

Secondo, l'articolo 92, paragrafi 2 e 3, del trattato, alcuni aiuti sono o possono essere considerati compatibili con il mercato comune.

Data la natura delle misure sotto esame, il paragrafo 2 ed il paragrafo 3, lettere a e b), di detta norma non possono essere applicati. Data la varietà delle attività e delle ubicazioni geografiche di Italstrade, e non avendo le misure finalità regionale, può applicarsi solo la deroga di cui al paragrafo 3, lettera c), per quanto concerne lo sviluppo di specifiche attività economiche. In particolare, data la natura stessa dell'aiuto in oggetto, questo deve essere considerato come un aiuto destinato alla ristrutturazione di aziende in difficoltà.

Relativamente a tale tipo di aiuto, la Commissione ha elaborato gli Orientamenti comunitari sugli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione delle imprese in difficoltà («gli orientamenti comunitari»)(¹). In pratica, affinché la Commissione possa approvare misure di aiuto ad hoc per un'azienda in difficoltà, le seguenti condizioni devono essere rispettate da detti aiuti:

- i) garantire il ripristino della redditività di lungo termine dell'azienda;
- ii) prevenire indebite distorsioni della concorrenza;
- iii) essere proporzionali con i costi e benefici della ristrutturazione e, pertanto, mantenuti al minimo indispensabile;
- iv) il piano di ristrutturazione deve essere pienamente attuato;
- v) l'attuazione del piano deve essere seguita e controllata dalla Commissione.

Solo se tutte le condizioni sono rispettate, la Commissione può considerare gli effetti dell'aiuto non contrari all'interesse della Comunità ed autorizzarli ex articolo 92, paragrafo 3, lettera c).

Relativamente al punto i), le autorità italiane avevano già presentato, in occasione della decisione, un piano di ristrutturazione volto a ripristinare la redditività di Italstrade a partire dall'anno 1995. Gli aiuti concessi a Italstrade fino al 1994 (450 miliardi) erano stati considerati compatibili proprio in virtù di detto piano e

(¹) GU C 368 del 23.12.1994, pag. 12.

sulla base degli orientamenti comunitari. Italstrade tuttavia non ha realizzato i risultati economici previsti e, di conseguenza, ha dovuto ricorrere nuovamente al sostegno pubblico (come detto, per circa 178 miliardi).

Il piano di ristrutturazione di Italstrade, approvato dalla Commissione in occasione della decisione, era basato su ipotesi prudenti di evoluzione del portafoglio lavori della società. Al 31 dicembre 1992, il portafoglio lavori della società risultava pari a 2 377 miliardi di ITL, di cui circa 558 relativi a commesse relative all'Alta Velocità. Sulla base del ritmo di esecuzione dei lavori stabilito dalla committente, era ragionevole prevedere una evoluzione del fatturato e dei risultati economici di Italstrade come quella descritta nella tavola 3.

Tavola 3

Previsione risultati economico-finanziari di Italstrade

(in miliardi di ITL)

	1995	1996	1997
Fatturato netto	503	790	854
Margine lordo	28	35	35
Risultato operativo	12	16	15
Utile netto (perdita)	24	26	27

Fonte: Piano di ristrutturazione Iritecna.

Tuttavia, la crisi del mercato delle costruzioni in Italia era peggiore delle attese e le commesse già acquisite all'epoca relative ai lavori dell'Alta Velocità, sono state ritardate per cause indipendenti dalla volontà della società. Pertanto, come descritto nella tavola 1, il fatturato realizzato da Italstrade è stato notevolmente inferiore a quanto previsto:

- nel 1995 è stato pari a 197 miliardi, vale a dire il 39 % delle previsioni,
- nel 1996 è stato pari a 239 miliardi, cioè il 30 % del previsto.

In entrambi i casi, così come nel 1994, il fatturato realizzato da Italstrade è risultato di circa il 50 % inferiore a quanto realizzato nel 1992, esercizio in cui, peraltro, la crisi del settore in cui opera Italstrade era già estremamente pesante. Occorre notare come la riduzione del fatturato di Italstrade nel periodo sia stata più forte di quella del mercato nel suo complesso. A fronte di questo peggioramento esogeno delle condizioni di mercato, Italstrade ha reagito ponendo in essere delle azioni di ristrutturazione ulteriori rispetto a quanto previsto nel piano.

In particolare, nel 1996, la società ha sviluppato un nuovo piano di ristrutturazione interna (tavola 4) volto a recuperare uno stabile livello di redditività delle operazioni. Il piano prevede, tra l'altro una lenta ripresa dell'attività collegata ai progetti dell'Alta Velocità, ma si basa principalmente su misure di contenimento dei costi di struttura ulteriori rispetto al piano approvato nell'ambito della decisione.

Tavola 4

Piano industriale 1998-2000 di Italstrade

(in miliardi di ITL)

	1998	1999	2000
Fatturato netto	370	400	453
Margine lordo	21	28,5	31
Costi struttura	(15)	(15)	(16)
Utile netto (perdita)	6	7,5	9,5

Fonte: Piano di ristrutturazione Italstrade 1998-2000.

I costi di struttura, in particolare, verranno mantenuti ad un valore inferiore del 25 % rispetto alle previsioni di piano, al fine di mantenere una sufficiente redditività nonostante un livello di fatturato sensibilmente inferiore a quanto originariamente ipotizzato.

Italstrade registrerà un utile netto pari a circa il 2 % dei ricavi nel periodo, nonostante un livello di produzione pari a meno del 50 % di quanto previsto nel piano Iritecna per il 1996. Ciò è reso possibile dal taglio ulteriore delle spese di struttura ottenuto mediante riduzioni aggiuntive del personale di sede e ristrutturazioni dei processi operativi.

È vero, peraltro, che nel 1996 la società ha comunque registrato delle perdite sia a livello operativo che di risultato netto; tuttavia, già nel 1996, risulta evidente una tendenza positiva di riduzione delle perdite operative, vale a dire un miglioramento endogeno della capacità competitiva dell'impresa. Nel 1997, tale tendenza è stata confermata sia dai positivi risultati sia a livello di margine lordo che di utile netto.

Grazie alle azioni di ristrutturazione effettuate dall'azienda in particolare nel periodo 1996-1997, supplementari rispetto al piano approvato dalla Commissione nella decisione, Italstrade sarà in grado di raggiungere un sufficiente grado di redditività nonostante l'imprevisto peggioramento delle condizioni di mercato. Occorre peraltro notare come tale redditività di lungo periodo sia raggiunta grazie al contributo determinante di azioni di razionalizzazione interna (ridu-

zioni di capacità, ecc.), piuttosto che grazie ad ottimistiche aspettative di mercato.

In tal senso, la prima delle condizioni necessarie all'approvazione di aiuti alla ristrutturazione può considerarsi rispettata.

A tale proposito, la Commissione nota che l'azienda è stata trasferita ad un azionista privato e che lo Stato, attraverso i meccanismi contrattuali previsti, non sopporterà finanziariamente eventuali perdite future di Italstrade. Inoltre, la presenza di un azionista di controllo privato [cfr. sub III, ii)] garantisce maggiori sicurezze sulle prospettive di redditività di Italstrade.

Relativamente al punto ii), è necessario che gli aiuti accordati ad un'azienda non causino indebite distorsioni alla concorrenza. In linea di principio, ogni aiuto concesso dallo Stato ad un'azienda causa una indebita distorsione alla libera concorrenza, in quanto pone l'azienda stessa in una situazione economica più favorevole rispetto alle sue concorrenti. È necessario pertanto bilanciare questo effetto con riduzioni di capacità produttiva, in particolare in settori, come quello delle costruzioni civili, dove esiste una notevole sovraccapacità disponibile.

Nel caso di specie, il piano di ristrutturazione approvato dalla Commissione nella decisione prevedeva già significative riduzioni di capacità produttiva. Nel settore delle costruzioni, la capacità produttiva delle imprese è fondata principalmente sulla base delle risorse umane, sia in termini di capacità progettuali che di forza lavoro esecutiva; la rilevante riduzione di tale base, insieme alla significativa diminuzione della produzione, mostrava chiaramente, all'epoca della decisione, la notevole riduzione della quota di mercato della società. La Commissione, pertanto, aveva ritenuto che gli aiuti concessi a Italstrade fino al 31 dicembre 1994 rispondessero ai requisiti previsti per gli aiuti alla ristrutturazione.

Poiché Italstrade ha ricevuto, successivamente alla decisione, ulteriori aiuti, occorre verificare se tali nuove risorse non abbiano un effetto sugli scambi comunitari contrario all'interesse comune; ciò si verificherebbe nel caso in cui la società abbia potuto utilizzare tali risorse per finanziare pratiche commerciali che le permettano di incrementare la propria quota di mercato a scapito di concorrenti che non hanno beneficiato di aiuti.

Come si è detto, tuttavia, Italstrade, nel periodo 1995-1997, ha ridotto il proprio personale, e quindi la propria capacità produttiva, in misura superiore a quanto previsto nel piano.

Pertanto, la Commissione aveva ritenuto che l'evoluzione del fatturato della società come prevista nel piano di ristrutturazione (si veda la tavola 3) non avesse un impatto sugli scambi contrario all'interesse comune. In realtà, il fatturato realizzato da Italstrade nel periodo 1995-1997 è stato pari a circa il 30 % di quanto previsto nel piano ed il ritmo di acquisizione degli ordini significativamente inferiore, come mostrato nella tavola 5.

Tavola 5

Andamento del fatturato e del portafoglio ordini di Italstrade

(in miliardi di ITL)

	1993	1994	1995	1996	1997
Fatturato netto	660	245	197	239	370
Portafoglio ordini	1 653	1 284	1 256	1 077	1 036
di cui Alta Velocità	558	530	480	380	n. d.

Fonte: Bilanci Italstrade.

Risulta evidente dai dati sopra esposti che le attività concorrenziali di Italstrade sui mercati mondiali si sono progressivamente ridotte in conseguenza della ristrutturazione della società. Il piano di ristrutturazione approvato nella decisione prevedeva un ritmo di acquisizione ordini sostanzialmente pari al livello del fatturato in ciascun anno di piano. Tale livello di produzione ed acquisizione veniva considerato compatibile con il mercato comune in funzione dei significativi sforzi di ristrutturazione già intrapresi dalla società.

Nonostante la riduzione di circa il 70 % del fatturato rispetto al piano, Italstrade ha ridotto anche il proprio portafoglio ordini di circa il 40 % rispetto al 31 dicembre 1993, limitando in misura significativa, superiore a quanto richiesto dal piano Iritecna, la propria attività concorrenziale sui mercati di riferimento. Pertanto, la sua posizione competitiva finale non inciderà sugli scambi in misura contraria al comune interesse.

Relativamente al punto iii), affinché aiuti di Stato possano essere dichiarati compatibili è necessario che siano limitati allo stretto indispensabile per finanziare il risanamento economico e che non vengano utilizzati per finanziare pratiche concorrenziali aggressive, se non nella misura necessaria al ripristino della redditività dell'azienda stessa.

Dai dati forniti dal governo italiano, è possibile verificare che i fondi concessi da Fintecna a Italstrade sono

stati necessari a ripianare le perdite relative principalmente a svalutazioni di attività e a costi di riduzione della capacità produttiva (esodi di personale). Fintecna ha finanziato, nelle more della procedura di vendita, azioni di ristrutturazione ulteriori rispetto a quanto previsto nel piano Iritecna, al fine di fronteggiare l'imprevisto peggioramento delle prospettive di mercato.

La Commissione ritiene pertanto che gli aiuti concessi non abbiano apportato liquidità ulteriori alla società, senza alcun rapporto con il processo di ristrutturazione, che potrebbero finanziare pratiche commerciali aggressive o investimenti non necessari alla ristrutturazione.

Inoltre la Commissione osserva che Italstrade non beneficerà di alcun credito di imposta relativo alle perdite coperte dai fondi apportati da Fintecna.

Il beneficiario, infine, contribuirà in misura significativa al finanziamento della ristrutturazione, in quanto eventuali ulteriori oneri saranno a carico di entrambi gli azionisti in proporzione alle rispettive quote detenute nella società, fino al momento del definitivo passaggio del rimanente 51 %.

Il governo italiano dovrà presentare una informativa periodica sull'avanzamento della procedura di privatizzazione e sull'esecuzione del piano di ristrutturazione previsto per Italstrade,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Gli aiuti in favore dell'Italstrade SpA («Italstrade») sotto forma di apporti di capitale effettuati negli anni 1995-1997, globalmente ammontanti a 178 miliardi di ITL (78 milioni di ECU), nonché gli aiuti concessi prima del 1994 e precedentemente approvati dalla Commissione, pari a 450 miliardi di ITL, costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE.

Gli aiuti corrispondono ai requisiti previsti dagli «Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà» del 27 luglio 1994. Essi sono pertanto esentati dal divieto imposto dall'articolo 92, paragrafo 1, del trattato e dall'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE, in forza degli articoli 92, paragrafo 3, lettera c), del trattato e 61, paragrafo 3, lettera c), dell'accordo SEE, in quanto compatibili con il mercato comune, subordinatamente al rispetto dell'articolo 2.

Articolo 2

L'Italia cede la quota restante delle azioni dell'Italstrade possedute dalla Fintecna all'azionista privato nei termini e condizioni previsti dal contratto di vendita, con riferimento particolare ai termini previsti per l'esercizio dell'opzione.

Articolo 3

Al fine di assicurare piena collaborazione al sistema di controllo della presente decisione, l'Italia presenta alla Commissione rapporti semestrali sull'andamento economico e finanziario dell'Italstrade e comunica tempestivamente alla Commissione i principali atti relativi alla cessione della residua quota dell'Italstrade posseduta da Fintecna.

Il primo rapporto contiene i risultati economici e finanziari dell'Italstrade al 30 giugno 1998 e deve pervenire alla Commissione entro il 31 dicembre 1998.

Articolo 4

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 16 settembre 1998.

Per la Commissione

Karel VAN MIERT

Membro della Commissione

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 2 dicembre 1998

sugli aiuti di Stato concessi dalla Germania a favore dell'industria carboniera nel 1998

[notificata con il numero C(1998) 4026]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(1999/270/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea del carbone e dell'acciaio,

vista la decisione n. 3632/93/CECA della Commissione, del 28 dicembre 1993, relativa al regime comunitario degli interventi degli Stati membri a favore dell'industria carboniera⁽¹⁾, in particolare all'articolo 2, paragrafo 1, e all'articolo 9,

in considerazione dei seguenti motivi:

I

Con lettera del 28 ottobre 1997 la Germania, in ottemperanza all'articolo 9, paragrafo 1, della decisione n. 3632/93/CECA, ha notificato alla Commissione gli aiuti previsti a favore dell'industria carboniera nel 1998. A richiesta della Commissione la Germania, con lettere del 26 marzo 1998, 28 aprile 1998, 27 agosto 1998, 23 ottobre 1998 e 4 novembre 1998, ha comunicato informazioni supplementari.

Con lettera del 26 marzo 1998 la Germania, in ottemperanza all'articolo 8, paragrafo 4, della decisione n. 3632/93/CECA, ha notificato i nuovi orientamenti della politica carboniera fino al 2002, che modificano il piano in merito al quale la Commissione aveva espresso parere favorevole nella decisione 94/1070/CECA⁽²⁾ relativa agli aiuti di Stato tedeschi a favore dell'industria carboniera per l'anno 1994 (in appresso denominato piano di ristrutturazione per il 1994).

A norma della decisione n. 3632/93/CECA la Commissione deve pronunciarsi, in primo luogo, sulla compatibilità del piano di ammodernamento, razionalizzazione, ristrutturazione e riduzione dell'attività dell'industria carboniera con gli obiettivi generali e specifici della decisione.

A norma della predetta decisione deve, in secondo luogo, pronunciarsi sulle seguenti misure finanziarie relative all'anno 1998:

- a) un aiuto al funzionamento ai sensi dell'articolo 3 della decisione, di importo pari a 5 171 milioni di DEM;
- b) un aiuto per la riduzione dell'attività ai sensi dell'articolo 4 della decisione, di importo pari a 3 164 milioni di DEM;
- c) un aiuto ai sensi dell'articolo 3 della decisione, di importo pari a 81 milioni di DEM, finalizzato al mantenimento in attività del personale in sotterraneo (Bergmannsprämie: premio ai minatori);
- d) un aiuto ai sensi dell'articolo 5 della decisione, di importo pari a 1 011 milioni di DEM, a copertura di oneri eccezionali a favore delle imprese RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG, Preussag Anthrazit GmbH e Sophia Jacoba GmbH; tale aiuto comprende:
 - un aiuto di importo pari a 161 milioni di DEM a copertura di costi complementari per l'educazione delle acque sotterranee nel contesto delle misure di ristrutturazione, a favore delle imprese RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG e Preussag Anthrazit GmbH;
 - un aiuto di importo pari a 850 milioni di DEM, a favore delle imprese RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG e Sophia Jacoba GmbH, inteso a consentire a tali imprese di finanziare i costi derivanti o derivati dalla ristrutturazione dell'attività estrattiva e non connessi con la produzione corrente (oneri residui).

Gli interventi finanziari previsti dalla Germania a favore dell'industria carboniera rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 1, paragrafo 1, della decisione n. 3632/93/CECA. Di conseguenza la Commis-

⁽¹⁾ GU L 329 del 30.12.1993, pag. 12.

⁽²⁾ GU L 385 del 31.12.1994, pag. 18.

sione deve pronunciarsi al riguardo conformemente all'articolo 9, paragrafo 4, della stessa decisione. La Commissione delibera in funzione della conformità degli interventi agli obiettivi e ai criteri generali stabiliti dall'articolo 2, ai criteri specifici stabiliti dagli articoli 3 e 4 della citata decisione nonché della compatibilità con il funzionamento del mercato comune. Ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 6, della medesima decisione la Commissione valuta inoltre la conformità delle misure notificate al piano di ammodernamento, razionalizzazione, ristrutturazione e riduzione dell'attività che le è stato presentato.

Il 20 luglio 1998 l'impresa di produzione di carbon fossile RJB Mining Plc — impresa secondo la definizione di cui all'articolo 80 del trattato CECA — ha presentato un ricorso al tribunale di prima istanza della Comunità europea, contro la decisione della Commissione del 10 giugno 1998, relativa agli aiuti a favore dell'industria carboniera nel 1997⁽¹⁾.

II

Il 13 marzo 1997 il governo federale, gli esecutivi dei Länder Nordrhein-Westfalen e Saarland, i rappresentanti dei datori di lavoro e dei lavoratori dei settori minerario e della produzione di energia elettrica sono pervenuti ad un accordo sui nuovi orientamenti per l'industria estrattiva tedesca per il periodo 1998-2005, nel contesto dell'articolo 8, paragrafo 4, della decisione n. 3632/93/CECA.

L'accordo prevede la riduzione progressiva della produzione annua, che non dovrà superare i 37 milioni di equivalente tonnellata (ET) di carbon fossile nel 2002 e la soppressione di 30 000 posti di lavoro, che porterà il numero globale dei lavoratori del settore, attività parallele comprese, a 56 000. L'attività estrattiva sarà effettuata da dodici miniere. Nonostante il piano vada fino al 2005, le singole misure decise nel novembre 1997 riguardano esclusivamente il periodo che va fino alla scadenza della decisione n. 3632/93/CECA. L'andamento dei costi, i prezzi del carbone importato e soprattutto i possibili volumi di vendita non possono essere previsti con sufficiente certezza per determinare esattamente il ritmo della riduzione di attività del settore dopo tale data.

Il piano di ammodernamento, razionalizzazione, ristrutturazione e riduzione dell'attività estrattiva è stato esaminato dalla Commissione a livello delle singole miniere delle imprese RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG e Preussag Anthrazit GmbH.

⁽¹⁾ Causa T-110/98, GU L 324 del 2.12.1998, pag. 30.

Piano di ammodernamento, razionalizzazione, ristrutturazione e riduzione dell'attività estrattiva dell'industria carboniera per il periodo 1998-2002

La pianificazione sulla quale si fondano i piani di ammodernamento, razionalizzazione, ristrutturazione e riduzione dell'attività estrattiva dell'industria carboniera tedesca si fonda sugli obiettivi seguenti:

- uso ottimale dei mezzi finanziari ridotti,
- riduzione della produzione e dei costi,
- su base della pianificazione attuale, mantenimento dei lavori nei principali giacimenti e dell'opzione relativa all'estensione settentrionale,
- garanzia di qualità e di puntualità nell'approvvigionamento della clientela,
- riduzione socialmente accettabile dell'organico, evitando i licenziamenti per risultati aziendali negativi,
- presa in conto degli effetti regionali delle misure.

Per conseguire i predetti obiettivi le imprese hanno valutato la situazione delle miniere in funzione dei seguenti criteri:

- rendimento dei giacimenti,
- qualità del carbone,
- costi.

Tali criteri omogenei dovrebbero permettere di valutare obiettivamente la situazione attuale ed il futuro sviluppo dei centri di produzione. Su tale base le imprese interessate hanno trasmesso alla Commissione le seguenti informazioni.

Ristrutturazione delle unità di produzione della RAG Aktiengesellschaft

A. Chiusure

- il bacino dell'Emscher, con le miniere Hugo/Consolidation ed Ewald/Schlägel & Eisen,
- il bacino della Lippe con le miniere Fürst Leopold/Wulfen e Westerholt,

- la regione orientale, con le miniere Haus Aden/Monopol e Heinrich Robert,
- la miniera Westfalen.

1. Il bacino dell'Emscher, con le miniere Hugo/Consolidation e Ewald/Schlägel & Eisen

La prima misura di riorganizzazione del bacino dell'Emscher è stata decisa ed attuata già il 1° luglio 1997, con la costituzione della miniera integrata Ewald/Hugo.

Si tratta dell'ultima fase di un processo di ristrutturazione in più tappe, applicato a tale giacimento fin dalla fondazione dell'impresa RAG Aktiengesellschaft.

Il piano prevede la chiusura della miniera Ewald/Hugo entro il 23 luglio 2002. Nel frattempo sarà stato estratto tutto il carbon fossile di buona qualità di tale giacimento. Cesserà così definitivamente l'attività estrattiva nel bacino dell'Emscher.

Nel 1997 sono stati prodotti 4,4 milioni di ET di carbone; i lavoratori erano 6 832.

2. Il bacino della Lippe con le miniere Fürst Leopold/Wulfen e Westerholt

Per il bacino della Lippe sono previsti i provvedimenti seguenti:

- a) il 1° aprile 1998 le miniere Fürst Leopold/Wulfen e Westerholt sono state riunite, costituendo la miniera integrata di Lippe. Il sito estrattivo Fürst Leopold resterà in funzione fino al termine dell'integrazione tecnica, nel 2001;
- b) la produzione dell'area Fürst Leopold/Wulfen diminuirà progressivamente fino al 2001, a seguito dell'esaurimento delle riserve economicamente sfruttabili e dell'esaurimento progressivo dei campi di coltivazione. L'abbandono di alcuni pozzi e dei corrispondenti impianti di superficie consentirà di ottimizzare l'infrastruttura al fondo e in superficie. La rimanente produzione sarà concentrata nel centro estrattivo di Westerholt.

Nel 1997 sono stati prodotti 4,9 milioni di ET; i lavoratori erano 6 035.

3. Regione orientale, miniere Haus Aden/Monopol e Heinrich Robert

Le misure concernenti tale area sono:

- a) il 1° aprile 1998 le miniere Haus Aden/Monopol e Heinrich Robert sono state riunite nella miniera integrata orientale; è stato abbandonato il campo di coltivazione settentrionale di Haus Aden. Per il campo di coltivazione Monopol il centro estrattivo di Haus Aden sarà mantenuto fino al 2000;
- b) nel 2000, quando i collegamenti sotterranei saranno terminati, la produzione dei campi di coltivazione Haus Aden Monopol e Heinrich Robert si concentrerà sul centro estrattivo Heinrich Robert. Saranno parallelamente messe fuori servizio alcune parti dei campi di coltivazione e saranno chiusi alcuni pozzi e i corrispondenti impianti di superficie.

Tali provvedimenti garantiranno la produzione di carbone coke nella regione orientale, salvaguardando anche l'opzione dell'estensione settentrionale.

Nel 1997 sono stati prodotti 5 milioni di ET; i lavoratori erano 6 857.

4. Miniera Westfalen

La miniera Westfalen chiuderà nel 2000. Nel frattempo il giacimento sarà sfruttato in via ottimale. Il processo di «scrematura», già avviato, riduce i costi.

Nel 1997 sono stati prodotti 2,5 milioni di ET; i lavoratori erano 2 809.

B. Altri provvedimenti

Oltre ai provvedimenti di cui sopra, che concernono una riduzione definitiva delle capacità di produzione, il processo di ammodernamento, ristrutturazione e razionalizzazione proseguirà in tutti gli altri impianti. Permetterà di ridurre ulteriormente le spese.

Miniera Friedrich Heinrich/Rheinland

Al termine dell'integrazione dei due centri estrattivi in un'unità unica di produzione, nel corso della prima metà degli anni '90, accompagnata dallo snellimento delle infrastrutture e dallo smantellamento o dalla destinazione ad altro uso delle installazioni di superficie non più necessarie, tale centro ha realizzato sensibili progressi sul piano della produttività, grazie ad ulteriori misure di razionalizzazione.

La concentrazione sui campi di coltivazione più produttivi e il costante aumento del rendimento per centro estrattivo ha permesso di ridurre il numero delle prolunghe a sbalzo. Sono state parallelamente ottimizzate le aree connesse e tale miniera figura oggi tra quelle che hanno il deficit più basso.

Nel 1997 sono stati prodotti 3,7 milioni di ET; i lavoratori erano 4 117.

Miniera Niederberg

Nonostante il regresso della produzione, nel corso degli ultimi anni la miniera di Niederberg ha presentato un'evoluzione positiva dal punto di vista della compressione dei costi di produzione. Nuove misure di razionalizzazione permetteranno di stabilizzarne la situazione. Nel 1997 sono stati prodotti 2,2 milioni di ET; i lavoratori erano 2 424.

Miniera Walsum

Si tratta di una delle miniere più ricche di risorse e più efficienti dell'impresa. L'oculata scelta delle vene e l'applicazione di alcune misure tecniche dovrebbero permettere di superare i passeggeri problemi di gestione, garantendo la capacità di sopravvivenza della miniera. Nel 1997 sono stati prodotti 2,9 milioni di ET; i lavoratori erano 3 802.

Miniera Lohberg/Osterfeld

Benché attualmente le misure di razionalizzazione applicate gravino sui risultati di tale sito estrattivo in termini di costi e di redditività, la miniera Lohberg/Osterfeld produce carbone coke di ottima qualità. La miniera è in fase di consolidamento e fra breve avrà eliminato la costosa infrastruttura, residuo della fusione con la vecchia miniera Osterfeld. Nel 1997 sono stati prodotti 2,9 milioni di ET; i lavoratori erano 4 262.

Miniera Prosper/Haniel

Negli ultimi anni la miniera Prosper Haniel ha registrato i costi di produzione più bassi dell'impresa. Nei prossimi anni sono attesi altri effetti della razionalizzazione sul piano della gestione. Nel 1997 sono stati prodotti 3,7 milioni di ET; i lavoratori erano 4 078.

Miniera Auguste Victoria

La miniera Auguste Victoria è una delle più ricche di scorte e a più alto rendimento dell'impresa. Riacquistata dall'impresa BASF nel 1992, venne completamente integrata nella divisione mineraria dell'impresa nel 1996 e si sfruttarono a fondo le possibilità di

razionalizzazione esistenti. Tale sviluppo, complessivamente positivo, è compromesso temporaneamente da problemi a carattere geologico. Nel 1997 sono stati prodotti 3,1 milioni di ET; i lavoratori erano 4 173.

Miniera Blumenthal/Haard

Anche la miniera Blumenthal/Haard si trova confrontata attualmente a problemi di produzione riconducibili a difficoltà geologiche. Il deficit di produzione che ne risulta causa un aumento passeggero dei costi. Concentrando i siti di estrazione in attività, con la prospettiva di un'integrazione ulteriore per l'opzione dell'estensione settentrionale, che continua ad essere aperta, si dovrebbero ridurre durevolmente i costi. Nel 1997 sono stati prodotti 3,3 milioni di ET; i lavoratori erano 4 447.

C. Effetti delle misure previste

Le misure di cui sopra comportano la perdita di circa 44 500 posti di lavoro nell'insieme del settore minerario dell'impresa, il cui organico passerà da 89 500 lavoratori nel 1992 a 45 000 nel 2002, con una perdita annua di circa 4 500 posti di lavoro. Rispetto al piano di ristrutturazione del 1994 si tratta quindi di un'ulteriore riduzione di 14 500 unità per il 2002. La contrazione dell'organico attualmente prevista darà luogo a un aumento di redditività del 4 % l'anno. Nel 1997 i lavoratori erano 60 820.

La riduzione dei costi di produzione — espressi in prezzi del 1992 — sarà pari a 37 DEM/ET, in cifre tonde, nel 2002, cioè al doppio di quanto previsto dai piani di ristrutturazione del 1994 (16 DEM/ET). Il 31 dicembre 1997 i costi effettivi erano già stati ridotti di circa 21 DEM/ET.

Nel 1992 erano stati estratti 47,6 milioni di ET, che dovranno essere ridotti a 30,1 milioni nel 2002. Rispetto al piano di ristrutturazione del 1994 ciò comporta, in tale periodo, una maggiore riduzione della produzione, di 8,2 milioni di ET. Nel 1997 sono stati estratti 38,7 milioni di ET.

Ristrutturazione delle unità di produzione dell'impresa Saarbergwerke AG

L'accordo sui nuovi orientamenti per l'industria carboniera tedesca, del 13 marzo 1997, sfocerà in una nuova contrazione della produzione e imporrà all'impresa di chiudere nel 2000 una delle miniere.

A. Chiusure

Miniera Göttelborn/Reden

Nonostante i notevoli investimenti consentiti tra il 1990 e il 1995 per la fusione dell' miniere di Reden, Göttelborn e Camphausen, l'unità di produzione dovrà essere chiusa nel 2000 in seguito a difficoltà di carattere geologico.

Nel 1997 sono stati prodotti 1,9 milioni di ET; i lavoratori erano 2 899.

B. Altri provvedimenti

Miniera Ens Dorf

Il programma di ammodernamento di tale sito estrattivo, avviato all'inizio degli anni '90, ha consentito di mantenere elevata la produttività. Tradizionalmente la miniera Ens Dorf ha il più alto rendimento di tutte le miniere tedesche; tale situazione dovrebbe mantenersi nel periodo considerato. Le necessarie condizioni sussistono e continueranno a sussistere a medio termine, grazie a costanti miglioramenti della produttività. Nel 1997 sono stati prodotti 2,5 milioni di ET; i lavoratori erano 2 231.

Miniera Warndt/Luisenthal

Si prevede di aumentare il rendimento della miniera grazie a

- l'abbandono di due campi di coltivazione alla fine del 1999,
- l'introduzione nei futuri campi di coltivazione di nuove tecniche, che permetteranno di migliorare considerevolmente i risultati.

Nel 1997 sono stati prodotti 2,2 milioni di ET; i lavoratori erano 3 504.

C. Effetti delle misure previste

L'organico sarà ridotto di 10 193 unità: passerà da 18 671 a 8 478 lavoratori nel 2002. Rispetto al piano di ristrutturazione del 1994 la contrazione dell'organico nel 2002 sarà maggiore di 6 000 unità. Nel 1997 i lavoratori erano 14 220.

La riduzione dei costi di produzione — espressi in prezzi del 1992 — sarà pari nel 2002 a 100 DEM/ET, cioè a 40 DEM/ET: più di quanto previsto dai piani di

ristrutturazione del 1994. Il 31 dicembre 1997 i costi effettivi erano già stati ridotti di 44 DEM/ET.

Nel 1992 erano stati estratti 8 milioni di ET, che dovranno essere ridotti a 5,1 milioni nel 2002. Rispetto ai piani di ristrutturazione del 1994 la riduzione della produzione è maggiore di 2,2 milioni di ET. Nel 1997 sono stati estratti 6,7 milioni di ET.

La ristrutturazione dell'unità di produzione di Preussag Anthrazit GmbH

Per il periodo 1998-2002 l'impresa conta su costi degressivi. Rispetto all'ultima pianificazione per tale periodo, presentata nell'agosto 1994, la produzione è stata riveduta al ribasso a causa della regressione del volume di vendite (da 2,05 milioni di ET l'anno a circa 1,7 milioni). Grazie alla raggiunta evoluzione nell'estrazione al fondo, l'impresa ritiene che si possa sperare in un netto miglioramento del rendimento per turno, con una certa riduzione dei costi di produzione. Nel 1997 sono stati estratti 1,7 milioni di ET.

Tali miglioramenti risultano dall'attuazione del piano di risanamento elaborato nel 1990.

Tale piano prevedeva le seguenti misure:

- passaggio dal procedimento estrattivo in galleria di direzione all'estrazione in abbattaggio. I lavori preparatori (tracciato preliminare delle vie di accompagnamento) sono stati effettuati nella quasi totalità dal 1991 al 1994 e portati a termine nei due anni seguenti. Grazie a tale conversione tutta la produzione sul fronte di taglio è ottenuta con coltivazione in abbattaggio;
- equipaggiamento dei cantieri di scavo con vie a livello ed impianti di estrazione e scavo più efficaci. Tale ammodernamento è in pratica terminato;
- consolidamento dell'infrastruttura ed adeguamento alla diminuzione del livello di produzione. Si tratta di un processo già avanzato, legato alla configurazione dei cantieri, che dovrebbe influire sul volume dei costi fissi;
- nel 1992 i lavoratori erano 4 024, numero che dovrà essere ricondotto a 2 667 nel 2002, con una riduzione del 33 %, invece che del 25 % circa, come previsto dal piano di ristrutturazione del 1994. Nel 1997 lavoravano al fondo 2 757 minatori.

III

Sulla base del piano previsto dalla Germania, la diminuzione degli aiuti condurrà a una permanente riduzione delle quantità estratte. Queste dovrebbero scendere da 47 milioni di ET nel 1997 a 37 milioni nel 2002. Si osserva una relativa contrazione dei costi medi di produzione dell'industria carbonifera tedesca ma, tenuto conto della disposizione di cui all'articolo 3, paragrafo 3 della decisione n. 3632/93/CECA, i costi di produzione, espressi in prezzi costanti del 1992, continuano ad essere molto elevati: nel 2002 corrisponderanno infatti ancora a 242 DEM/ET, rispetto a 288 DEM/ET nel 1992. Rispetto al piano del 1994, che prevedeva una riduzione di 28 DEM/ET, la compressione ora prevista è nettamente più rilevante: si situa infatti a 46 DEM/ET. I prezzi praticati sul mercato mondiale dovrebbero restare relativamente stabili, intorno agli 80 DEM/ET; in linea di massima pertanto resterà invariato il rapporto sfavorevole fra il carbone di importazione e quello tedesco.

Nel 2002 la produzione scenderà a 37 milioni di ET di carbone — nel piano di ristrutturazione del 1994 erano previsti 48 milioni di ET.

Il numero di lavoratori del settore passerà a 56 000 circa, mentre nel piano del 1994 erano ancora previsti 82 400 lavoratori.

Si constata di conseguenza che una notevole compressione degli aiuti potrà essere ottenuta solo tramite misure di riduzione della produzione.

Nell'attuazione del piano per il periodo 1998-2002 la Germania dovrà pertanto controllare il profilo dei costi di produzione delle imprese beneficiarie degli aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 3 della decisione n. 3632/93/CECA. Se risultasse impossibile conseguire lo scopo di una riduzione realistica, la Germania si impegna a proporre le necessarie misure correttive, come il controllo degli impianti dei pozzi, in conformità agli articoli 3 e 4 della stessa decisione.

Nella valutazione del piano la Commissione ha tenuto conto della necessità di limitare al massimo le conseguenze sociali e regionali del regresso dell'industria carbonifera in Germania.

La Commissione considera di conseguenza che il piano presentato dalla Germania è conforme agli obiettivi e ai criteri definiti dalla decisione n. 3632/93/CECA.

IV

Gli aiuti di cui all'articolo 3, di importo pari a 5 171 milioni di DEM sono destinati alle miniere delle imprese RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG e Preussag Anthrazit GmbH, Dr. Arnold Schäfer GmbH e Merchweiler GmbH.

Per quanto concerne la RAG Aktiengesellschaft l'aiuto interessa i pozzi Friedrich Heinrich/Rheinland, Niederberg, Walsum, Lohberg/Osterfeld, Prosper/Haniel, Westerholt, Auguste Victoria, Blumenthal/Haard e Heinrich Robert. Per quanto concerne la Saarbergwerke AG l'aiuto interessa i pozzi di Ens Dorf e Warndt/Luisenthal. Nel caso della Preussag Anthrazit GmbH l'aiuto è destinato al pozzo di Ibbenbüren.

Questo aiuto, di importo pari a 5 171 milioni di DEM, è destinato alla copertura del divario fra il costo di produzione e il prezzo di vendita risultante dalla libera accettazione da parte dei contraenti delle condizioni dominanti nel mercato mondiale per il carbone di qualità equivalente proveniente da paesi terzi.

Secondo le informazioni fornite dalla Germania e tenuto conto del disposto dell'articolo 3, paragrafo 3, della decisione n. 3632/93/CECA, i costi medi di produzione delle miniere che rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 3, a prezzi costanti del 1992, dovrebbero registrare nel 1997 una riduzione in valore reale del 5,4 % rispetto al 1995 ed essere quindi pari a 253 DEM/ET (268 DEM/ET nel 1995).

Nella valutazione degli aiuti ai sensi dell'articolo 3 della decisione n. 3632/93/CECA la Commissione ha tenuto conto anche della necessità di alleviare nella misura del possibile gli effetti sociali e regionali della ristrutturazione dell'industria carbonifera in regioni che soffrono già di una disoccupazione strutturale superiore alla media.

Nel bacino carbonifero della Ruhr per esempio, la disoccupazione, di circa il 15 % (provincia di Duisburg 15,8 %, Recklinghausen 13,7 %, Gelsenkirchen 16,4 %), presenta un valore nettamente più elevato di quello medio della Germania occidentale: 9,7 %. Anche nella Saar la disoccupazione nei bacini carboniferi è nettamente superiore alla media nazionale (Saarbrücken 13,9 %, Saarlouis 11 %).

Le regioni produttrici di carbone inoltre continuano ad essere obiettivo dei programmi europei di sviluppo regionale (obiettivo 2, regioni in declino industriale) e costituiscono contemporaneamente aree assistite a livello nazionale ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE.

Sulla base delle informazioni comunicate dalla Germania e degli impegni assunti (cfr. sezione VIII della presente decisione) l'aiuto previsto per il 1998 risulta compatibile con la decisione n. 3632/93/CECA, in particolare con gli articoli 2 e 3.

V

L'aiuto previsto per la riduzione dell'attività estrattiva ai sensi dell'articolo 4 della decisione n. 3632/93/CECA, pari a 3 164 milioni di DEM, è destinato alla copertura del divario fra il costo di produzione e il prezzo di vendita risultante dalla libera accettazione da parte dei contraenti delle condizioni dominanti nel mercato mondiale per il carbone di qualità equivalente proveniente da paesi terzi. Per quanto concerne l'impresa RAG Aktiengesellschaft deve essere erogato a favore dei pozzi Fürst Leopold/Wulfen, Ewald/Hugo, Haus Aden/Monopol e Westfalen. Nel caso dell'impresa Saarbergwerke AG l'aiuto è destinato al pozzo Göttelborn/Reden.

Tale aiuto fa parte di un programma mirato alla completa o parziale cessazione delle attività dei pozzi citati.

La cessazione delle attività nei siti indicati è prevista dall'accordo del 13 marzo 1997 che porterà tra il 1998 e il 2002 ad una riduzione delle capacità produttive pari a 10 milioni di tonnellate (21 % delle capacità complessive di produzione) e alla soppressione di 30 000 posti di lavoro.

Conformemente alle disposizioni dell'articolo 4 della decisione n. 3632/93/CECA, i pozzi Göttelborn/Reden, Ewald/Hugo e Westfalen cesseranno completamente l'attività prima della scadenza della decisione citata. Grazie al raggruppamento degli impianti di estrazione si perverrà ad abbandoni parziali dell'attività che porteranno ad una definitiva, e con tutta probabilità considerevole, riduzione dell'attività di estrazione prima dello scadere della decisione. Conformemente all'articolo 2, paragrafo 1, secondo trattino, della decisione n. 3632/93/CECA, tale aiuto contribuisce alla soluzione dei problemi sociali e regionali correlati alla riduzione completa o alla cessazione dell'attività estrattiva.

Secondo le informazioni fornite dalla Germania la riduzione della produzione registrata dal 1992 al 1998 dovrebbe essere pari al 22 %. L'aiuto previsto per il 1998 è compatibile con la decisione n. 3632/93/CECA, in particolare con gli articoli 2 e 4.

VI

L'aiuto di 81 milioni di DEM destinato al finanziamento dei premi ai minatori dell'industria mineraria

tedesca («Bergmannsprämien»), che ammontano a 10 DEM per turno in sotterraneo, è destinato ad incentivare il personale qualificato a lavorare in sotterraneo ed a promuovere la razionalizzazione della produzione. Dalla notifica della Germania risulta che tale aiuto rappresenta per i minatori un vantaggio in termini finanziari. Pur non costituendo una componente dei costi di produzione, i «Bergmannsprämien» rappresentano per le imprese uno sgravio degli oneri salariali. Si tratta quindi di un aiuto che va esaminato alla luce dell'articolo 3 della decisione n. 3632/93/CECA.

L'aiuto in questione contribuisce ad incrementare nella misura del possibile la produttività e agevola in tal modo la ristrutturazione e la razionalizzazione del settore. Contribuisce così anche al conseguimento dell'obiettivo indicato all'articolo 2, paragrafo 1, primo trattino, della decisione, vale a dire a realizzare, in base ai prezzi del carbone sul mercato mondiale, nuovi progressi verso la redditività, per ridurre gradualmente gli aiuti.

In sede di valutazione degli aiuti la Commissione ha tenuto conto, in conformità dell'articolo 3, paragrafo 1, secondo trattino, della decisione n. 3632/93/CECA, della necessità di alleviare nella misura del possibile gli effetti sociali e regionali della ristrutturazione.

L'aiuto contribuisce, in ottemperanza al disposto dell'articolo 3 della decisione citata, ad un lieve miglioramento della capacità concorrenziale delle imprese in questione, in quanto l'incremento di produttività realizzato grazie al mantenimento di personale qualificato in sotterraneo porta a una riduzione dei costi di produzione.

La Germania si impegna a garantire che gli aiuti concessi in forza della presente decisione sommati ad altri aiuti alla produzione corrente non superino, per alcuna impresa e per alcuna unità di produzione, la differenza tra i costi di produzione e i profitti prevedibili.

Sulla base delle considerazioni sopra esposte e delle informazioni comunicate dalla Germania, l'aiuto previsto per il 1998 è compatibile con gli obiettivi della decisione n. 3632/93/CECA, in particolare con i suoi articoli 2 e 3.

VII

L'aiuto a copertura di oneri eccezionali ai sensi dell'articolo 5 della decisione n. 3632/93/CECA, a favore delle imprese RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG, Preussag Anthrazit GmbH e Sophia Jacoba GmbH ammonta a 1 011 milioni di DEM.

Comprende in primo luogo un aiuto di importo pari a 161 milioni di DEM a copertura di oneri eccezionali a favore delle imprese RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG e Preussag Anthrazit GmbH.

È destinato a coprire i costi aggiuntivi di educazione delle acque sotterranee per le imprese che hanno cessato l'attività nel quadro delle misure di ristrutturazione e si trovano in prossimità di pozzi attivi. Poiché nelle miniere inattive l'educazione delle acque sotterranee è cessata, o effettuata solo parzialmente, una parte di queste acque, assolutamente non connessa con la produzione corrente, fluisce nelle miniere attive ubicate in prossimità, causando costi aggiuntivi. Tali acque devono inoltre essere epurate.

Tale aiuto, non correlato alla produzione corrente ed espressamente previsto nella sezione I, lettera i), e nella sezione II, lettera b), dell'allegato alla decisione n. 3632/93/CECA, copre i costi causati dalle ristrutturazioni per l'approvvigionamento e l'educazione delle acque. Per soddisfare i requisiti dell'articolo 5 della decisione tale aiuto non deve superare l'importo dei costi.

La Commissione ha esaminato i contratti tra gli enti pubblici e le imprese nonché, nel quadro di un controllo contabile, i dati relativi ai costi ed ha constatato che gli aiuti non superano le risorse impegnate.

Lo sgravio che esso comporta per le imprese interessate riduce lo squilibrio finanziario a loro carico e ne rende possibile la prosecuzione dell'attività. L'aiuto corrisponde pertanto agli obiettivi menzionati nell'articolo 2, paragrafo 1 della decisione n. 3632/93/CECA.

La misura di cui sopra comprende inoltre un aiuto di importo pari a 850 milioni di DEM a copertura di oneri eccezionali a favore delle imprese RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG e Sophia Jacoba GmbH.

È destinato a coprire i costi derivati o derivanti dalla ristrutturazione del settore e non connessi con la produzione corrente (oneri residui).

L'aiuto è il risultato di decisioni negoziate, nel quadro del pacchetto carbone dell'11 novembre 1991, dalle imprese minerarie e da quelle produttrici di energia elettrica, dal governo federale, dagli esecutivi dei Länder Nordrhein-Westfalen e Saarland e dai sindacati dei

minatori e dei lavoratori delle imprese produttrici di energia elettrica.

Ad eccezione dei costi presi a carico dagli Stati membri in forma di contributi speciali per prestazioni sociali ai sensi dell'articolo 56 del trattato CECA, è destinato alla copertura dei seguenti costi: oneri relativi al pagamento di prestazioni sociali, se dovuti al pensionamento di lavoratori prima che abbiano raggiunto l'età pensionabile a norma di legge; altre spese eccezionali, occasionate dalla rescissione del rapporto di lavoro a seguito di operazioni di ristrutturazione e razionalizzazione; pagamento di pensioni e capitalizzazioni di rendita al di fuori del regime di sicurezza sociale legale, a favore di lavoratori privati dell'impiego a seguito di operazioni di ristrutturazione e razionalizzazione e di coloro che vi avevano diritto prima delle ristrutturazioni; forniture gratuite di carbone ai lavoratori privati dell'impiego a seguito di operazioni di ristrutturazione e razionalizzazione e a coloro che vi avevano diritto prima delle ristrutturazioni. Sotto il profilo tecnico e finanziario l'aiuto è destinato a coprire lavori supplementari per la sicurezza all'interno della miniera, richiesti da operazioni di ristrutturazione, nonché deprezzamenti intrinseci eccezionali risultanti dalla ristrutturazione di imprese.

Per essere compatibile con le disposizioni dell'articolo 5 della decisione n. 3632/93/CECA tale aiuto a copertura degli oneri menzionati espressamente nella sezione I, lettere a), b), c), d), f) e k), dell'allegato alla decisione citata non può superare i costi menzionati.

La Commissione ha esaminato i dati relativi ai costi nel quadro di un controllo contabile e ha constatato che gli aiuti non superano gli stanziamenti impegnati.

Lo sgravio così reso possibile a favore delle imprese interessate ne riduce lo squilibrio finanziario e dà loro modo di proseguire l'attività. L'aiuto corrisponde quindi agli obiettivi menzionati nell'articolo 2, paragrafo 1, della decisione n. 3632/93/CECA.

VIII

L'obiettivo è quello di ridurre al minimo gli aiuti; in conformità al principio, sostenuto dalla Germania, che gli aiuti debbano essere concessi soltanto a favore della produzione destinata alla generazione di energia elettrica e all'industria siderurgica della Comunità, la Germania si impegna a vendere la produzione destinata all'industria e al consumo domestico a prezzi (prezzi al netto, senza versamento di altri importi) che coprono i costi di produzione.

La Commissione prende atto del fatto che la Germania provvederà ad adottare con regolamento le misure necessarie affinché gli aiuti concessi in forza della presente decisione non superino, per alcuna impresa e per alcuna unità di produzione, la differenza tra i costi di produzione e il prezzo liberamente pattuito tra le parti contraenti sulla base delle condizioni del mercato internazionale per la vendita alle imprese consumatrici di carbone. Gli aiuti per tonnellata di produzione corrente non debbono condurre ad una situazione in cui i prezzi del carbone prodotto nella Comunità siano inferiori a quelli del carbone di qualità equivalente proveniente da paesi terzi. Inoltre la Germania provvederà affinché gli aiuti non provochino distorsioni di concorrenza né discriminazioni tra produttori di carbone nonché tra venditori e consumatori di carbone nella Comunità.

Nel quadro delle disposizioni di cui all'articolo 86 del trattato CECA, la Germania si impegna a vigilare affinché gli aiuti siano rigorosamente limitati a quanto strettamente necessario, alla luce di considerazioni a carattere sociale e regionale, in correlazione con il regresso dell'attività mineraria nella Comunità e affinché non diano adito a vantaggi economici diretti o indiretti per attività diverse da quella estrattiva, per esempio per attività industriali correlate all'estrazione o alla trasformazione di carbon fossile comunitario.

La Commissione rammenta inoltre alla Germania che un principio basilare della normativa in materia di aiuti è che questi devono imperativamente corrispondere all'interesse della Comunità e non possono perturbare il funzionamento del mercato comune.

Per dar modo alla Commissione di esaminare se, nelle unità produttive a favore delle quali sono erogati aiuti al funzionamento, in conformità dell'articolo 3 della decisione n. 3632/93/CECA, si constati effettivamente una riduzione tendenziale dei costi di produzione, commisurata ai prezzi del mercato mondiale, la Germania si impegna a comunicare alla Commissione, entro e non oltre il 30 settembre di ogni anno, i costi di produzione per l'anno precedente nonché tutti i dati prescritti dall'articolo 9 della decisione n. 3632/93/CECA. Se non possono essere soddisfatte le condizioni stabilite nell'articolo 3, paragrafo 2 della decisione n. 3632/93/CECA, la Germania propone alla Commissione le necessarie misure correttive, come il controllo degli impianti dei pozzi, in conformità agli articoli 3 e 4 di detta decisione.

Conformemente all'articolo 3, paragrafo 1, secondo trattino, e all'articolo 9, paragrafi 2 e 3, della decisione n. 3632/93/CECA, la Commissione esamina se gli aiuti accordati a favore della produzione corrente sono conformi agli obiettivi definiti agli articoli 3 e 4 della decisione citata. La Germania comunica pertanto, entro e non oltre il 30 settembre 1999, l'entità

degli aiuti versati effettivamente nel 1998, nonché eventuali modifiche degli importi comunicati in origine. La Germania, in occasione della trasmissione annua di queste informazioni, mette a disposizione tutti gli elementi necessari per la verifica dell'osservanza dei criteri stabiliti negli articoli citati.

Nella valutazione degli aiuti la Commissione ha tenuto conto della necessità di limitare al massimo le conseguenze sociali e regionali della ristrutturazione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La Germania è autorizzata ad adottare i seguenti provvedimenti a favore dell'industria carboniera:

- a) un aiuto al funzionamento, in conformità dell'articolo 3 della decisione n. 3632/93/CECA, di importo pari a 5 171 milioni di DEM;
- b) un aiuto per la riduzione dell'attività estrattiva, in conformità dell'articolo 4 della decisione n. 3632/93/CECA, di importo pari a 3 164 milioni di DEM;
- c) un aiuto ai sensi dell'articolo 3 della decisione n. 3632/93/CECA, di importo pari a 81 milioni di DEM, per il mantenimento di personale in sotterraneo (Bergmannsprämie);
- d) un aiuto ai sensi dell'articolo 5 della decisione n. 3632/93/CECA, di importo pari a 161 milioni di DEM, a copertura di oneri eccezionali a favore delle imprese RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG e Preussag Anthrazit GmbH;
- e) un aiuto ai sensi dell'articolo 5 della decisione n. 3632/93/CECA, di importo pari a 850 milioni di DEM a copertura di oneri eccezionali, a favore delle imprese RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG e Sophia Jacoba GmbH, che darà modo alle imprese citate di coprire i costi derivanti o derivati dalla ristrutturazione dell'attività estrattiva, non collegati alla produzione corrente.

Articolo 2

Ai sensi dell'articolo 86 del trattato CECA la Germania si impegna ad adottare tutte le misure generali o speciali per assicurare l'esecuzione degli obblighi che le derivano dalla presente decisione. La Germania garantisce che gli aiuti approvati verranno utilizzati soltanto

per gli scopi menzionati e che dovranno esserle restituiti gli importi relativi a spese non effettuate, sopravvalutate o effettuate abusivamente per le voci indicate nella presente decisione.

Articolo 3

Entro e non oltre il 30 settembre 1999 la Germania comunica gli importi effettivamente versati nel corso dell'esercizio 1998 nonché i dati specifici indicati all'articolo 9 della decisione n. 3632/93/CECA.

Articolo 4

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 2 dicembre 1998.

Per la Commissione

Christos PAPOUTSIS

Membro della Commissione

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 9 dicembre 1999

relativa ad una procedura ai sensi dell'articolo 85 del trattato CE

(IV/34466 — Traghetti greci)

[notificata con il numero C(1998) 3792]

(I testi in lingua greca e italiana sono i soli facenti fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(1999/271/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 4056/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai trasporti marittimi⁽¹⁾, modificato dal trattato di adesione di Austria, Finlandia e Svezia, in particolare gli articoli 11 e 19,

vista la decisione della Commissione, del 21 febbraio 1997, di avviare un procedimento nel presente caso,

dopo aver dato modo alle parti di manifestare il proprio punto di vista relativamente agli addebiti formulati dalla Commissione in conformità del regolamento (CEE) n. 4056/86, articolo 23, e del regolamento (CEE) n. 4260/88 della Commissione⁽²⁾, modificato da ultimo dall'atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia,

sentito il Comitato consultivo sugli accordi e posizioni dominanti nel settore del trasporto marittimo,

considerando quanto segue:

I

I FATTI

A. Contesto della presente decisione

- (1) La presente decisione ha origine da un reclamo presentato alla Commissione il 23 agosto 1992

⁽¹⁾ GU L 378 del 31.12.1986, pag. 4.

⁽²⁾ GU L 376 del 31.12.1988, pag. 1.

da un cittadino, secondo il quale i prezzi dei traghetti tra la Grecia e l'Italia erano molto simili su tutte le linee. Funzionari della Commissione, in conformità dell'articolo 18, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 4056/86 del Consiglio, hanno eseguito accertamenti presso gli uffici di sei operatori di traghetto, cinque in Grecia e uno in Italia. Nel corso degli accertamenti la Commissione ha rinvenuto vari documenti da cui si rileva che per vari anni alcuni operatori di traghetto si sono accordati sui prezzi da applicare. In seguito sono state inviate richieste di informazioni, ai sensi dell'articolo 16 del regolamento (CEE) n. 4056/86, a Minoan Lines, Strintzis Lines e Anek per conoscere ulteriori dettagli riguardo ai documenti rinvenuti nel corso degli accertamenti. La Commissione ha avviato formale procedimento il 21 febbraio 1997, inviando una comunicazione di addebiti ai sette destinatari della presente decisione nonché a Med Link e a Hellenic Mediterranean Lines. Un'audizione si è tenuta il 13 e 14 maggio 1997.

B. Le imprese

- (2) Le imprese oggetto del presente procedimento sono operatori di traghetti roll-on/roll-off, che forniscono servizi di trasporto di passeggeri e merci su varie linee marittime fra la Grecia e l'Italia. Si tratta delle imprese Minoan Lines di Creta, Grecia (in prosieguo Minoan); Strintzis Lines, del Pireo, Grecia (in prosieguo Strintzis); Anek Lines, di Hania, Creta, Grecia (in prosieguo Anek); Marlines, del Pireo, Grecia (in prosieguo Marlines); Karageorgis Lines, del Pireo, Grecia (in prosieguo Karageorgis); Ventouris Group Enterprises SA, del Pireo, Grecia (in prosieguo Ventouris Ferries); Adriatica di Navigazione SpA, di Venezia, Italia (in prosieguo Adriatica).

C. Il mercato

- (3) Il mercato di riferimento è quello della prestazione di servizi di traghetto roll-on/roll-off tra la Grecia e l'Italia.
- (4) Esistono tra l'Italia e la Grecia tre linee principali sulle quali sono offerti servizi regolari per passeggeri, autovetture e autocarri. Si tratta delle linee tra Ancona (Italia) e Patrasso (Grecia), tra Brindisi (Italia) e Patrasso (Grecia) e tra Bari (Italia) e Patrasso (Grecia). Esiste, inoltre, un servizio che collega Patrasso con Trieste e ultimamente anche con Venezia.
- (5) È chiaro che questi servizi non sono gestiti indipendentemente l'uno dall'altro come se si trattasse di mercati separati e sono fino a un certo punto sostituibili tra loro a seconda dei punti di partenza e delle destinazioni dei viaggiatori o delle merci, nonché delle preferenze di orario, ecc. Tuttavia, ai fini del presente procedimento, la Commissione non ritiene necessario esaminare in modo approfondito il grado di sostituibilità tra una linea e l'altra, dato che le pratiche in questione si riferiscono a tutte e tre le linee principali, almeno per una parte del periodo in causa.
- (6) Sulla linea Ancona-Patrasso, almeno per una parte del periodo in cui si sono verificate le presunte infrazioni, operavano cinque principali compagnie: Minoan, Anek, Strintzis, Marlines e Karageorgis. Karageorgis ha cessato le attività nel 1993. Almeno un altro operatore, Superfast Ferries, è recentemente entrato su questo mercato e non è interessato dalla presente procedura. Sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi esistono numerosi operatori regolari (almeno 11) e alcuni operatori stagionali. Minoan Lines, Anek Lines, Strintzis Lines, Marlines e Karageorgis detenevano insieme, nel periodo della presunta infrazione, quasi il 100 % del mercato dei traghetti tra Patrasso e Ancona. Nel 1993 le compagnie Ventouris Ferries, Adriatica, Hellenic Mediterranean Lines e Marlines avevano insieme una quota del 75 % circa del mercato passeggeri e del 60 % del mercato merci sulle linee tra Patrasso e Bari/Brindisi ⁽¹⁾.
- (7) Circa 1 258 000 passeggeri e 229 000 veicoli sono stati trasportati nel 1996 tra la Grecia e l'Italia; di essi rispettivamente il 38 % e il 46 % sono stati trasportati sulla linea Patrasso-Ancona. Sulla linea Patrasso-Brindisi le rispettive per-

centuali sono state 35 % e 26 % sulla linea Patrasso-Bari 13 % e 16 %. Le stesse cifre relative al 1993 sono state di 1 316 003 passeggeri e 213 839 veicoli. Di questi circa il 49 % e il 38 % sono stati trasportati sulla linea Patrasso-Ancona, il 35 % e il 38 % sulla Patrasso-Brindisi e il 10 % e 19 % sulla Patrasso-Bari. Ogni anno un numero analogo di passeggeri e di veicoli è trasportato anche dall'Italia alla Grecia.

D. Le prove

- (8) Le prove principali su cui è basata la presente decisione sono:
 - a) messaggi scambiati, per lo più via telex, tra i vari operatori relativi all'introduzione ed al calcolo dei prezzi;
 - b) ammissioni fatte da Anek e Strintzis nelle loro risposte alla richiesta di informazioni della Commissione e alla comunicazione degli addebiti.

Prove relative agli anni 1987/1988/1989

- (9) Da un telex inviato da Minoan ad Anek in data 15 marzo 1989 e fornito da Anek nel quadro della richiesta d'informazioni, si deduce che nel 1987 vi sono state consultazioni sui prezzi da applicare nel 1988 sulla linea Patrasso-Ancona. Un accordo in proposito è stato raggiunto il 18 luglio 1987. Minoan riferisce nel telex che: «La politica dei prezzi per il 1988, come stabilito di comune accordo con gli altri interessati, è stata decisa il 18 luglio 1987. Si tratta infatti della prassi normale».
- (10) Anek ha iniziato a gestire traghetti tra Patrasso ed Ancona nel 1989. Nello stesso anno si sono avute consultazioni sulle tariffe che la compagnia avrebbe applicato. Nel telex menzionato al considerando 9/Minoan si legge: «Ci dispiace che il vostro rifiuto di accettare nella loro totalità le proposte da noi avanzate nel nostro precedente [messaggio] renda impossibile, almeno per il momento, la conclusione di un più ampio accordo che sarebbe estremamente vantaggioso per le nostre società... Ci riferiamo naturalmente al vostro rifiuto della nostra proposta di definire una politica tariffaria comune nella rotta Patrasso-Ancona; vi preghiamo di prendere conoscenza della nostra posizione illustrata oltre, in risposta alla vostra dichiarazione di non poter accettare

⁽¹⁾ Fonte: Cruise & Ferry Info.

la tariffa del 1989 per gli autocarri e che le tariffe per il 1990 non possono essere definite immediatamente».

- (11) Minoan ha cercato quindi di convincere Anek ad aderire all'accordo informandola dei successi conseguiti nella sua applicazione: «Negli ultimi tre mesi sono stati concordati tra tutti gli armatori due adeguamenti tariffari per gli autocarri sulla linea Patrasso-Ancona, pari in totale al 40 %, e ciò non ha causato alcuna agitazione o difficoltà con i conducenti».
- (12) Non essendo riuscite per il momento a convincere Anek ad aderire all'accordo, Minoan, Karageorgis, Marlines e Strintzis hanno deciso di applicare esattamente le stesse tariffe di Anek per gli autocarri a partire dal 26 giugno 1989. Le parti si sono scambiate tabelle molto dettagliate e Anek è stata informata della decisione sia oralmente che per iscritto. Il 26 giugno 1989 Minoan ha inviato ad Anek un fax per comunicarle l'intenzione delle altre quattro compagnie di applicare le tariffe di Anek a partire da quella stessa data.

Prove relative all'anno 1990

- (13) Le parti iniziarono a discutere le tariffe passeggeri per il 1990, nel giugno 1989. Il 20 giugno 1989 Minoan inviò ad Anek, Karageorgis, Strintzis e Marlines proposte dettagliate per una politica comune dei prezzi per il 1990 per passeggeri, automobili e autocarri. In un telex inviato da Anek a Minoan, Karageorgis, Marlines e Strintzis il 6 luglio 1989 si legge: «Siamo d'accordo di fissare una tariffa passeggeri uniforme a tutte le cinque compagnie sulla linea Patrasso-Ancona. Quanto agli autocarri, possiamo discuterne in ottobre».
- (14) Il 12 luglio 1989 Strintzis inviò un messaggio alle altre quattro compagnie nel quale dichiarava che «i prezzi sono stati calcolati in base ai telex recentemente scambiati e previo accordo di tutte le nostre società per mantenere una politica di prezzi comune». Il fax contiene i prezzi e gli sconti per i passeggeri e per gli autoveicoli e le tasse portuali in dracme e in dieci valute straniere.
- (15) Anek confermò di essere d'accordo «sulle tariffe proposte per la linea Patrasso-Igomenizza-Corfù-Ancona, in base alla nostra decisione di una politica tariffaria comune» in un telex del 14 luglio 1989 alle altre quattro compagnie. Le consultazioni continuarono in seguito su alcuni

punti di minore importanza, ad esempio i prezzi per le jeep furono esaminati in un telex di Strintzis alle altre compagnie il 17 luglio 1989 e in un telex di Anek alle altre compagnie il 22 settembre 1989.

- (16) In un fax inviato l'8 dicembre 1989 da Strintzis a Minoan, Anek, Karageorgis e Hellenic Mediterranean Lines⁽¹⁾, sono specificati i nuovi prezzi per categoria di autocarro da applicare a partire dal 10 dicembre 1989 sulla linea Patrasso-Ancona e sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi. Il fax precisava inoltre che la fotocopia era firmata «anche da Ventouris Ferries» e la tabella con le tariffe porta sei firme.
- (17) Un altro telex dimostra ulteriormente la politica comune dei prezzi in atto nel 1990. Questo documento, recante la data dell'11 aprile 1990, inviato da Anek a Karageorgis, Minoan e Strintzis, si riferisce ai telex scambiati tra le quattro compagnie sulla «politica dei prezzi per la linea Patrasso-Ancona»; in esso Anek conferma che «il nostro accordo riguarda le tariffe per i passeggeri, le autovetture e gli autocarri, ma non riguarda la commissione degli agenti né le riduzioni per i gruppi».
- (18) Vi furono ulteriori consultazioni nel corso del 1990 per concordare aumenti delle tariffe per autocarri. Le compagnie si scambiarono vari telex nel settembre e ottobre e Strintzis organizzò una riunione nei suoi locali. In uno di questi telex, inviato il 5 settembre 1990 ad Anek, Karageorgis e Minoan, Strintzis afferma che «condizione per l'applicazione dell'aumento proposto è un aumento proporzionale delle tariffe nei collegamenti con Bari e Brindisi; è necessario, tuttavia, raggiungere un accordo di principio tra le nostre quattro compagnie». In un telex ad Anek, Minoan e Strintzis, Karageorgis afferma che «dopo la nostra decisione comune... siamo obbligati a ritoccare i prezzi per gli autocarri dal 20 ottobre 1990». Segue un elenco dettagliato di prezzi. Karageorgis afferma inoltre: «Inviare per favore quanto prima il telex suddetto ai nostri agenti portuali e ai vostri clienti».

⁽¹⁾ Pur essendo provata la partecipazione di Hellenic Mediterranean Lines all'infrazione, la presente decisione non è indirizzata a detta compagnia in quanto la Commissione non ha potuto inviarle la comunicazione degli addebiti.

(19) Fu infine raggiunto un accordo e il 30 ottobre 1990 Strintzis inviò un fax a otto compagnie che offriva servizi di traghetto tra la Grecia e l'Italia (Adriatica, Anek, Hellenic Mediterranean Lines, Karageorgis, Minoan, Med Lines, Strintzis e Ventouris Ferries) nel quale si legge: «Vi comunichiamo l'accordo definitivo sulle tariffe per autocarri... Vi preghiamo di confermare il vostro accordo sul contenuto e suggeriamo di annunciare i prezzi il 1° novembre e di applicarli, come convenuto, dal 5 novembre 1990». Segue una tabella con i prezzi in dracme e in lire italiane da applicare a varie categorie di autocarri sulle linee Patrasso-Ancona, Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi.

(20) Il 2 novembre 1990 Minoan inviò ai suoi agenti un documento con i nuovi prezzi applicabili dal 5 novembre 1990 nel quale si afferma chiaramente che i prezzi relativi ai collegamenti tra la Grecia e l'Italia erano stati approvati da tutte le compagnie.

Prove relative all'anno 1991

(21) Che vi siano stati accordi sulle tariffe per il 1991 è dimostrato da vari documenti. Karageorgis inviò una lettera, in data 10 agosto 1990, ad Anek, Minoan e Strintzis riguardo ai listini dei prezzi per il 1991 sulla linea Patrasso-Ancona. In essa si legge: «In seguito all'accordo raggiunto tra le quattro società per aumentare le tariffe di un ulteriore 5 % oltre il primo aumento del 5 %, vi trasmettiamo in allegato il nuovo listino dei prezzi dopo l'aumento complessivo del 10 %.»

(22) Il 22 ottobre 1991 Karageorgis, Minoan e Strintzis inviarono un telex ad Anek nel quale si legge: «Notiamo che intendete applicare sulla linea Patrasso-Trieste la stessa tariffa che abbiamo tutti concordato di applicare sulla linea Patrasso-Ancona. Comprimerete che l'oscura formulazione del testo ci preoccupa molto, poiché prospetta il crollo dell'equilibrio tariffario che siamo riusciti, con notevole difficoltà, ad instaurare per quanto riguarda i collegamenti con tutti i porti italiani. Vi ricordiamo che con uno sforzo congiunto, al quale ha contribuito anche la vostra compagnia, abbiamo riorganizzato al meglio le tariffe e fissato tariffe differenziali in base alle distanze in miglia marittime con i porti di Brindisi, Bari e Ancona... Vi preghiamo pertanto di difendere, com'è vostro dovere, l'accordo concluso tra le 11 compagnie che assicu-

cordo concluso tra le 11 compagnie che assicurano i collegamenti tra la Grecia e l'Italia con 36 navi, poiché, date le forti differenze che minacciano di riemergere, l'attuale accordo corre il rischio di dissolversi. Vi proponiamo di aumentare del 20 % la tariffa del collegamento Patrasso-Trieste rispetto a quella della linea Patrasso-Ancona (conformemente alle tariffe applicate in passato), in modo da riprodurre esattamente le tariffe differenziali esistenti tra Ancona e i porti più meridionali... Le nostre società sono costrette ad avvertirvi che, se insistete nell'applicare la stessa tariffa per le partenze da Trieste e da Ancona per la Grecia, l'accordo per una politica comune dei prezzi sulla linea di Ancona cesserà e ciascuna compagnia deciderà la propria politica».

(23) La risposta di Anek del 18 novembre 1991 conferma l'esistenza di un accordo: «La minaccia di abbandonare i prezzi comuni sulla linea di Ancona non si può basare, secondo noi, sulla mancata applicazione da parte di Anek di questo aumento illogico e inammissibile del 20 %. Vi preghiamo pertanto di non persistere nella vostra posizione, per non pregiudicare il clima di cooperazione esistente tra le quattro compagnie, con conseguenze deleterie per tutti noi. Per concludere, vi assicuriamo che, se Anek dovesse decidere in futuro d'introdurre un servizio di traghetto sulla rotta Patrasso-Trieste senza scalo ad Ancona, la tariffa applicata sarebbe naturalmente superiore a quella della rotta Patrasso-Ancona, ma non del 20 %, che ad un giudizio imparziale è quanto meno irrealistico».

Prove relative all'anno 1992

(24) Le pratiche collusive continuarono nel 1992. Il 22 luglio 1991 Strintzis inviò ad Anek, Karageorgis e Minoan un listino molto dettagliato di tariffe passeggeri, dicendo: «Alleghiamo le tariffe per il 1992 concordate nella riunione del [illeggibile] luglio. Si prega di confermare l'accordo». In una serie di telex scambiati in seguito si esaminò come affrontare la svalutazione della dracma.

(25) Dopo una riunione tenutasi il 7 ottobre 1991 tra Strintzis, Anek, Karageorgis e Minoan, Strintzis inviò il listino dei prezzi «concordato» per il 1992 (linea Patrasso-Igomenizza-Corfù-Ancona) alle altre tre compagnie, chiedendo il loro accor-

do. Il listino conteneva i prezzi per i passeggeri, distinti in alta e bassa stagione e per categorie di cabine, e per tutte le categorie di veicoli. Le parti avevano concordato anche i periodi di alta e bassa stagione e i prezzi dei pasti. Anek esprime il proprio accordo con telex del 16 ottobre 1991. La sua risposta fu trasmessa a Karageorgis e Minoan.

Inoltre, negli uffici di Strintzis fu rinvenuta una lettera del 18 ottobre 1991 inviata da Anek agli agenti portuali in cui si legge: «Vi trasmettiamo in allegato le tariffe in dracme per il 1992 per la linea Patrasso-Ancona, concordate con le compagnie Strintzis, Minoan e Karageorgis». Una lettera simile fu inviata anche da Strintzis.

- (26) Le quattro compagnie si accordarono anche sul periodo di validità delle tariffe stabilite in comune per il periodo transitorio di fine anno. In un telex inviato da Anek a Karageorgis, Minoan e Strintzis si legge: «... siamo d'accordo di prorogare i prezzi del 1991 sulla linea Patrasso-Ancona fino al 10 gennaio 1992». Anek informò i suoi agenti portuali con telex del 21 ottobre 1991 che «... in seguito ad accordo con i nostri concorrenti, i prezzi del 1991 sulla linea Patrasso-Ancona-Patrasso sono validi fino al 10 gennaio 1992».
- (27) Un telex del 7 gennaio 1992 rinvenuto tra i documenti di Minoan, da questa inviato ad Anek, Strintzis e Karageorgis, mette in guardia queste ultime da vari importatori di autoveicoli che «cercano d'indurre le nostre compagnie ad entrare in concorrenza sulle tariffe... vi proponiamo di continuare una politica comune evitando di avventurarsi su una strada rischiosa». La compagnia propone un prezzo comune e chiede l'accordo delle altre «per poter rispondere alla società Calberson che, come sapete, è entrata in contatto con tutte le compagnie». Strintzis accettò di mantenere una politica comune e propose una tariffa comune per tutti i veicoli non accompagnati. Anche Anek fu d'accordo con Strintzis.
- (28) Un documento del 25 febbraio 1992, rinvenuto negli uffici di Minoan, indica che l'accordo per mantenere tariffe differenziali sulle varie rotte tra la Grecia e l'Italia è continuato nel 1992. In

questo documento ETA (European Trust Agencies, cfr. infra) riferisce alla sede centrale della compagnia «sugli ultimi sviluppi relativi alle rotte italiane». Dopo aver parlato dell'introduzione di nuove navi e dei problemi che il tunnelaggio supplementare può provocare, si afferma: «Stiamo concentrando i nostri sforzi sulla politica tariffaria che la compagnia Ventouris Ferries dovrebbe seguire sulla linea di Otranto. Abbiamo già avviato discussioni sull'argomento. Perché le cose siano chiare vi comunichiamo le tariffe attualmente applicate per i collegamenti con Bari, Otranto e Ancona e le tariffe da noi proposte per la linea di Otranto». Segue una tabella di prezzi per autocarri di varie categorie.

- (29) Inoltre, un telex inviato il 7 gennaio 1993 da Minoan a Strintzis, Anek e Karageorgis propone un adeguamento delle tariffe per i veicoli sulle rotte Grecia-Italia-Grecia: «Vi facciamo presente che sono passati due anni dall'ultimo adeguamento delle tariffe per i veicoli».

Prove relative all'anno 1993

- (30) Anche nel 1992 vi sono state consultazioni sulle nuove tariffe per il 1993. Il 21 maggio 1992 ETA informa Minoan che «dev'essere indetta una conferenza di rappresentanti delle compagnie di navigazione operanti sulla linea Patrasso-Ancona, per discutere i progetti di nuove tariffe per il 1993». Questo documento contiene anche l'ordine del giorno della riunione. Un telex di ETA alla sede centrale di Minoan del 27 maggio 1992 afferma: «Vi riferiamo in merito alle proposte da noi avanzate nella riunione delle quattro compagnie di navigazione, che, con piccole differenze per quanto riguarda Karageorgis e Strintzis, sono state accettate. Anek si riserva di prendere posizione e risponderà entro dieci giorni». Segue una serie di aumenti di prezzi specifici a seconda dei vari tipi di traffico.
- (31) Le trattative sono continuate in seguito. In una lettera di ETA alla sede centrale di Minoan del 30 luglio 1992 si afferma che il 4 agosto 1992 avrebbe avuto luogo una riunione dei rappresentanti delle quattro «compagnie che collaborano nei collegamenti tra la Grecia e l'Italia», nella quale «saranno discusse tutte le questioni di rilievo».

- (32) Il 6 agosto 1992 Strintzis inviò un fax ad Anek, Karageorgis e Minoan in cui annunciava che sarebbero stati proposti prezzi nelle valute europee in base alle tariffe in dracme e specificava il tasso di cambio in marchi tedeschi. La società proponeva inoltre di non divulgare le tariffe in dracme prima del 30 settembre 1992. Anek accettò con telex del 7 agosto 1992, inviato anche a Strintzis, Karageorgis e Minoan.
- (33) Il 29 settembre 1992 Minoan Lines ha inviato una lettera ad Anek, Karageorgis e Strintzis, nella quale esprime preoccupazione per le fluttuazioni delle valute straniere rispetto alla dracma e chiede alle altre società se non sia opportuno adattare i prezzi per evitare che le tariffe in marchi tedeschi, lire italiane e dracme divergano eccessivamente tra loro. Il 12 ottobre 1992 Minoan ha inviato ad Anek, Karageorgis e Strintzis il testo di varie proposte già discusse oralmente o con scambi di telex. In un telex del 15 ottobre 1992, inviato da Minoan ad Anek, Strintzis e Karageorgis si legge: «In seguito alla nostra conversazione sull'accordo definitivo sulle tariffe in DEM, ITL e GRD, vi trasmettiamo le nostre decisioni». La società propone un aumento del 5 % della tariffa in lire. Con telex del 16 ottobre 1992 Anek risponde che accetta i prezzi in marchi e in lire. Anche Strintzis ha comunicato il proprio accordo il 16 ottobre 1992. Karageorgis ha risposto con telex del 26 ottobre 1992 esprimendo il proprio accordo e aggiungendo: «Insistiamo inoltre su un aumento delle tariffe per gli autoveicoli e attendiamo la vostra decisione». Anek ha risposto con telex del 6 novembre 1992 dichiarandosi d'accordo.
- (34) Nel novembre 1992, dopo aver ricevuto una richiesta d'informazioni della Commissione riguardo ai prezzi praticati sulle linee tra la Grecia e l'Italia, Minoan ha inviato un telex ad Anek, Karageorgis e Strintzis in cui si afferma: «Data la situazione delicata provocata dalla richiesta della Commissione di conoscere le nostre tariffe sulle linee che collegano la Grecia e l'Italia e in seguito a scambi di opinione verbali, proponiamo quanto segue: delle 17 categorie del nostro listino la categoria "ponte" non dovrebbe essere presa in considerazione, poiché rispetto a questa desideriamo che nessuno di noi offra un prezzo più basso; per quanto riguarda le altre 16, ogni compagnia dovrebbe prendere quattro categorie (scelte dal signor Sakellis) [Strintzis] e ridurre la tariffa dell'1 %». Minoan ha inviato anche ad Anek una copia della sua risposta alla suddetta richiesta di informazioni.
- (35) In un telex di Strintzis ad Anek, Minoan e Karageorgis del 9 dicembre 1992 si legge: «Per quanto riguarda le tariffe per il 1993, vi ricordiamo che era stato concordato che fossero applicate a partire dall'11 gennaio 1993».
- (36) In un telex del 7 gennaio 1993 (citato sopra) di Minoan a Strintzis, Anek e Karageorgis si propone un adeguamento delle tariffe per i veicoli sulle linee tra la Grecia e l'Italia. Si legge tra l'altro: «La nostra decisione di giungere ad un accordo con voi sull'adeguamento delle tariffe senza consultare prima le società che operano sulle altre linee italiane è dovuta al desiderio di evitare gli interminabili litigi che si produrrebbero se ci imbarcassimo in una tale consultazione. Riteniamo che l'accordo raggiunto tra di noi sarà considerato positivamente dalle altre compagnie... Attendiamo il vostro accordo». Segue in allegato una tabella con le proposte di tariffe. Karageorgis ha risposto con telex dell'8 gennaio 1993 affermando «siamo completamente d'accordo». Minoan ha inviato un altro telex ad Anek, Karageorgis e Strintzis il 14 gennaio 1993 nel quale propone che Anek aumenti del 15 % la sua tariffa per gli autocarri sulla linea di Trieste. Strintzis ha manifestato il proprio accordo il 15 gennaio 1993. Anek ha risposto il 15 gennaio 1993 accettando le proposte relative alla linea Patrasso-Ancona, ma affermando che aveva già reso pubblico un aumento dell'8 % sulla linea di Trieste a partire dal 1° febbraio 1993 e che era difficile modificarlo.
- (37) Il 24 novembre 1993 è stata organizzata una riunione alla quale hanno partecipato 14 compagnie. Scopo della riunione era di adeguare i prezzi da applicare nel 1994 sulle linee tra Patrasso e Ancona-Brindisi-Bari. In un telex di ETA alla sede centrale di Minoan del 24 novembre 1993 si legge: «Siamo lieti d'informarvi che nella riunione odierna abbiamo raggiunto un accordo su un adeguamento delle tariffe per gli autoveicoli del 15 % circa... da applicare immediatamente a partire dal 16 dicembre 1993. Siamo molto soddisfatti del risultato, poiché abbiamo iniziato la riunione con il problema della rottura del precedente accordo». Quest'ultima affermazione presuppone che esistesse già per lo stesso anno un accordo su una differenziazione delle tariffe tra Ancona, Bari e Brindisi.

Prove relative all'anno 1994

(38) Il 24 novembre 1993 è stata organizzata una riunione alla quale hanno partecipato, come già detto, 14 compagnie. Scopo della riunione era di giungere ad un accordo sui prezzi da applicare sulle linee tra Patrasso e Ancona-Brindisi-Bari. Nel già citato telex di ETA alla sede centrale di Minoan del 24 novembre 1993 si legge: «Siamo lieti d'informarvi che nella riunione odierna abbiamo raggiunto un accordo su un adeguamento delle tariffe per gli autoveicoli del 15 % circa... da applicare immediatamente a partire dal 16 dicembre 1993. Siamo molto soddisfatti del risultato, poiché abbiamo iniziato la riunione con il problema della rottura del precedente accordo a causa dell'opposizione delle compagnie Kosma-Giannatou e Ventouris A. e, dopo aver recuperato a poco a poco la situazione e essere passati per le proposte del 5-10 % (posizioni di Strintzis, Ventouris Ferries e Adriatica), siamo infine giunti alla percentuale summenzionata. Abbiamo inoltre composto i vari conflitti che, come sapete, esistono sulle differenze tra un porto e l'altro. Siamo effettivamente molto soddisfatti, dato che, in base ai dati del 1993, ciò determinerà per la nostra società un rendimento immediato netto dell'ordine di 600 000 000 [GRD] all'anno». La nota menziona in seguito che alla riunione erano rappresentate 14 compagnie.

(39) La società «Kosma-Giannatou» menzionata al considerando 38 corrisponde, secondo l'interpretazione della Commissione, alla società Med Lines, dato che i sigg. Giannatos e Kosma erano membri del consiglio di amministrazione della società. Con Ventouris G. si dovrebbe intendere Ventouris Ferries, mentre Ventouris A. dovrebbe corrispondere ad AK Ventouris, un'altra società. La Commissione non ha incluso AK Ventouris nella presente decisione perché non esistono altre indicazioni di un'effettiva infrazione alle norme di concorrenza da parte di tale società oltre alla suddetta nota. La Commissione non è riuscita ad identificare altre piccole società presenti alla riunione.

(40) Un telex di Minoan ad Anek e Strintzis del 13 maggio 1994 indica che un nuovo tipo di rimorchio sta diventando comune sulla linea di Ancona e propone d'introdurre una nuova categoria di prezzo e una data di applicazione comune. In altri telex del 25 maggio e 3 giugno 1994

sullo stesso argomento si chiede l'accordo delle società.

(41) Un telex di ETA alla sede centrale di Minoan del 26 maggio 1994 afferma: «Abbiamo preso un'iniziativa per ottenere che siano applicate nuove tariffe sulle linee per l'Italia, differenziate a seconda che il pagamento sia effettuato in contanti o con un assegno a due mesi. Il problema è che dobbiamo ottenere il consenso di 16 compagnie. Tuttavia, siamo ottimisti».

(42) Gli accertamenti della Commissione hanno avuto luogo nel luglio 1994. Non vi sono prove che le compagnie abbiano continuato le loro pratiche collusive dopo tale data.

E. Argomenti delle parti

Argomenti generali delle parti

Strintzis

(43) Secondo Strintzis, gli accordi sui prezzi sono stati influenzati dalla regolamentazione greca della navigazione costiera, in particolare dalla legge 4195 dell'11-13 luglio 1929. Strintzis sostiene che, a causa dei seguenti fattori:

- della normativa greca;
- della prassi e degli obblighi imposti dal ministero della Marina mercantile (in prosieguo MMM);
- della necessità di un piano regolare;
- dell'incerta durata della stagione turistica;
- del rischio di radicali variazioni dei costi in seguito ad impreviste svalutazioni annuali della dracma;
- della necessaria comunicazione dei piani commerciali di Strintzis tramite le riunioni obbligatorie riguardanti il tratto nazionale della linea Grecia-Italia;
- della necessità di osservare le direttive del MMM secondo le quali gli aumenti dei noli per il tratto internazionale del mercato Grecia-Italia devono mantenersi nei limiti dell'inflazione,

ha dovuto tutelarsi da una concorrenza sfrenata alla quale non avrebbe potuto reagire sospendendo o riducendo le sue attività.

- (44) In ogni caso, tutti i fattori summenzionati hanno limitato l'autonomia delle parti nel definire la loro politica tariffaria. Secondo Strintzis, le direttive dello MMM sulla politica tariffaria delle compagnie dovevano considerarsi misure restrittive ai sensi della legge greca 4195/29. Inoltre la compagnia non sapeva che le sue attività costituivano una violazione delle disposizioni comunitarie in materia di concorrenza.
- (45) Strintzis asserisce che gli accordi non contenevano obblighi né clausole negative, che di fatto offriva sconti in concorrenza con altre compagnie e che una parte significativa del suo utile netto derivava dai servizi a bordo che non erano oggetto degli accordi.
- (46) Strintzis è del parere che le misure del MMM definivano tutti i fattori di concorrenza salvo i prezzi sul tratto internazionale delle rotte Grecia-Italia. Di conseguenza la concorrenza residua era molto limitata o persino impraticabile. Di fatto l'accordo sui prezzi ha costituito un cartello indotto e controllato dal governo e non un cartello di singole imprese operanti nell'intento di massimizzare gli utili dei partecipanti. Al contrario, i prezzi praticati sulle linee Grecia-Italia erano inferiori a quelli di altre linee internazionali del mercato comune. Per quanto riguarda la gravità dell'infrazione, Strintzis asserisce che l'implicazione delle autorità greche ha creato confusione tra le parti in merito alla normativa applicabile e che i prezzi sarebbero stati uguali anche senza i presunti accordi.

Ventouris Group Entreprises

- (47) Ventouris Ferries sostiene di aver stabilito autonomamente la propria politica commerciale e tariffaria tenendo conto delle condizioni del mercato, dell'inflazione e dei costi operativi nonché della politica del MMM che imponeva gravosi obblighi di servizio pubblico alle compagnie che operavano in Grecia. Essa sostiene, infatti, di aver definito la propria condotta e pratica commerciale in conformità delle disposizioni nazionali e comunitarie, nel rispetto delle regole di

concorrenza e del diritto marittimo greco. Inoltre Ventouris sostiene che essa operava soltanto sulla linea Patrasso-Igumenizza-Corfu-Bari, sulla quale non incontrava una notevole concorrenza e quindi non aveva motivo di accordarsi con compagnie che operavano su rotte diverse, in condizioni diverse e con acquirenti diversi. Ventouris sostiene che qualsiasi tipo di cooperazione tra le compagnie era limitato agli operatori sulla linea Patrasso-Ancona.

- (48) Infine Ventouris Ferries richiama l'attenzione sulla politica del MMM e sulla regolamentazione greca, nonché sulla particolare situazione in questo mercato (trasparenza, concorrenza sugli sconti ecc.) durante la quale, anche se ci fosse stato un accordo, la concorrenza sui prezzi sarebbe stata la stessa.

Anek

- (49) Anek ammette di aver partecipato, dal 1990, ad un accordo per stabilire prezzi comuni su determinate linee marittime, anche se all'epoca in cui vi aderì non era cosciente di violare delle norme. Anek suggerisce alla Commissione di tener conto, nei riguardi di tutti gli operatori, del contesto normativo nazionale nel quale le compagnie operavano, del coinvolgimento delle autorità nazionali nello stabilire la piattaforma degli accordi, e degli effetti limitati sulla concorrenza. Prospetta inoltre alla Commissione di tener conto della sua riluttanza ad aderire e del ruolo passivo svolto, della breve durata della sua partecipazione, della sua limitata presenza sul mercato di riferimento e del suo serio impegno di rispettare in futuro le norme.
- (50) Anek sostiene che, per tutte le rotte sulle quali si pratica il cabotaggio, le consultazioni tra operatori sui prezzi ed altre questioni erano obbligatorie per il tratto nazionale delle linee di navigazione internazionali. Anche se il MMM non ha obbligato gli operatori di traghetti a concordare i prezzi per il tratto internazionale della linea Grecia-Italia, Anek sostiene che detti operatori

hanno avuto l'impressione che il ministero li incoraggiasse ad avviare trattative al riguardo. Sottolinea inoltre che la sua partecipazione si limitò al periodo 1990-1994.

- (51) Anek sostiene, inoltre, di non aver agito da istigatore né di aver svolto un ruolo essenziale nella determinazione dei prezzi e di essersi a volte opposta a determinate iniziative proposte da altri, specialmente quando riteneva che le tariffe proposte fossero sleali o eccessive. Ad esempio alla fine del 1991 Anek si oppose ai tentativi di altri operatori di concordare per la linea Patrasso-Trieste tariffe superiori del 20 % a quelle della linea Patrasso-Ancona.
- (52) Per quanto riguarda i prezzi, Anek afferma che le tariffe per miglio tra la Grecia e l'Italia sono rimaste inferiori a quelle di altre linee internazionali comparabili in Europa, e notevolmente inferiori rispetto alle tariffe nazionali. Asserisce inoltre che l'accordo tariffario riguardava soltanto i prezzi senza estendersi ad altri aspetti quali i servizi a bordo, i prezzi a bordo, la pubblicità e le commissioni di agenzia. Anek afferma altresì che la sua quota di mercato sulla linea Patrasso-Brindisi e Patrasso-Bari non era significativa, e quindi la sua cooperazione su quelle linee non può ritenersi abbia avuto importanti effetti sulla concorrenza.

Minoan

- (53) Minoan afferma che i supposti accordi non avevano carattere vincolante, ma semplicemente confermavano l'esistenza di un quadro generale di prassi commerciale, in ogni caso predeterminato dalla regolamentazione vigente della navigazione e dalla politica del MMM. Dalla corrispondenza di tale ministero con la Commissione, Minoan conclude che le tariffe per il tratto internazionale delle linee Grecia-Italia sono state influenzate dalle decisioni del MMM relative ai prezzi per il tratto nazionale e dalle raccomandazioni dello stesso ministero relative alle tariffe internazionali. In particolare, Minoan definisce la politica del MMM come misure preventive ai sensi della legge greca 4195/29. A suo avviso, i presunti accordi riguardavano unicamente le tariffe per le linee internazionali annunciate pubblicamente senza includere altri parametri della strategia commerciale delle compagnie quali l'organizzazione della rete commerciale, la politica

di sconti e concessione pubblicità, i prezzi dei pasti serviti a bordo e di altri servizi e la politica di promozioni. Minoan chiede alla Commissione di tener conto dell'effetto cumulativo di tutti questi fattori nel contesto economico e giuridico del caso.

- (54) Quanto all'applicazione degli accordi, Minoan sostiene che non furono mai applicati. Inoltre asserisce che ETA rappresentava una compagnia indipendente che fungeva da suo agente. Per questo contesta la legittimità degli accertamenti effettuati negli uffici di ETA e della raccolta di documenti della Commissione. La compagnia di navigazione richiama all'attenzione della Commissione la lettera del 14 settembre 1993 rinvenuta nel corso degli accertamenti del 5-6 luglio. A suo avviso detta lettera dimostra che molte delle attività attribuitele, in particolare quelle in materia di politica tariffaria, erano iniziative di ETA e venivano attuate senza la sua approvazione.
- (55) Quanto alla gravità della presunta infrazione, Minoan afferma che l'esistenza degli accordi sui prezzi non avrebbe avuto in realtà un ruolo importante a causa della trasparenza del mercato. Quanto alla durata, Minoan fa presente che i presunti accordi non furono applicati.

Adriatica

- (56) Adriatica riconosce di aver partecipato alle discussioni con le compagnie operanti sulle rotte tra la Grecia e l'Italia. Sostiene, tuttavia, di aver stabilito autonomamente la propria politica commerciale e tariffaria tenendo conto delle condizioni di mercato. Di fatto, la concorrenza sul mercato era sufficiente dato che gli operatori si facevano concorrenza mediante sconti, commissioni, maggiorazioni per merci pericolose, ecc. mentre le quote di mercato non sono mai state oggetto di trattative. Il risultato è che la quota di mercato di Adriatica diminuì dal 1990.
- (57) Infine Adriatica asserisce di non aver mai svolto alcun ruolo nella fissazione dei prezzi e di non aver mai applicato alcun accordo sui prezzi. Tali accordi, secondo Adriatica, furono negoziati tra gli operatori greci. Di conseguenza, se la Com-

missione dovesse concludere che Adriatica ha partecipato a tali accordi, dovrebbe considerare che la sua partecipazione si è limitata al 1991.

Marlines

- (58) Marlines dichiara di non essere un armatore, ma un'agenzia stabilita in Liberia e definita ai sensi della legge greca 89/67 come compagnia «off-shore». Sostiene di aver sempre offerto prezzi inferiori a quelli dei suoi concorrenti, conformemente alle istruzioni dei suoi preponenti come dimostrano i suoi opuscoli del 1987, 1988 e 1989.

Argomenti delle parti relativi ad accuse specifiche

1987, 1988, 1989

- (59) Strintzis ammette di aver partecipato a consultazioni sui prezzi negli anni 1987, 1988 e 1989. Sostiene, tuttavia, che le riunioni del 1987 tra le compagnie di navigazione riguardavano esclusivamente le tariffe per il 1988. Per quanto riguarda le tariffe del 1989 per gli autocarri, Strintzis ammette di essersi allineato su quelle di Anek in quanto le compagnie che operavano sulla linea Grecia-Italia applicavano saltuariamente i prezzi pubblicati dai loro concorrenti.
- (60) In merito al tentativo di convincere Anek ad aderire al presunto accordo, Strintzis precisa che, in base alla regolamentazione greca, Anek non poteva più applicare prezzi molto inferiori a quelli praticati al porto di Patrasso. Così le compagnie proposero ad Anek una politica tariffaria comune in modo da evitare forti differenze di prezzo e l'intervento delle autorità greche.
- (61) Secondo Strintzis le riunioni tariffarie del 1988 e del 1989 non si conclusero con un accordo su una tariffa passeggeri comune in quanto le sue tariffe pubblicate differivano da quelle pubblicate dalle altre compagnie.

- (62) Minoan sostiene che il comportamento delle altre compagnie nei confronti di Anek va considerato sulla base della regolamentazione greca e della politica del MMM. Sostiene altresì che qualsiasi possibile adeguamento delle tariffe non era ispirato dal desiderio di aumentare gli utili ma da altri fattori quali l'inflazione, l'aumento dei prezzi del carburante e il rapporto tra la dracma e le altre valute.

1990

- (63) Strintzis ammette di aver concordato per il 1990 prezzi comuni per autovetture e autocarri con Minoan, Anek, Karageorgis e Marlines. Asserisce tuttavia che gli accordi non furono mai applicati dato che Strintzis seguì autonomamente la propria politica tariffaria.
- (64) In particolare per quanto riguarda il telex del 6 luglio 1989, Strintzis richiama all'attenzione la spiegazione di Anek secondo cui ciascuna compagnia poteva liberamente applicare la propria politica tariffaria per i gruppi. Anek considerava «gruppo» l'insieme di almeno 24 persone viaggianti con lo stesso biglietto. Strintzis invece non imponeva tale limitazione ma offriva liberamente ai suoi clienti sconti di gruppo, indipendentemente dal numero di persone. Strintzis asserisce che la sua politica in materia di sconti e altre riduzioni fedeltà non è mai stata rivelata ai suoi concorrenti e quindi non ha applicato l'accordo sui prezzi per il 1990.
- (65) Quanto al fax del 12 giugno 1989, Strintzis sostiene che lo scambio di informazioni era necessario in quanto il MMM aveva raccomandato alle cinque compagnie di contenere gli aumenti di prezzo nei limiti dell'inflazione della moneta nella quale venivano emessi i biglietti. Segnala inoltre di essere stata responsabile dell'adeguamento delle tariffe nei limiti dell'inflazione per ogni moneta, poiché disponeva di migliori infrastrutture e metodi logistici migliori.
- (66) Quanto al fax dell'8 dicembre 1989, Strintzis afferma che le firme non comportavano un'impegnativa vincolante, ma attestavano semplicemente che i firmatari erano stati informati dei prezzi proposti. Secondo Minoan le firme sul fax dell'8 dicembre 1989 non supponevano l'esistenza di un accordo tipico scritto. La firma è

- dovuta al fatto che i documenti, nei quali figuravano le logiche differenze tra i prezzi per Ancona e Bari o Brindisi, sono state prese in considerazione anche da Ventouris che operava sulle linee meridionali. Sempre secondo Minoan i prezzi proposti per le varie categorie di autocarri rappresentavano un modello «teorico» per il calcolo delle differenze di prezzo in funzione della distanza in miglia, senza nessuna intenzione di fissare un particolare prezzo per ogni linea e per ogni categoria di autocarri. A sostegno di questa tesi Minoan afferma di non essersi attenuta strettamente a detti prezzi sulla linea per Ancona ma di aver seguito la propria politica di sconti.
- (67) Ventouris Ferries asserisce, in relazione al fax dell'8 dicembre 1989, che aveva già stabilito la propria politica tariffaria per il 1990 e che le firme sotto ai prezzi non stavano ad indicare l'esistenza di un accordo dato che il listino prezzi non era giuridicamente vincolante. In realtà tale listino conteneva la sua proposta di prezzi indicativi, nondimeno la compagnia lo aveva già notificato ai suoi agenti in data 4 dicembre 1989.
- (68) In merito al telex dell'11 aprile 1990, Strintzis sostiene che esso dimostra, da un lato, l'esistenza di un accordo sui prezzi e, dall'altro, la libertà delle parti partecipanti di stabilire autonomamente la propria politica di sconti e commissioni ai rispettivi agenti.
- (69) Secondo Minoan, detto telex si riferisce ad un accordo su alcuni parametri della politica tariffaria di cui i concorrenti potevano facilmente venire a conoscenza.
- (70) In relazione al telex del 6 settembre 1990 Strintzis asserisce che l'adeguamento delle tariffe può essere ascritto a fattori inelastici, come la fluttuazione dei prezzi del carburante, e ad altri fattori oggettivi attinenti alla politica del governo greco quali l'incremento nel trasporto autostradale dovuto ai problemi in Jugoslavia, la decisione del ministero dei Trasporti relativa alle esportazioni di merci e la necessità di aumentare le tariffe in modo da consentire alle compagnie di operare sul mercato Grecia-Italia nella stagione invernale.
- (71) Secondo Strintzis, con il fax del 13 settembre 1990 Minoan confermò che l'aumento delle tariffe era stato deciso sulla base di un'analisi dei dati economici che compongono i costi operativi delle navi, dati che le compagnie di navigazione conoscevano in dettaglio a motivo della pubblicazione delle loro licenze di esercizio e delle riunioni obbligatorie per le linee nazionali alle quali partecipavano sotto l'egida del MMM. Strintzis asserisce che le parti erano obbligate a discutere i suddetti elementi economici per mantenersi sul mercato Grecia-Italia durante la stagione invernale.
- (72) Per quanto riguarda il telex del 5 settembre e quello del 10 ottobre 1990, Minoan afferma che l'aumento dei prezzi del carburante, i problemi in Jugoslavia e la necessità di continuare ad operare durante la stagione invernale avevano obbligato le quattro compagnie a prendere in esame un ritocco delle tariffe per il tratto Kerkira-Ancona onde ridurre le ripercussioni negative dei costi di trasporto.
- (73) Quanto al fax del 30 ottobre 1990, Strintzis ammette di aver applicato i prezzi concordati per gli autocarri sostenendo, tuttavia, che tali prezzi erano calcolati in base alla spesa reale per gli itinerari tra la Grecia e l'Italia, vale a dire l'aumento dei prezzi del carburante e la necessità di razionalizzare la differenza tra le tariffe nazionali e quelle internazionali per miglio e per metro di autocarro trasportato.
- (74) A proposito dello stesso fax, Ventouris Ferries sostiene di non averlo mai ricevuto e che le sue tariffe per gli autocarri furono inserite nel listino dalle altre compagnie di navigazione che probabilmente le avevano ricevute da un agente di Ventouris Ferries.
- (75) Adriatica ammette di aver partecipato il 25 ottobre 1990 ad una riunione sulle tariffe per autocarri pur avendo già deciso prima della riunione le tariffe da applicare nel 1991. Di fatto essa intendeva controllare la politica dei suoi concorrenti sapendo che gli operatori greci avevano già raggiunto un accordo l'anno precedente, cioè il 10 dicembre 1989. Adriatica sostiene inoltre di non aver mai applicato le tariffe concordate in quella riunione, come possono dimostrare quelle effettivamente applicate alla fine del 1990.

1991

- (76) Strintzis precisa che il «clima di collaborazione» cui si riferisce nel telex del 18 novembre 1991 e la «stabilità dei prezzi», citata da Karageorgis, Minoan e dalla compagnia stessa nel telex del 22 ottobre 1991, riguardano il contesto generale di riunioni obbligatorie tra le compagnie di navigazione e lo scambio di informazioni riservate per la formazione di un accordo quadro sui prezzi per il periodo successivo. Allo stesso modo — afferma Strintzis — Karageorgis, Minoan e Strintzis consideravano che l'intenzione di Anek di istituire per la prima volta un itinerario sulla linea Patrasso-Trieste, a tariffe esattamente uguali a quelle praticate sulla linea Patrasso-Ancona, malgrado che la distanza da Trieste sia superiore del 20 % circa, comportasse il rischio di un intervento del governo greco.

- (77) Al riguardo Strintzis richiama l'attenzione sul fax del 18 novembre 1991, che, a suo avviso, indica che il prezzo deve essere commisurato alla distanza di ogni tragitto, principio che è stato adottato dal MMM per il calcolo delle tariffe nazionali. Secondo Strintzis, con prevenzione di una concorrenza esiziale «dai ben noti effetti», citata alla fine del fax, s'intende la prevenzione di una guerra commerciale sul mercato Grecia-Italia e del conseguente intervento del governo greco. Infine Strintzis sostiene che Anek non applicò un aumento del 20 % dei prezzi per la linea Patrasso-Brindisi. Si afferma che, ai sensi della regolamentazione greca del trasporto marittimo, in particolare la legge 4195/29, la politica di prezzi estremamente economici e sproporzionati rispetto ai servizi offerti su una data linea internazionale può portare all'imposizione di ammende ai contravventori.

- (78) Per finire, Strintzis nega che il suddetto «accordo quadro» sui prezzi per il 1991 sia stato applicato in pratica, avendo la compagnia seguito una propria politica autonoma di sconti.

- (79) Minoan asserisce che nel periodo di riferimento l'aumento del 10 % fu dettato dalla crescita dell'inflazione. Afferma anche che sotto l'influsso del MMM ed in funzione della distanza in miglia, i prezzi per Trieste furono del 20 % superiori ai prezzi per Ancona. Secondo Minoan la corrispondenza scambiata dalle parti fa riferi-

mento alla decisione di Anek di stabilire prezzi per Patrasso-Trieste uguali a quelli Patrasso-Ancona e perciò s'intendeva mantenere una adeguata differenza per evitare la concorrenza sleale. Anche Minoan afferma di aver praticato una propria politica di sconti.

- (80) Adriatica dichiara di non aver avuto, nel 1991, contatti con le altre compagnie di navigazione e di aver continuato ad applicare le proprie tariffe in funzione delle condizioni di mercato, precisando inoltre che nello stesso anno la sua quota di mercato diminuì a causa dell'intensa concorrenza esercitata dagli operatori greci sotto forma di sconti, ribassi, ecc.

1992

- (81) Per quanto riguarda il fax del 22 luglio 1991 e la corrispondenza menzionata ai considerando da 26 a 32 della comunicazione degli addebiti, Strintzis afferma che lo scambio di informazioni ebbe luogo nell'ambito delle riunioni obbligatorie relative ai prezzi del 1992.

- (82) In relazione al telex del 7 gennaio 1992, Strintzis dichiara che l'accordo inizialmente convenuto con Minoan di non offrire alla società Calberson lo sconto richiesto in realtà non fu applicato perché Strintzis stessa offrì infine uno sconto più elevato. Secondo detta compagnia, l'accordo fu verbale e il maggior numero di veicoli fu trasportato da Marlines. A suo avviso ciò dimostra che fra le compagnie partecipanti all'accordo c'era concorrenza sui prezzi tramite gli sconti. Strintzis sostiene anche che il suddetto accordo sui prezzi del 1992 non fu applicato in pratica avendo essa stessa seguito una propria politica autonoma di sconti.

- (83) Minoan sostiene che i prezzi delle compagnie per passeggeri e autovetture erano simili probabilmente perché venivano pubblicati nei loro opuscoli. Inoltre la natura oligopolistica del mercato e la politica del MMM hanno favorito, a suo avviso, dei prezzi omogenei. Minoan ritiene che la concorrenza esistesse non a livello di prezzi pubblicati ma sugli sconti, sulle offerte speciali e sugli altri incentivi offerti dalla compagnia.

- (84) A proposito della società Calberson, Minoan asserisce che era logico che le compagnie reagissero e cercassero di tutelarsi se i loro concorrenti avevano offerto sconti eccessivi. Rispetto al documento del 5 febbraio 1992 Minoan sostiene che esso non prova l'esistenza di un accordo e che i prezzi in questione non furono applicati. Inoltre, a suo avviso, il listino prezzi suggerito da ETA per Ortona doveva essere approvato dalla compagnia qualora quest'ultima decidesse di operare sulla rotta per Ancona.
- (85) Quanto al telex del 7 gennaio 1993, Minoan precisa che si riferiva alla parità dei prezzi in dracme e in lire e non ad un aumento di prezzo in entrambe le divise.
- (86) Infine Minoan sostiene che non esiste nessuna prova di un accordo concluso con Ventouris Ferries, Hellenic Mediterranean Lines e Med Link per il 1992.
- (87) Adriatica dichiara di non aver avuto contatti, durante il 1992, con le altre compagnie e di aver continuato ad applicare le proprie tariffe in funzione delle condizioni di mercato, come dimostrano i prezzi effettivamente applicati. Secondo Adriatica il documento ETA del 25 febbraio 1992 dimostra che le consultazioni ci sono state tra gli operatori greci ma non con Adriatica. Inoltre questa stessa compagnia asserisce che nel 1992 la sua quota di mercato è calata a causa dei prezzi inferiori praticati dalle compagnie greche.
- (88) Ventouris afferma che non esiste nessuna prova specifica della sua partecipazione all'accordo sui prezzi per il 1992.
- (90) Per il telex del 6 novembre 1992, Strintzis sostiene che in pratica la proposta di Minoan non ebbe seguito perché le differenze fra le tariffe delle compagnie non si basavano sulla proposta di Minoan ma sulla loro propria politica di sconti.
- (91) Minoan ammette che ci sono state discussioni tra le compagnie. Per quanto riguarda il telex del 6 novembre 1992 dice che fu inviato da ETA senza che Minoan ne fosse al corrente o lo approvasse. Inoltre in relazione alla riunione del 24 novembre 1993 Minoan precisa che il presunto «accordo precedente» fu una dichiarazione fatta alle compagnie senza impegno, secondo la quale occorre applicare tariffe differenziate in funzione della distanza in miglia ed evitare la concorrenza sleale risultante da una svalutazione. Minoan suppone però che tale dichiarazione sia rimasta lettera morta.
- (92) Riguardo al 1993, Adriatica dichiara di aver continuato ad applicare la propria politica autonoma ritoccando le tariffe degli autocarri del 4,03 % rispetto al 1992 in seguito alle fluttuazioni dei tassi di cambio. Dal 1° gennaio 1993 Adriatica fu anche obbligata, a differenza degli operatori greci, ad introdurre l'IVA prevista dal regolamento comunitario. Ammette di essere stata rappresentata alla riunione del 24 novembre 1993 tra gli operatori di traghetti, ma sostiene di aver deciso di non aderire all'accordo sulle tariffe proposto perché poteva comportare un'infrazione delle regole di concorrenza comunitarie.
- (93) Ventouris Ferries sostiene che, come per il 1992, non esiste nessuna prova specifica della sua partecipazione all'accordo sui prezzi per il 1993. Tuttavia, in relazione al fax del 24 novembre 1993, ammette di aver partecipato alla riunione ma sostiene che per quell'anno aveva già stabilito la propria politica tariffaria.

1993

- (89) In merito alle riunioni con le compagnie che operano sulle altre linee del mercato Grecia-Italia, Strintzis ammette che ci fu un tentativo di concordare i prezzi sulla base dei criteri utilizzati per fissare le tariffe nazionali, ma non sa se le compagnie operanti sulle altre linee li abbiano applicati o meno.

1994

- (94) Strintzis non sa se le tariffe sono state applicate dalle compagnie. Per quanto riguarda l'itinerario Patrasso-Ancona, ammette che l'«accordo quadro» sui prezzi è stato applicato, ma sostiene di

non averlo materialmente seguito e di aver praticato la sua politica autonoma di sconti.

- (95) Minoan nega l'esistenza dell'accordo sui prezzi. Quanto al telex del 13 maggio 1994 che fa riferimento alla nuova categoria di 12-14 metri per i rimorchi, Minoan sostiene di aver modificato la categoria dei 12-14 metri a 12,5-14 metri come risulta dal telex del 23 giugno 1994. A suo avviso ciò indica che i rimorchi di 12,5 metri rappresentavano una categoria diversa di tariffe inferiori. Infine per quanto riguarda il telex del 26 maggio 1994 Minoan dichiara di non aver approvato la presunta «iniziativa» di ETA e di aver applicato una politica diversa come dimostrano altri documenti a disposizione della Commissione.
- (96) Adriatica afferma di non aver aumentato i prezzi durante il 1994 pur avendo adeguato il tasso di cambio USD—ITL dell'1,22 %.

F. Valutazione della Commissione quanto agli elementi di prova e agli argomenti delle parti

Conclusione

- (97) La Commissione conclude che le compagnie di traghetti che operano sulle rotte che collegano Ancona, Bari, e Brindisi alla Grecia hanno partecipato per vari anni ad un cartello per la fissazione dei prezzi. Si è trattato di un accordo in vigore definito dalle compagnie come «prassi abituale» (telex di Minoan del 15 marzo 1989). Forti prove indicano che si è trattato di un ampio accordo tra un gran numero di compagnie (documento di Minoan del 2 novembre 1990 in cui si asserisce che i prezzi erano concordati dalle compagnie su tutte le rotte tra la Grecia e l'Italia, telex inviato ad Anek il 22 ottobre 1991 ove si legge «l'accordo tra 11 compagnie e 36 navi», telex di ETA del 24 novembre 1993 che cita 14 compagnie, telex di ETA del 26 maggio 1994 che fa riferimento all'«accordo di 16 compagnie»). La Commis-

sione ha potuto accertare che alcune compagnie operanti sulla rotta Ancona-Grecia hanno partecipato al cartello di fissazione dei prezzi relativo alle tariffe passeggeri e autoveicoli almeno dal 18 luglio 1987. Anche se ci furono consultazioni prima di quella data, non si sa quale sia la data esatta di inizio dei negoziati per la fissazione dei prezzi. Inoltre la Commissione ritiene che alcuni operatori di traghetto sulle linee Bari-Brindisi-Grecia abbiano partecipato al cartello almeno dall'8 dicembre 1989, quanto meno per quanto riguarda il livello delle tariffe per autocarri. La collusione è durata almeno fino al luglio 1994. Il cartello ha funzionato attraverso riunioni regolari e scambi di corrispondenza per ritoccare collettivamente i prezzi passeggeri e autoveicoli. La Commissione ha potuto identificare 7 compagnie che hanno partecipato al cartello: Minoan, Karageorgis, Marlines, Strintzis, Anek, Ventouris Ferries e Adriatica. Il ruolo e la durata della partecipazione di ciascuna di dette compagnie sono esposti ai considerando 111-139.

Valutazione degli argomenti generali delle parti

Ruolo delle autorità greche

- (98) Nelle risposte del 9 e 10 febbraio 1995 alla richiesta d'informazioni loro indirizzata dalla Commissione, Minoan, Strintzis e Anek hanno affermato, tra l'altro, che l'accordo tariffario in questione era stato concluso nel rispetto della vigente legislazione sotto l'egida del MMM.
- (99) A sostegno di tale argomento le tre compagnie hanno trasmesso una copia del testo della legge 4195/29 relativa alla concorrenza sleale e copia di una serie di decisioni e raccomandazioni del MMM in materia di collegamenti marittimi tra la Grecia e l'Italia, riguardanti gli obblighi di pubblico servizio in questo settore e, in particolare, la frequenza dei collegamenti, la precedenza da accordare, a seconda delle stagioni, al trasporto di prodotti agricoli freschi, il numero minimo di navi da mantenere in servizio nonché i programmi di messa in servizio delle navi.

- (100) In una lettera del 28 ottobre 1994, la Commissione chiedeva al ministero greco della Marina mercantile di fornire alcune statistiche relative al traffico sulle linee marittime tra la Grecia e l'Italia e di chiarire se il ministero avesse mai minacciato di revocare le licenze di esercizio per le linee nazionali se le compagnie non avessero concordato i prezzi sulle linee internazionali.
- (101) Il 23 dicembre 1994 il ministero risponde alla Commissione che il corridoio marittimo tra la Grecia e l'Italia doveva essere considerato di capitale importanza per la Grecia e la Comunità, mentre le tariffe dovevano essere competitive ma nello stesso tempo situarsi ad un livello tale da mantenere bassi i costi di trasporto. Il ministero negò tuttavia ogni nesso tra la revoca delle licenze e gli accordi tariffari delle compagnie sulle linee internazionali.
- (102) Il 13 gennaio 1995 la Commissione ha inviato alla Rappresentanza permanente della Grecia presso l'Unione europea copia delle informazioni trasmesse dalle compagnie chiedendo al governo greco di pronunciarsi in merito ad un suo eventuale ruolo negli accordi relativi ai collegamenti marittimi tra la Grecia e l'Italia, in particolare la fissazione delle tariffe applicate su tali linee.
- (103) Il 17 marzo 1995, la Rappresentanza permanente della Grecia ha risposto alla Commissione che il governo greco considerava i servizi prestati sulla rotta in questione come servizi di pubblico interesse e di conseguenza la sua preoccupazione primaria era di fare in modo che la linea fosse redditizia e di evitare ogni eventuale «guerra dei prezzi» che rischiava di ostacolare una regolare promozione delle esportazioni e delle importazioni nonché il trasporto di veicoli e passeggeri. Il MMM intervenne invece soltanto nella fissazione di prezzi sulle linee marittime nazionali (cabotaggio). Nel caso dei collegamenti marittimi tra la Grecia e l'Italia che comprendono un tratto nazionale (ad esempio Patrasso-Corfù-Ancona), la politica tariffaria del MMM si applica soltanto al tratto nazionale (Patrasso-Corfù). Per il tratto internazionale il MMM non interviene assolutamente e i prezzi sono liberamente fissati dalle compagnie interessate tenendo conto del fatto che la tariffa fissata dallo Stato per il tratto nazionale della linea ha un'incidenza indiretta e parziale sulla tariffa dell'intero viaggio da e verso l'Italia. La Rappresentanza permanente ha inoltre sottolineato che il MMM incoraggia le compagnie, in via ufficiosa, a mantenere tariffe basse ed aumenti annui nei limiti dell'inflazione. Infine la libertà delle compagnie di fissare i loro prezzi è limitata dalla legge 4195/29 nel caso in cui produca una concorrenza sleale. L'articolo 2 di detta legge vieta ogni ribasso delle tariffe passeggeri e merci sulle linee estere (internazionali) ad un livello irrisorio e sproporzionato rispetto ai servizi prestati nell'intento di una concorrenza sleale. Secondo l'articolo 4, se la libertà di fissazione delle tariffe su dette linee degenera in concorrenza sleale, il ministero della Marina mercantile può imporre tariffe massime e minime.
- (104) Di conseguenza la Commissione respinge la tesi di alcune compagnie greche secondo cui esse non hanno agito autonomamente in materia di politica tariffaria a motivo della regolamentazione applicabile in Grecia.
- (105) Nel presente caso è chiaro che le compagnie greche operanti sulle linee Grecia—Italia sono soggette ad una regolamentazione rigida per il tratto nazionale, in particolare per quanto riguarda la concessione delle licenze e la fissazione delle tariffe da parte del ministero della Marina mercantile. Ciò non ha tuttavia effetti diretti, come hanno confermato le autorità greche, sulla politica tariffaria delle compagnie per quanto riguarda il tratto internazionale delle linee. Inoltre le autorità greche hanno vigorosamente negato di aver obbligato le compagnie greche, attraverso la prassi amministrativa per l'applicazione di dette norme, ad aderire ad accordi di prezzo per le tariffe internazionali. Nella sua risposta del 23 dicembre 1994 alla lettera della Commissione, il sig. Manos, direttore presso il ministero della Marina mercantile ha affermato: «... il ministero non interviene nella politica di fissazione dei prezzi seguita dalle compagnie sulle linee internazionali. Esso si limita strettamente alla fissazione dei prezzi sulle sole linee nazionali: è inconcepibile e fuori discussione che il ministero minacci la revoca delle licenze di esercizio per le linee nazionali se le compagnie non concordano i prezzi sulle linee internazionali».

(106) È altresì evidente che la legge 4195/29 non elimina la concorrenza sui prezzi, anzi presuppone che esista e che le compagnie siano libere di fissare i rispettivi prezzi. È soltanto quando tale libertà viene utilizzata a fini di concorrenza sleale che l'articolo 4 della legge autorizza il ministero della Marina mercantile ad intervenire. Anche in tal caso il ministero può soltanto stabilire prezzi massimi e minimi senza imporre tariffe specifiche. Inoltre va rilevato che questa legge non è mai stata applicata.

(107) La Commissione considera significativo che, quantunque le parti sostengano che le discussioni furono motivate dal desiderio di soddisfare le esigenze del MMM ed evitare una concorrenza sleale (ad esempio i colloqui con Anek quando si è aperta la linea di Trieste), nessuno dei documenti dell'epoca presentati come elementi di prova dalla Commissione faccia allusione al MMM o alla legge 4195/29. Pertanto, l'argomento secondo cui le compagnie greche erano obbligate dalle misure preventive del ministero a concertare pratiche collusive per timore che l'articolo 4 della legge potesse essere applicato è respinto.

(108) È altresì difficile ammettere che le raccomandazioni del ministero alle compagnie circa gli aumenti delle tariffe nei limiti dell'inflazione avessero il minimo rapporto con la suddetta legge. Dall'articolo 2 della stessa si desume chiaramente che esso si applica soltanto quando le tariffe sono irrisorie ma non quando sono elevate. Come ha chiarito il ministero, le sue raccomandazioni si basavano su altre considerazioni riguardanti la struttura del commercio internazionale della Grecia. In conclusione si deve ritenere che le compagnie di navigazione greche operanti nell'Adriatico abbiano agito, in materia di politica tariffaria, in piena autonomia.

Valutazione degli altri argomenti generali delle parti

(109) È altresì ingenuo sostenere, come fanno alcune parti, che le iniziative delle compagnie in materia di prezzi fossero il risultato non di una collusione ma delle forze spontanee di mercato (ad esempio l'impatto del costo dei carburanti) o di altri eventi particolari come la guerra in ex Jugoslavia o le fluttuazioni improvvise delle valute estere. Tale asserzione è in totale contraddizione

con le prove documentarie della collusione sui prezzi. Analogamente si può respingere la tesi di alcune parti secondo cui esse seguivano unicamente gli aumenti di prezzo di cui venivano a conoscenza attraverso la rete di agenti. È evidente che quasi tutta la corrispondenza sull'aumento dei prezzi è stata ottenuta attraverso scambi diretti tra concorrenti e non tramite gli agenti.

Valutazione degli argomenti relativi alla durata dell'infrazione

(110) Per quanto riguarda la durata dell'infrazione, la maggior parte delle compagnie operanti sulla linea Patrasso-Ancona ha ammesso che l'accordo di fissazione dei prezzi fu raggiunto nel corso del 1987 ma che riguardava esclusivamente le tariffe per il 1988. Analogamente Anek afferma di aver aderito agli accordi nel 1989 ma per le tariffe relative al 1990. La Commissione respinge questo argomento perché l'adesione ad un accordo di fissazione dei prezzi costituisce di per sé un'infrazione all'articolo 85 del trattato CE.

Valutazione degli argomenti delle parti relativi ad accuse specifiche

Ruolo delle singole compagnie

(111) Per ogni destinatario della presente decisione è necessario accertare la sua partecipazione all'infrazione. Ciò non richiede tuttavia, come qualche impresa ha invece sostenuto, la prova diretta che ogni presunto partecipante abbia espressamente acconsentito o manifestamente sostenuto ogni singolo aspetto degli accordi sui prezzi per tutta la loro durata. La sostanza dell'infrazione consiste nell'associazione delle compagnie, per vari anni, ad un'iniziativa comune illecita per uno scopo comune.

(112) Il modo corretto di procedere in un caso come il presente consiste nel dimostrare l'esistenza, il funzionamento e le principali caratteristiche della collusione e poi stabilire: primo, se esiste una prova credibile e convincente che lega ogni

singola compagnia al meccanismo comune e, secondo, per quanto tempo ciascuna compagnia ha partecipato⁽¹⁾.

- (113) Esistono numerose prove dirette della partecipazione di ogni destinatario della presente decisione all'infrazione. I documenti principali che dimostrano l'esistenza della cooperazione globale o di sue singole manifestazioni normalmente designano i partecipanti per nome.
- (114) Costituiscono prova della partecipazione di ciascuna impresa all'infrazione: a) i riferimenti espliciti ad ogni impresa nella corrispondenza scambiata tra le parti, b) la partecipazione di ogni impresa a riunioni e alle successive concertazioni sui prezzi e c) la documentazione interna di un'impresa o di un'altra, che la collega alla collusione. Durante il procedimento amministrativo nessun elemento di rilievo di ogni singola prova è stato contraddetto o dimostrato inattendibile.
- (115) Vari documenti (in particolare il fax di Minoan del 15 marzo 1989, il fax di Strintzis del 12 luglio 1989, il fax inviato ad Anek il 22 ottobre 1991, la risposta di Anek del 18 novembre 1991, la lettera di Minoan ai suoi agenti del 2 novembre 1990, la lettera di Anek ai suoi agenti del 21 ottobre 1991, il telex di Minoan del 7 gennaio 1993, il telex di ETA del 24 novembre 1993) dimostrano che hanno avuto luogo con continuità per vari anni consultazioni ed accordi sui prezzi tra tutti i destinatari della presente decisione.
- (116) Minoan, Strintzis e Anek ammettono di aver partecipato alla collusione mentre Karageorgis non ha presentato argomenti in sua difesa.
- (117) Quanto alle compagnie operanti su Bari/Brindisi, Adriatica e Ventouris Ferries ammettono di aver partecipato alle riunioni in cui si discutevano e si concordavano le tariffe tra operatori concorrenti. Inoltre, alcuni documenti (i fax di Strintzis

dell'8 dicembre 1989, del 5 settembre 1990 e del 30 ottobre 1990, la lettera di Minoan del 2 novembre 1990, il fax inviato ad Anek il 22 ottobre 1991, il documento di Minoan del 25 febbraio 1992, il telex di Minoan del 7 gennaio 1993, il telex di ETA del 24 novembre 1993) indicano trattative ed accordi tra le compagnie operanti su Ancona e su Bari/Brindisi. Soltanto il telex di Minoan del 7 gennaio 1993 menziona un accordo tra gli operatori su Ancona, precisando esplicitamente che le altre compagnie all'epoca non ne erano a conoscenza. Tuttavia, persino questo documento cita le discussioni tra le compagnie operanti su Bari/Brindisi che dovevano essere successivamente consultate dagli operatori su Ancona. La Commissione non è riuscita a identificare altre compagnie, operanti sulle linee Bari/Brindisi, che abbiano partecipato alla collusione. In particolare, la presente decisione non è indirizzata a AK Ventouris Ferries né ad Hellenic Mediterranean Lines, non essendo sufficientemente dimostrato che esse violarono effettivamente le regole di concorrenza (entrambe sono citate soltanto una volta in documenti di altre compagnie).

Marlines

- (118) La partecipazione di Marlines alla collusione dal 1987 al 1989 è provata da otto documenti (citati nelle parti relative agli accordi riguardanti il 1988 ed il 1989) ricevuti da Marlines o indicanti che la compagnia era parte agli accordi. Da quanto precede la Commissione conclude che Marlines negoziò e concordò ogni anno con Strintzis, Minoan e Karageorgis prezzi comuni per autovetture e autocarri sulla linea Patrasso-Ancona già dal 18 luglio 1987 e per il 1988 e il 1989. Marlines è citata per l'ultima volta in un telex inviatole da Anek il 22 settembre 1989. Non esistono prove che Marlines abbia partecipato ad altre consultazioni con altre compagnie né esiste una prova inoppugnabile della sua partecipazione successiva al cartello. La Commissione conclude che Marlines ha partecipato all'infrazione almeno dal 18 luglio 1987 all'8 dicembre 1989 quando le altre compagnie concordarono di adeguare i loro prezzi.

⁽¹⁾ Cfr. sentenza del tribunale di primo grado nella causa T-1/89 Rhône-Poulenc, Racc. 1991, pag. II-867, punto 126.

- (119) La tesi di Marlines di essere una società offshore ai sensi della legge greca deve essere respinta. La Commissione non ha mai sostenuto che l'infrazione fosse limitata alle compagnie di navigazione greche.

Med Link

- (120) Med Link sostiene di non avere relazioni di alcun tipo con le compagnie citate nella comunicazione degli addebiti, indirizzata dalla Commissione con la denominazione Mediterranean Line Inc. o Med Line. Sostiene altresì di non aver partecipato a nessuna delle presunte infrazioni. In particolare il suo rappresentante, sig. Giannatos, il cui nome figura nel telex del 24 novembre 1993 di ETA alla sede centrale di Minoan, asserisce di non aver partecipato alla riunione indicata nel telex. Egli afferma che Med Link era impiantata in Liberia il 15 luglio 1993 e che dopo il 31 dicembre 1993 ha installato la sua sede centrale in Grecia.

- (121) La Commissione ammette che non esiste una prova certa del legame organico tra Med Link e Mediterranean Line. In particolare Med Link non può essere considerata come il successore di Mediterranean Line nelle sue attività sul mercato di riferimento. Di conseguenza la presente decisione non è indirizzata a Med Link.

Adriatica

- (122) Adriatica ammette di aver partecipato alle consultazioni con i concorrenti per la fissazione dei prezzi sulle linee tra la Grecia e l'Italia. In particolare riconosce di aver partecipato a due riunioni, il 25 ottobre 1990 e il 14 novembre 1993, nelle quali gli operatori di traghetti hanno concordato i prezzi, ma nega di aver avuto altri contatti con i suoi concorrenti sulle linee Italia-Grecia.

- (123) Per quanto riguarda le riunioni del 25 ottobre 1990 e il fax di Strintzis del 30 ottobre 1990, Adriatica asserisce di non aver applicato le tariffe discusse nella riunione ed elencate nel fax di Strintzis (cfr. sopra), anche se in detto fax figuravano le tariffe di Adriatica per gli auto-

carri sulla rotta Brindisi-Grecia. Inoltre afferma che le sue tariffe erano inferiori del 10 % circa a quelle delle compagnie greche sulla stessa linea.

- (124) A richiesta della Commissione il 27 ottobre 1992 Adriatica ha presentato due listini prezzi per gli autocarri, relativi al 1991. Nel primo le categorie di veicoli sono effettivamente in realtà diverse da quelle indicate nel fax di Strintzis. Il secondo invece è identico a quello che figura nel suddetto fax. Peraltro differenze tra le tariffe di Adriatica e quelle degli operatori greci sulla stessa linea sono indicate anche nel fax di Strintzis. Pertanto la Commissione respinge gli argomenti di Adriatica secondo cui soltanto gli operatori greci hanno partecipato all'elaborazione delle tariffe per autocarri relative al 1991 e che Adriatica non ha applicato le tariffe concordate.

- (125) Per quanto riguarda la riunione del 24 novembre 1993, Adriatica riconosce di avervi partecipato ma sostiene di aver poi dato al suo rappresentante istruzioni di evitare ogni pratica collusiva perché avrebbe potuto essere considerata dalla Commissione un accordo di cartello. Una nota di servizio non è tuttavia una prova sufficiente per consentire ad Adriatica di sfuggire alle sue responsabilità per il restante periodo dell'infrazione⁽¹⁾. Nondimeno la Commissione tiene conto della prova fornita da Adriatica da cui risulta che non ha in pratica applicato l'adeguamento del 15 % concordato per il 1994.

- (126) Secondo la Commissione l'accordo tra gli operatori su Ancona e quelli su Bari/Brindisi è abbondantemente provato. Esiste la prova diretta che Adriatica ha aderito al cartello almeno dal 30 ottobre 1990 accettando di adeguare le sue tariffe per autocarri per il 1991. È altresì sufficientemente provata la sua partecipazione per il 1993. Il 24 novembre 1993 Adriatica negoziò e concertò con i concorrenti l'adeguamento delle sue tariffe per autocarri dal dicembre 1993. Quanto al periodo 30 ottobre 1990-24 novembre 1993, la partecipazione degli operatori su Bari/

⁽¹⁾ Sentenza del Tribunale di primo grado nella causa T-141/89 Trefileurope, Racc. 1995, pag. II-791, punto 85.

Brindisi alla collusione è sufficientemente provata mentre non lo è il fatto che Adriatica, dopo aver aderito al cartello, ne sia uscita durante lo stesso periodo. Il telex inviato ad Anek il 22 ottobre 1991 menziona la collusione tra «le 11 compagnie e le 36 navi che effettuano la traversata fra la Grecia e l'Italia». Di conseguenza la Commissione conclude che Adriatica ha partecipato all'infrazione fino a luglio 1994.

Hellenic Mediterranean Lines

- (127) Hellenic Mediterranean Lines è menzionata una volta in un telex di Strintzis del 30 ottobre 1990. Non esistendo altra prova della sua partecipazione alla collusione, la presente decisione non è ad essa indirizzata.

Ventouris Ferries

- (128) Esistono prove della partecipazione di Ventouris Ferries alla collusione dall'8 dicembre 1989 al luglio 1994. La Commissione respinge gli argomenti avanzati secondo cui Ventouris Ferries non ricevette i documenti o aveva già deciso la sua politica tariffaria prima di partecipare alle consultazioni in questione (cfr. supra considerando 47 e 48).

- (129) Quanto al secondo argomento, Ventouris Ferries ha presentato un telex, inviato ad uno dei suoi agenti il 4 dicembre 1989, in cui figurano i prezzi elencati nel fax di Strintzis dell'8 dicembre 1989 sulla linea Bari-Grecia. Ventouris asserisce che il fax di Strintzis riproduceva semplicemente le sue tariffe stabilite prima di quella data. È però innegabile che il fax di Strintzis riguarda semplicemente un accordo tra varie compagnie, compresa Ventouris Ferries, e pertanto è evidente che Ventouris Ferries ha partecipato alla fissazione dei prezzi. Da rilevare che i due documenti non solo contengono la stessa lista di prezzi ma ambedue menzionano esplicitamente che quei prezzi erano validi dal 10 dicembre 1989.

- (130) Ventouris Ferries ha prodotto anche lettere indirizzate ai suoi clienti o agenti in data 8 ottobre

1990 e 11 ottobre 1990 contenenti le tariffe per autocarri indicate nel fax di Strintzis del 30 ottobre 1990. Tali lettere confermano la prova contenuta nel fax di Strintzis che menziona «un accordo definitivo sulle tariffe per autocarri» e suggerisce di «annunciare i prezzi il 1° novembre e di applicarli, come d'accordo, a partire dal 5 novembre 1990». Nelle sue lettere Ventouris Ferries precisava che si trattava di tariffe «indicative» e che aveva intenzione di applicarle «a partire da fine ottobre o inizi novembre 1990». Invero, queste lettere confermano che l'infrazione consisteva in un accordo e che Ventouris Ferries vi ha partecipato.

- (131) L'accordo tra gli operatori su Ancona e su Bari/Brindisi è solidamente provato. Persino per il 1992, per il quale Ventouris asserisce che non esisterebbe la prova, il documento di ETA del 25 febbraio 1992 dimostra che Ventouris ha partecipato alla collusione, discutendo le tariffe anche per la linea di Otranto. Quanto al 1991, il telex inviato ad Anek il 22 novembre 1991 fa riferimento ad una collusione tra «le 11 compagnie e le 36 navi che effettuano la traversata Grecia-Italia». La Commissione conclude che Ventouris ha continuato a partecipare alla collusione durante il 1991 giacché esistono sufficienti prove dirette della sua partecipazione per gli anni restanti dell'infrazione, come il telex di Strintzis in data 8 dicembre 1989, il fax di Strintzis del 30 ottobre 1990, il documento di ETA in data 25 febbraio 1992, il telex di ETA alla sede centrale di Minoan in data 24 novembre 1993, e non è assolutamente provato che Ventouris Ferries si sia ritirata dall'accordo nel 1991.

Strintzis

- (132) Strintzis non ha contestato la sua partecipazione alla presunta collusione. Ha citato a sua difesa il ruolo delle autorità greche e il carattere non vincolante degli accordi. La Commissione conclude che Strintzis ha partecipato alla presunta collusione per la fissazione dei prezzi almeno dal 18 luglio 1987 fino al luglio 1994.

Anek

- (133) Anek non ha contestato la sua partecipazione alla presunta collusione. Ha citato a sua difesa il ruolo delle autorità greche e il carattere non vincolante degli accordi. La Commissione conclude che Anek ha partecipato alla presunta collusione per la fissazione dei prezzi almeno dal 6 luglio 1989 fino al luglio 1994.

Karageorgis

- (134) Karageorgis non ha avanzato argomenti a difesa. La Commissione conclude che tale compagnia ha partecipato alla collusione per la fissazione dei prezzi almeno dal 18 luglio 1987 al 27 dicembre 1995 quando si ritirò definitivamente dalle linee Grecia-Italia.

Minoan

- (135) Minoan non ha contestato la sua partecipazione alla presunta collusione. A sua difesa menziona il ruolo delle autorità greche, le condizioni di mercato e il carattere non vincolante degli accordi. La Commissione conclude che Minoan ha partecipato alla presunta collusione sulla fissazione dei prezzi almeno dal 18 luglio 1987 al luglio 1994.
- (136) Minoan fa riferimento al suo rapporto contrattuale con ETA, suo agente generale esclusivo per tutte le navi in esercizio su linee internazionali. Sostiene che parecchie delle attività menzionate nella presente decisione furono iniziative prese da ETA senza la sua approvazione, talvolta fuori dall'ambito dei contratti fra ETA e Minoan, di cui quest'ultima non dovrebbe essere ritenuta responsabile. La Commissione non accetta questo argomento. Quanto ai rapporti tra ETA e Minoan, da tutti i contratti tra le due parti di cui la Commissione è a conoscenza risulta che ETA è l'agente generale esclusivo di Minoan che agisce secondo le sue istruzioni e sotto il suo controllo. In base a tutti i contratti, ETA rappresenta Minoan presso tutte le autorità nazionali

ed internazionali e organizza la rete di agenti locale e portuali di Minoan. A richiesta di Minoan, ETA deve fare tutto il possibile per garantire la cooperazione di Minoan con altre compagnie. Varie disposizioni precisano le provvigioni (in % o in importi fissi) dovute da Minoan ad ETA o da ETA ad altri agenti turistici.

- (137) ETA deve essere perciò considerata la «longa manus» di Minoan, operante quale suo rappresentante, intermediario che agisce esclusivamente per conto di Minoan e non intraprende affari per proprio conto. In tutti i documenti utilizzati nella presente decisione il sig. Sfinias, rappresentante legale e amministratore di ETA, ha rappresentato Minoan (Atene), firmandoli tutti, anche la risposta del 20 novembre 1992 alla richiesta di informazioni indirizzata a Minoan dalla Commissione. Di fatto il sig. Sfinias ha agito in qualità di rappresentante di un'unità operativa dell'impresa di Minoan. Tutte le altre compagnie, rispondendo a fax o a telex firmati dal sig. Sfinias, indirizzavano le loro risposte a «Minoan» o a «Minoan Atene» e mai a ETA. In tutti questi documenti il sig. Sfinias si riferiva ad ETA soltanto quando indirizzava alla sede di Minoan ad Heraklion (Creta). Nondimeno, a proposito delle prove documentali utilizzate nella presente decisione, Minoan sostiene che solo 6 dei 17 documenti della sua impresa si riferiscono alla notifica di ETA a Minoan degli accordi in questione e soltanto in 2 ETA chiede l'autorizzazione per le sue proposte. La Commissione però respinge l'argomento secondo il quale detti documenti non consentono di imputare a Minoan le iniziative anticoncorrenziali di ETA. Dai documenti di Minoan provenienti dalla sede di Heraklion e dai messaggi del sig. Sfinias a Minoan Heraklion si deduce che Minoan era al corrente della collusione e vi ha partecipato (ad esempio documenti di ETA in data 25 febbraio 1992, 21 maggio 1992, 30 luglio 1992 in cui ETA agisce da rappresentante di Minoan nei confronti delle altre compagnie).

- (138) Secondo la Commissione le lettere del sig. Sfinias a Minoan Heraklion riguardanti i loro rapporti contrattuali non provano, come ha sostenuto Minoan, che ETA abbia agito in piena autonomia nel proprio interesse, eccedendo i

limiti contrattuali tra ETA e Minoan. Al contrario, la corrispondenza ed il fatto che il sig. Sfinias chiedesse l'approvazione di Minoan, dimostrano che Minoan era sempre al corrente della collusione e poteva in ogni caso influenzare in modo decisivo il comportamento del suo agente generale. Concludendo, la Commissione respinge l'argomento secondo cui ETA, citata come «Minoan Athens» o semplicemente «Minoan» in tutta la documentazione pertinente, aveva una autonomia commerciale tale da non potere imputare il suo comportamento al suo proponente⁽¹⁾. Ai fini della presente decisione ETA e Minoan sono considerate un'unica entità giuridica ed economica.

tutti gli accordi tra imprese e tutte le pratiche concordate che possano pregiudicare il commercio tra Stati membri e che abbiano per oggetto e per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza e, in particolare, quelli consistenti nel fissare direttamente o indirettamente i prezzi d'acquisto o di vendita ovvero altre condizioni di transazione.

(139) Sotto il profilo procedurale, Minoan sostiene che ETA è una società indipendente che ha agito in qualità di agente. Di conseguenza Minoan contesta la legalità degli accertamenti effettuati negli uffici di ETA e dei documenti ivi rinvenuti dalla Commissione. Questo argomento non può essere accolto. La Commissione considera che sussistano sufficienti prove documentali del fatto che ETA, nel rappresentare Minoan, si sia presentato come «Minoan Athens» o semplicemente «Minoan». È significativo che nei suoi locali ad Atene ETA utilizzasse il logo e i marchi di Minoan. Ancor più importante è il fatto che, prima degli accertamenti, il sig. Sfinias abbia risposto alle richieste d'informazione della Commissione firmando un documento a nome di Minoan. Nell'intestazione del documento l'indirizzo degli uffici di ETA compare sotto il logo e il marchio di Minoan senza menzione alcuna di ETA. La Commissione conclude che, indipendentemente dall'occupazione e dall'utilizzazione dei locali in questione da parte di ETA, Minoan ha permesso ad ETA di utilizzare i locali come se fossero «locali di Minoan Atene».

(141) Perché una restrizione costituisca un accordo ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1, non è necessario che sia giuridicamente vincolante per le parti. L'accordo esiste se le parti raggiungono un consenso su un programma che limita la loro libertà commerciale determinando le linee della loro rispettiva azione sul mercato. Non sono necessarie sanzioni contrattuali o procedure di messa in esecuzione. Né è necessario che l'accordo sia scritto. Risulta chiaro dalle prove raccolte nel caso in esame che le parti hanno condotto consultazioni regolari e dirette allo scopo di fissare le tariffe per il trasporto di passeggeri e merci sulle linee tra la Grecia e l'Italia. Discussioni regolari e particolareggiate si sono svolte ogni anno per decidere i livelli delle tariffe per l'anno successivo e vi sono state consultazioni specifiche per decidere in che modo le parti dovevano comportarsi in presenza di problemi insorti durante l'anno, quali, ad esempio, svalutazioni di monete o nuove categorie di veicoli. È anche chiaro che tali discussioni avevano luogo tra rappresentanti ad alto livello delle parti. Non vi è dubbio che tali dispositivi costituivano un accordo il cui scopo era la fissazione, da parte delle società che vi aderivano, dei prezzi e di altre condizioni commerciali.

II

VALUTAZIONE GIURIDICA

Articolo 85

(140) L'articolo 85, paragrafo 1, del trattato CE vieta, in quanto incompatibili con il mercato comune,

(142) Perché sia di applicazione l'articolo 85 è necessario che l'accordo o la pratica concordata abbia per oggetto o per effetto di restringere la concorrenza. L'oggetto dell'accordo tra le parti in questione era chiaramente l'imposizione di prezzi comuni che limitavano la capacità delle parti di agire indipendentemente sul mercato. Conformemente alla giurisprudenza costante della Corte di giustizia, non è necessario esaminare gli effetti reali di un accordo se è manifesto che esso ha

⁽¹⁾ Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 25 ottobre 1983 nella causa 107/82 AEG, Racc. 1983, pag. 3151, punto 49, e sentenza del 14 luglio 1972 nella causa 48/69 ICI, Racc. 1972, pag. 619, punti 132 e 133, riguardanti l'imputazione del comportamento delle controllate alle rispettive società madri.

per oggetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza⁽¹⁾. Inoltre nel presente caso l'accordo non può beneficiare dell'applicazione di alcuna esenzione per categoria né soddisfa le condizioni per un'esenzione individuale.

AMMENDE

Articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 4056/86

Effetti sul commercio tra Stati membri

- (143) I servizi interessati dalle pratiche oggetto della presente procedura sono i servizi di traghetto roll-on/roll-off tra la Grecia e l'Italia. I collegamenti marittimi tra la Grecia e l'Italia hanno assunto un'importanza ancora maggiore nel 1992, quando, con l'inizio della guerra nella ex Jugoslavia, sono stati chiusi di fatto gli itinerari terrestri d'importazione ed esportazione tra la Grecia e il resto dell'Unione europea. Nel 1993 sono stati trasportati tra la Grecia e l'Italia 1 316 003 passeggeri e 213 839 autoveicoli, di cui rispettivamente il 49 % e il 38 % sulla linea Patrasso-Ancona, il 35 % e il 38 % sulla linea Patrasso-Brindisi e il 10 % e 19 % su quella Patrasso-Bari. Cinque delle compagnie di navigazione interessate assicurano, in un periodo o nell'altro, quasi il 100 % dei trasporti effettuati sulla linea Patrasso-Ancona. Qualsiasi accordo che interessi la domanda di servizi tra i due Stati membri (come ad esempio un accordo che fissi i livelli dei prezzi tra i maggiori fornitori del servizio) è in grado di deviare la domanda sia all'interno del gruppo di imprese coinvolte nell'accordo, sia all'esterno del gruppo, alterando in tal modo la struttura del commercio tra Stati membri per quanto riguarda detto servizio.

Conclusione

- (144) In base alle considerazioni che precedono, la Commissione ritiene che Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Marlines e Strintzis Lines abbiano partecipato ad un accordo contrario all'articolo 85 del trattato CE, avente per oggetto la fissazione dei prezzi per i servizi di traghetto roll-on/roll-off effettuati tra Patrasso e Ancona. La Commissione ritiene inoltre che le compagnie Minoan Lines, Anik Lines, Karageorgis Lines, Strintzis Lines, Ventouris Ferries e Adriatica di navigazione abbiano concordato i livelli delle tariffe per gli autocarri da applicare sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi. Tali accordi rientravano in un più ampio sistema collettivo di fissazione delle tariffe per i servizi di traghetto tra l'Italia e la Grecia e pertanto non devono essere considerati come infrazioni distinte, ma aspetti di un'unica e continua infrazione.

- (145) Ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 4056/86 del Consiglio, la Commissione può, mediante decisione, infliggere alle imprese e alle associazioni di imprese ammende che variano da un minimo di 1 000 ad un massimo di 1 milione di EUR, con facoltà di aumentare quest'ultimo importo fino al 10 % del volume d'affari realizzato durante l'esercizio precedente da ciascuna delle imprese che hanno partecipato all'infrazione, quando intenzionalmente o per negligenza commettono un'infrazione alle disposizioni dell'articolo 85, paragrafo 1, del trattato. Per fissare l'ammontare dell'ammenda si terrà conto sia della gravità dell'infrazione che della sua durata. Nel caso presente, l'infrazione è stata commessa intenzionalmente, è stata cioè concepita per limitare la concorrenza sui prezzi. La prova documentaria diretta indica che le parti sapevano che la collusione era destinata ad eliminare la concorrenza sui prezzi o quantomeno rischiava di eliminarla (telex di Minoan del 15 marzo 1989, fax di Strintzis del 12 giugno 1989, telex di Minoan del 7 gennaio 1992, telex di Minoan 7 gennaio 1993). L'intenzionalità delle pratiche poste in essere dalle parti si può ulteriormente ravvisare nelle misure destinate a controllare gli adeguamenti tariffari (telex di Minoan del 22 giugno 1989, telex di Karageorgis del 10 ottobre 1990, telex inviato ad Anek il 22 ottobre 1991, telex di Minoan di novembre 1992).

Gravità

- (146) Per valutare la gravità dell'infrazione occorre tener conto della sua natura, dell'impatto reale sul mercato su cui è valutabile, e della dimensione del mercato geografico rilevante.
- (147) Un accordo mediante il quale il prezzo del trasporto di passeggeri e merci per traghetto roll-on/roll-off sia stato concordato da alcuni dei più importanti operatori di traghetti nel mercato di riferimento costituisce, per sua natura, una violazione molto grave delle disposizioni comunitarie.

⁽¹⁾ Cfr. ad esempio la sentenza dell'11 gennaio 1990 nella causa C-277/87 Sandoz, Racc. 1990, pag. I-45, punto 39.

(148) L'infrazione ha avuto un effetto reale limitato sul mercato. La Commissione ammette che le parti non abbiano interamente applicato tutti gli accordi specifici sui prezzi e che durante il periodo dell'infrazione si siano fatte concorrenza sui prezzi attraverso gli sconti. Per di più, il governo greco durante il periodo dell'infrazione ha incoraggiato le imprese a contenere gli aumenti tariffari nei limiti dell'inflazione. Le tariffe sono state mantenute ad un livello tra i più bassi del mercato comune per il trasporto marittimo da uno Stato membro ad un altro.

(149) L'infrazione ha, inoltre, prodotto i suoi effetti in una parte limitata del mercato comune, vale a dire su tre delle linee adriatiche. Anche prendendo in considerazione tutte le rotte Grecia-Italia, il mercato è ancora modesto rispetto ad altri mercati dell'UE. La tabella che segue indica il numero di passeggeri, di autovetture e rimorchi trasportati nel 1996 in questo mercato e su altre linee marittime comunitarie ⁽¹⁾:

1996	Passeggeri	Autovetture	Rimorchi
Italia-Grecia	1 258 000	245 983	229 000
Francia/Belgio-Regno Unito	28 352 635	4 944 644	1 944 028
Danimarca-Germania	9 698 357	1 363 940	279 274
Danimarca-Svezia	23 132 174	2 628 311	498 916
Eurotunnel	8 399 463	2 076 954	519 003

(150) Tuttavia la Commissione conclude che l'infrazione costituisce una violazione grave delle norme comunitarie di concorrenza.

(151) Nel fissare l'ammontare delle ammende, la Commissione può tener conto della capacità effettiva dei trasgressori di causare un danno rilevante e quindi fissare detto importo ad un livello tale da garantire all'ammenda un effetto sufficientemente dissuasivo. La Commissione ritiene opportuno che le ammende più pesanti siano

imposte alle imprese più grandi e non alle più piccole a motivo della notevole differenza di dimensioni ⁽²⁾. La tabella 1 riporta la dimensione relativa di ciascuna impresa interessata nel 1993 [ultimo anno in cui l'infrazione è stata commessa da tutte le imprese, escluse Marlines e Karageorgis ⁽³⁾], rispetto a Minoan, principale operatore del mercato. Il confronto è fatto sulla base del fatturato del 1993 per i servizi roll-on e roll-off sulle linee adriatiche. Questa è la base corretta per confrontare la dimensione relativa delle imprese perché consente alla Commissione di valutare l'importanza specifica delle imprese sul mercato rilevante e quindi l'effetto reale del comportamento anticoncorrenziale di ciascuna impresa.

Tabella 1

Grandi vettori	Minoan	1,00
	Anek	0,76
Vettori medi	Strintzis	0,45
	Adriatica	0,40
	Ventouris	0,30
	Karageorgis	0,26
Piccoli vettori	Marlines	0,12

⁽²⁾ È da rilevare che certamente Marlines e Ventouris Ferries, probabilmente, possono essere considerate piccole e medie imprese ai sensi della raccomandazione 96/280/CE della Commissione. Secondo la comunicazione della Commissione sugli accordi di importanza minore (GU C 372 del 9.12.1997, pag. 13), gli accordi tra PMI, in generale, non ricadono nel divieto dell'articolo 85, paragrafo 1. Nel caso presente, tuttavia, soltanto due parti, Marlines e Ventouris Ferries, possono essere considerate PMI. Per di più è certo che l'accordo ostacola significativamente la concorrenza in una parte sostanziale del mercato rilevante (cfr. parte III della comunicazione della Commissione sugli accordi d'importanza minore).

⁽³⁾ La dimensione di Karageorgis è calcolata sulla base delle informazioni fornite dall'impresa stessa sul numero di passeggeri e veicoli trasportati dai suoi traghetti durante il 1992, che a suo dire è stato l'ultimo anno intero di attività in Grecia. Per Marlines la base è il suo fatturato totale del 1989. Ai fini del confronto è assolutamente irrilevante che si consideri il fatturato di Marlines del 1989 o del 1993.

⁽¹⁾ Fonte: Cruise & Ferry Info.

- (152) In base a tale raggruppamento, le ammende da imporre ai vettori medi in funzione alla gravità dell'infrazione saranno pari al 65 % delle ammende imposte ai grandi vettori. Per Marlines la percentuale sarà 20 %.

Durata

- (153) La Commissione ritiene che l'accordo risalga almeno al 18 luglio 1987 e sia durato fino a luglio 1994 (data degli accertamenti della Commissione), nel caso di Srintzis e Minoan Lines, e nel caso di Anek dal 6 luglio 1989 fino al luglio 1994. Quanto a Marlines, si ritiene che abbia partecipato all'accordo almeno dal 18 luglio 1987 all'8 dicembre 1989. Karageorgis si sarebbe ritirata dal cartello nel 1993. Per quest'ultima si ritiene che l'infrazione sia durata almeno dal 18 luglio 1987 al 27 dicembre 1992.

- (154) Quanto alla compagnia Ventouris Ferries, la Commissione ritiene che abbia aderito al cartello per la fissazione dei prezzi l'8 dicembre 1989, concordando con quattro delle compagnie che operano sulla linea Patrasso-Ancona le tariffe da applicare agli autocarri sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi. Ventouris Ferries ha partecipato all'infrazione fino a luglio 1994. Quanto ad Adriatica, la Commissione ritiene che abbia partecipato al cartello dal 30 ottobre 1990 almeno fino al luglio 1994.

- (155) La Commissione conclude che la durata dell'infrazione è stata lunga per Minoan, Srintzis e Karageorgis e media per le altre compagnie.

- (156) Tali considerazioni giustificano una maggiorazione delle ammende di 10 % per ogni anno di durata dell'infrazione nel caso di Minoan e Srintzis, di 20 % nel caso di Marlines e di 35-55 % per le altre compagnie. La tabella 2 riporta gli adeguamenti per compagnie.

Tabella 2

Grandi vettori	Minoan	+ 70 %
	Anek	+ 45 %
Vettori medi	Srintzis	+ 70 %
	Adriatica	+ 35 %
	Ventouris	+ 40 %
	Karageorgis	+ 55 %
Piccoli vettori	Marlines	+ 20 %

Conclusione sull'importo di base delle ammende

- (157) La Commissione conclude che le parti hanno commesso una infrazione grave dell'articolo 85. Di conseguenza l'ammenda da infliggere deve sanzionare la grave violazione in maniera adeguata e tale da escludere, in virtù del suo effetto dissuasivo, che si ripeta.

- (158) La tabella 3 indica il calcolo delle ammende sulla base degli elementi di cui ai considerando 146-156. Nella colonna 1 figura l'ammenda di base calcolata in funzione della gravità dell'infrazione, nella colonna 2 l'ammenda di base per singola compagnia, in funzione della durata.

Tabella 3

	Gravità (Mio di EUR)	Durata (Mio di EUR)
Minoan	2	3,4
Anek	2	2,9
Srintzis	1,3	2,21
Adriatica	1,3	1,75
Ventouris	1,3	1,82
Karageorgis	1,3	2,01
Marlines	0,4	0,48

Circostanze aggravanti

- (159) Dalla prova documentaria risulta chiaramente che Minoan ha agito da istigatore del cartello. Di fatto Minoan ha cercato di convincere Anek ad aderire al cartello (telex di Minoan del 15 marzo 1989), ha discusso con Ventouris Ferries la politica tariffaria di quest'ultima sulla linea di Otranto (documento di ETA del 25 febbraio 1992) e ha organizzato e diretto le riunioni con le compagnie partecipanti all'infrazione (telex di ETA del 21 maggio 1992 e del 24 dicembre 1993). Essa ha non soltanto controllato le operazioni del cartello ma ha anche cercato di estendere l'ambito di collaborazione delle compagnie (telex del 15 marzo 1989, 7 gennaio 1992, 25 febbraio 1992, 7 gennaio 1993, 24 settembre 1993, 26 maggio 1994). Queste considerazioni giustificano una maggiorazione dell'ammenda di 25 % per Minoan.
- (160) Nel novembre 1992, dopo che le parti ebbero ricevuto dalla Commissione la richiesta di informazioni, Minoan propose che ogni compagnia differenziasse i suoi prezzi dell'1 % per quattro categorie di cabine. Ciascuna compagnia avrebbe distinto quattro diverse categorie di prezzo.
- (161) Ciò non soltanto dimostra il ruolo d'istigatore del cartello svolto da Minoan ma equivale ad un tentativo di intralciare gli accertamenti della Commissione. Tali considerazioni giustificano una maggiorazione dell'ammenda del 10 % per Minoan.

Circostanze attenuanti

- (162) La Commissione ammette che le parti non abbiano applicato integralmente tutti gli accordi specifici sui prezzi e che durante il periodo dell'infrazione si siano fatte concorrenza attraverso gli sconti. Si è già tenuto conto, tuttavia, di queste considerazioni nel valutare la gravità dell'infrazione.
- (163) La prassi corrente — non imposta direttamente dalla normativa — di fissare le tariffe nazionali greche mediante consultazioni di tutti gli operatori nazionali (nel cui ambito ci si attendeva che presentassero una proposta comune) e la successiva decisione del ministero della Marina mercantile potrebbero aver indotto le compagnie

greche che operano anche sulle linee nazionali a dubitare che la consultazione per la fissazione dei prezzi sulle linee internazionali costituissero realmente un'infrazione. Queste considerazioni giustificano una riduzione delle ammende del 15 % per tutte le compagnie.

- (164) Marlines, Adriatica, Anek e Ventouris hanno avuto nell'infrazione un ruolo esclusivamente di «imitazione gregaria». Queste considerazioni giustificano una riduzione delle ammende del 15 % per Marlines, Adriatica, Anek e Ventouris Ferries.
- (165) La tabella 4 indica l'ammontare delle ammende, risultanti dagli adattamenti sopra indicati.

Tabella 4

	Adattamento (%)	Ammende dopo l'adattamento (Mio di EUR)
Minoan	+ 20	4,08
Anek	- 30	2,03
Strintzis	- 15	1,87
Adriatica	- 30	1,22
Ventouris	- 30	1,27
Karageorgis	- 15	1,08
Marlines	- 30	0,33

- (166) Ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 4056/86, la Commissione non può infliggere ammende superiori ad 1 milione di EUR o al 10 % del fatturato realizzato durante l'esercizio finanziario precedente da ciascuna delle imprese partecipanti all'infrazione. Per tutte le imprese, esclusa Karageorgis, le ammende fissate nella colonna «ammende dopo l'adattamento» non possono superare il 10 % del fatturato delle compagnie partecipanti all'infrazione.
- (167) Karageorgis ha smesso di operare nel gennaio 1993 e successivamente ha chiuso tutte le sue agenzie in Grecia. La Commissione non dispone di dati relativi al fatturato 1997 di Karageorgis. Ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 4056/86 del Consiglio, la Commissione può, mediante decisione, infliggere alle imprese ammende che variano da un minimo di 1 000 ad un massimo di 1 milione di EUR (con facoltà di aumentare quest'ultimo importo fino

al 10 % del fatturato realizzato durante l'esercizio sociale precedente). Di conseguenza l'ammenda per Karageorgis è fissata a 1 milione di EUR.

(168) Conformemente alla comunicazione della Commissione sulla non imposizione o sulla riduzione delle ammende nei casi di intesa fra imprese⁽¹⁾, le ammende previste dal regolamento (CEE) n. 4056/86 possono essere notevolmente ridotte in vari casi. Fra questi: a) se, prima dell'invio di una comunicazione degli addebiti, un'impresa fornisce alla Commissione informazioni, documenti o altre prove che contribuiscano materialmente a confermare la sussistenza dell'infrazione e b) se dopo aver ricevuto la comunicazione degli addebiti, un'impresa informa la Commissione che non contesta i fatti materiali sui quali la Commissione fonda le sue accuse.

(169) Nel presente caso i documenti presentati da Anek prima che la Commissione inviasse la comunicazione degli addebiti hanno confermato, in misura significativa, la sussistenza dell'infrazione. Inoltre nessuna delle compagnie ha contestato i fatti su cui si è fondata la comunicazione degli addebiti della Commissione. Tali considerazioni giustificano una riduzione delle ammende del 45 % per Anek e del 20 % per le altre compagnie.

Conclusione sull'importo finale delle ammende

(170) La tabella 5 indica l'importo finale delle ammende tenuto conto degli elementi di cui ai considerando 146-169.

Tabella 5

	Importo finale delle ammende (Mio di EUR)
Minoan	3,26
Anek	1,11
Strintzis	1,5
Adriatica	0,98
Ventouris	1,01
Karageorgis	1,00
Marlines	0,26

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Marlines e Strintzis Lines hanno violato l'articolo 85, paragrafo 1, del trattato CE, concordando i prezzi da applicare ai servizi di traghetto roll-on/roll-off tra Patrasso ed Ancona. Le infrazioni hanno avuto la seguente durata:

- a) nel caso di Minoan Lines e Strintzis Lines, dal 18 luglio 1987 al luglio 1994;
- b) nel caso di Karageorgis Lines, dal 18 luglio 1987 al 27 dicembre 1992;
- c) nel caso di Marlines SA, dal 18 luglio 1987 all'8 dicembre 1989;
- d) nel caso di Anek Lines, dal 6 luglio 1989 al luglio 1994.

2. Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Adriatica di navigazione SpA, Ventouris Group Enterprises SA e Strintzis Lines hanno violato l'articolo 85, paragrafo 1, del trattato CE, concordando le tariffe per autocarri da applicare sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi. Le infrazioni hanno avuto la seguente durata:

- a) nel caso di Minoan Lines, Ventouris Group e Strintzis Lines, dall'8 dicembre 1989 al luglio 1994;
- b) nel caso di Karageorgis Lines, dall'8 dicembre 1989 al 27 dicembre 1992;
- c) nel caso di Anek Lines, dall'8 dicembre 1989 al luglio 1994;
- d) nel caso di Adriatica di navigazione SpA, dal 30 ottobre 1990 al luglio 1994.

Articolo 2

Per l'infrazione di cui all'articolo 1, sono inflitte rispettivamente le seguenti ammende alle imprese sotto indicate:

⁽¹⁾ GU C 207 del 18.7.1996, pag. 4.

- | | |
|---|--|
| — a Minoan Lines, un'ammenda di 3,26 Mio di EUR, | — Minoan Lines
25 th August 17
GR-71202 Heraklion, Creta |
| — a Strintzis Lines, un'ammenda di 1,5 Mio di EUR, | |
| — ad Anek Lines, un'ammenda di 1,11 Mio di EUR, | — Strintzis Lines
26 Akti Possidonos
GR-18531 Pireo |
| — a Marlines, un'ammenda di 0,26 Mio di EUR, | |
| — a Karageorgis Lines, un'ammenda di 1 Mio di EUR, | — Anek Lines
Nikolaou Plastira & Apokoronou
GR-Hania, Creta |
| — a Ventouris Group Enterprises, un'ammenda di 1,01 Mio di EUR, | — Marlines SA
38 Akti Possidonos
GR-18531 Pireo, |
| — ad Adriatica di Navigazione SpA, un'ammenda di 0,98 Mio di EUR. | — Karageorgis Lines
Karageorgis Buildings
Akti Kondyli 26-28
GR-18053 Pireo |

Articolo 3

Entro tre mesi dalla data della notifica della presente decisione, le ammende sono versate sul seguente conto bancario:

Conto n. 310-0933000-43,
Commissione europea
Banque Bruxelles-Lambert,
Agence Européenne,
Rond point Schuman/Schumanplein 5,
B-1040 Bruxelles.

Trascorsi tre mesi, sono automaticamente esigibili interessi al tasso che la Banca centrale europea applica alle sue operazioni in euro, il primo giorno lavorativo del mese in cui la presente decisione è adottata, maggiorato di 3,5 punti percentuali, ossia pari al 7,5 %.

Articolo 4

La presente decisione è indirizzata a:

- | |
|---|
| — Karageorgis Lines
Karageorgis Buildings
Akti Kondyli 26-28
GR-18053 Pireo |
| — Ventouris Group Enterprises SA
91 Leoforos Pireos & Kithiron 2
GR-18541 Pireo |
| — Adriatica di Navigazione SpA
Zattere 1411
I-30123 Venezia |

La presente decisione costituisce titolo esecutivo conformemente all'articolo 192 del trattato CE.

Fatto a Bruxelles, il 9 dicembre 1999.

Per la Commissione

Karel VAN MIERT

Membro della Commissione

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 9 dicembre 1998

relativa al progetto di provvedimento dell'Austria ai fini del risanamento della discarica
«Kiener Deponie Bachmanning»

[notificata con il numero C(1998) 4195]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(1999/272/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 93, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a trasmetterle le proprie osservazioni a norma delle suddette disposizioni,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

Con lettera del 23 settembre 1997 le autorità austriache hanno informato la Commissione dell'intenzione del «Land» Austria Superiore di cofinanziare la decontaminazione della discarica chiusa «Kiener Deponie Bachmanning». La Commissione ha richiesto, con lettera del 20 ottobre 1997, informazioni complementari. La risposta delle autorità austriache è pervenuta il 18 novembre 1997. Dopo un incontro svoltosi a Bruxelles il 12 dicembre 1997, la Commissione, il 18 dicembre 1997, ha inviato una lettera richiedendo ulteriori ragguagli circa talune questioni non ancora chiarite. Con lettera del 21 gennaio 1998 le autorità austriache hanno trasmesso le informazioni richieste, unitamente alla notificazione ufficiale del previsto cofinanziamento dell'operazione da parte del governo federale.

Con lettera in data 22 aprile 1998, la Commissione ha informato il governo austriaco di avere avviato, in relazione all'intervento oggetto della notificazione, un procedimento a norma dell'articolo 93, paragrafo 2, del trattato.

La decisione della Commissione è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* ⁽¹⁾. La Commissione ha invitato i terzi interessati a trasmettere le proprie osservazioni. La Commissione non ha ricevuto alcuna osservazione in merito.

2. DESCRIZIONE DEL PROVVEDIMENTO

La discarica contaminata Kiener Deponie Bachmanning, ora chiusa, è situata nell'Austria Superiore. Il terreno è iscritto nel registro del catasto di 51101 Aichkirchen con il numero 345/2.

Nel periodo dal 1975 al 1983 la discarica è stata gestita dalla società «Kieba Bau GmbH» (in fase di liquidazione), Unterseling 19, A-4672 Bachmanning, (in prosieguo: «Kieba»). Kieba, che si trova in fase di liquidazione, rientra nella definizione di «piccole e medie imprese» ai sensi della raccomandazione della Commissione ⁽²⁾. Il socio principale era il defunto sig. Herbert Kiener.

Il terreno appartiene ad Atlas Immobilienverwaltungs GmbH, Unterseling 19, A-4672 Bachmanning (in prosieguo: «Atlas»). Atlas è stata costituita proprio in relazione alla contaminazione, fatto noto ai soci. Si tratta di una PMI ai sensi della citata raccomandazione della Commissione. Il socio principale era anche in questo caso il sig. Kiener.

Le licenze necessarie per il risanamento della discarica sono state acquisite da ASA Oberösterreich Holding

⁽¹⁾ GU C 201 del 27.6.1998, pag. 8.

⁽²⁾ GU L 107 del 30.4.1996, pag. 4.

GmbH (in prosieguo: «ASA»), un'impresa attiva nel settore della decontaminazione del suolo, facente parte del gruppo francese Electricité de France (EDF) e che ai sensi della citata raccomandazione della Commissione è da considerare una grande impresa.

Il costo complessivo di decontaminazione previsto è di 313,2 milioni di ATS (scellini austriaci) (22,7 milioni di ECU). ASA ha presentato la richiesta di finanziamento pubblico degli interventi di decontaminazione alla federazione e al Land Austria Superiore, rispettivamente in data 22 maggio 1995 e 23 gennaio 1996. L'operazione verrebbe interamente finanziata dallo Stato.

- a) Il governo federale si è impegnato a stanziare 206,7 milioni di ATS (15 milioni di ECU), sulla base di una decisione adottata il 12 giugno 1996 nell'ambito delle «Förderungsrichtlinien 1991 für Altlastensanierung und -sicherung» (direttive per promuovere la decontaminazione e la sicurezza delle discariche chiuse contaminate, in prosieguo «Förderungsrichtlinien 1991»), ed ha stipulato a tale scopo un contratto di sovvenzione con ASA il 20 dicembre 1996.
- b) Il Land Austria Superiore si è impegnato a stanziare 106,5 milioni di ATS (7,7 milioni di ECU), sulla base di una decisione del governo regionale dell'Austria Superiore, del 7 novembre 1996, ed ha a tale scopo stipulato dei contratti di sovvenzione con ASA il 23 e il 28 aprile 1997.

I pagamenti verranno effettuati dietro presentazione delle fatture nel periodo compreso tra il 1998 e l'anno 2000.

3. POSIZIONE INIZIALE DELLA COMMISSIONE

Nella decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 93, paragrafo 2, del trattato la Commissione ha sostenuto quanto segue:

- a) L'Austria avrebbe dovuto notificare il progetto di finanziamento da parte dello Stato a titolo di aiuto «ad hoc», poiché non è sicuro che le autorità federali abbiano applicato le Förderungsrichtlinien 1991 rispettandone tutte le disposizioni, e poiché queste non consentono al Land Austria Superiore di concedere finanziamenti.
- b) Essendo in fase di liquidazione, Kieba non può comunque trarre profitto dal finanziamento statale.
- c) Il finanziamento pubblico può eventualmente procurare, in maniera indiretta, un indebito beneficio ad Atlas, in termini di incremento del valore del terreno e di risparmio di costi per la decontaminazione.

d) Il compenso di ASA potrebbe procurare un indebito profitto all'impresa, visto che le autorità austriache non hanno provato in modo esauriente la sua conformità alle tariffe di mercato.

e) Non è chiaro se gli eventuali aiuti a favore di Atlas e/o ASA possano essere oggetto di deroghe a norma dell'articolo 92 del trattato.

4. POSIZIONE DELL'AUSTRIA

Il 14 luglio 1998 le autorità austriache hanno inviato una lettera in cui rendono nota la loro posizione rispetto alla decisione della Commissione di avviare il procedimento.

Le autorità austriache ribadiscono che l'inquinamento ha già provocato una pericolosa contaminazione delle acque freatiche, da cui l'urgenza di un rapido ed approfondito intervento di decontaminazione del sito. A comprova dell'urgenza di tale intervento, le autorità austriache hanno trasmesso la perizia di un esperto della gestione delle acque, datata 14 maggio 1998, la perizia di un funzionario esperto in chimica delle acque, datata 22 aprile 1998, nonché la perizia di un consulente in medicina, datata 13 maggio 1998.

Come in seguito illustrato in dettaglio, secondo le autorità austriache il finanziamento pubblico dell'intervento di decontaminazione della discarica mira unicamente a tutelare l'ambiente e non è effettuato per promuovere un'impresa. Per tale motivo il finanziamento da parte della federazione e del Land Austria Superiore non costituisce un aiuto ai sensi dell'articolo 92 del trattato. E anche qualora lo fosse, rientrerebbe in ogni modo nel campo di applicazione delle Förderungsrichtlinien 1991. In tale contesto non ha importanza il fatto che la documentazione di cui al punto 4, paragrafo 3, delle suddette direttive fosse stata inclusa o meno nel fascicolo al momento dell'autorizzazione della sovvenzione. La clausola, figurante nel contratto di sovvenzione con ASA, relativa alla disapplicazione di talune disposizioni delle Förderungsrichtlinien 1991, è stata inserita ai fini della certezza del diritto ed è conforme a quanto disposto dalle direttive medesime. Le autorità austriache precisano inoltre, che in base alle Förderungsrichtlinien 1991, i costi ammissibili per l'intervento di decontaminazione possono essere finanziati fino al 100 % e che non ha alcuna rilevanza il fatto che l'onere sia ripartito tra la federazione e altre istanze pubbliche, segnatamente il Land Austria Superiore.

A ciò si aggiunga che Kieba e Atlas non dispongono dei mezzi finanziari per effettuare gli interventi di decontaminazione della discarica. Si fa inoltre presente che nel procedimento amministrativo possono anche

trascorrere dieci anni tra la prima azione delle autorità e l'esecuzione effettiva degli interventi di decontaminazione.

Per quanto riguarda gli strumenti giuridici che le autorità austriache intendono impiegare per esigere da Atlas, Kieba e dai suoi soci, il risarcimento dei costi di decontaminazione, le autorità austriache hanno presentato un parere legale, recante la data del 24 giugno 1998, formulato da due studi legali, dal quale risulta che i mezzi proposti hanno una buona possibilità di successo.

Inoltre, le autorità austriache hanno presentato un estratto del registro delle imprese, attestante che Kieba è in fase di liquidazione. Dalla lettera di un curatore fallimentare di Kieba, datata 11 maggio 1998, si evince che la conclusione del procedimento fallimentare non è ancora prevedibile.

È stato parimenti presentato un estratto del registro delle imprese riguardante Atlas. Per quanto riguarda la situazione finanziaria di Atlas, è stata trasmessa una valutazione elaborata da un'associazione per la tutela del credito. Da tale documento risulta che, oltre alla discarica contaminata, Atlas non dispone di alcun bene patrimoniale degno di nota. In base a quanto dichiarato dalle autorità austriache, Atlas ha cessato la maggioranza della sua attività. Le autorità dubitano inoltre della possibilità di imputare la responsabilità della decontaminazione della discarica ad Atlas. Quest'opinione è confermata dal parere legale formulato da due studi legali, in data 24 giugno 1998.

Le autorità austriache dichiarano che, in base alla legge per la pianificazione territoriale (*oberösterreichischen Raumordnungsgesetz — OÖ ROG*)⁽¹⁾ ed al piano regolatore (foglio 610-1/1996) del comune di Aichkirchen, il terreno in questione è destinato a prato. Le autorità austriache reputano che si debba ritenere che dopo la decontaminazione il terreno verrà destinato ad uso agricolo e forestale. Al riguardo è stata trasmessa la valutazione di un perito giudiziario giurato, indicante il valore commerciale, a decontaminazione avvenuta, stabilito mediante metodo comparativo di valore sulla base della *Liegenschaftsbewertungsgesetz* (legge sulla valutazione dei beni fondiari)⁽²⁾.

Le autorità austriache hanno altresì precisato che ASA percepisce un compenso per i propri servizi, allegando il parere di due periti giudiziari giurati, competenti in materia di aggiudicazione di appalti, che stabilisce che il compenso è adeguato.

5. VALUTAZIONE DELL'INTERVENTO STATALE

Nel valutare il caso la Commissione si è basata sulle informazioni trasmesse dalle autorità austriache nella lettera del 14 luglio 1998.

5.1. Obblighi di notificazione

Le autorità austriache hanno approvato il finanziamento pubblico a favore degli interventi di decontaminazione il 12 luglio 1996 e hanno stipulato il contratto di sovvenzione con ASA il 20 dicembre 1996. Il finanziamento è stato stanziato sulla base delle *Förderungsrichtlinien* 1991.

Le *Förderungsrichtlinien* 1991 sono state notificate all'autorità di vigilanza dell'EFTA il 2 marzo 1993, a titolo di disposizioni preesistenti, e protocollate con il numero ESA 30-151. Nell'ambito di detto regime, il governo federale può finanziare, fino al 100 %, gli interventi di decontaminazione connessi a discariche. Il regime ha cessato di essere in vigore allorché la Commissione ha approvato le nuove *Förderungsrichtlinien* del 1997, mediante lettera in data 10 febbraio 1997. Nella fattispecie si applicano pertanto le *Förderungsrichtlinien* 1991.

La Commissione constata tuttavia che all'epoca in cui il governo federale ha autorizzato il finanziamento e firmato il contratto di sovvenzione non era ancora stata definita la procedura ottimale di decontaminazione. Gli accordi in merito sono stati firmati rispettivamente il 17 e 18 giugno 1997 ed il 14 luglio. Il punto 4, paragrafo 3, delle *Förderungsrichtlinien* 1991 statuisce che tali informazioni debbano essere disponibili all'atto della firma del contratto di sovvenzione. Di conseguenza le autorità austriache non hanno soddisfatto tutti i requisiti fissati dal summenzionato regime vigente in materia di aiuti.

A ciò si aggiunga che il contratto di sovvenzione stipulato tra ASA e le autorità federali esclude alcune disposizioni delle *Förderungsrichtlinien* 1991. Le autorità austriache hanno dichiarato al riguardo che ciò sarebbe stato necessario, in quanto il contratto di sovvenzione tra ASA e il governo federale non può imporre alcun obbligo a Kieba ed Atlas, visto che le due imprese non sono parti contraenti del contratto di sovvenzione. La Commissione ritiene che queste clausole di esclusione procurino un vantaggio all'impresa responsabile dell'inquinamento, Kieba, e all'impresa proprietaria del fondo, Atlas. Le *Förderungsrichtlinien* 1991 contemplano inequivocabilmente determinati obblighi per il proprietario del terreno e per il responsabile dell'inquinamento. In realtà, la federazione austriaca può accordare un finanziamento pubblico nell'ambito del suddetto regime solo qualora il proprietario del terreno ed il responsabile dell'inquinamento siano disposti o possano essere costretti ad adempiere agli obblighi previsti dal regime medesimo. Avendo escluso l'applicazione di alcune disposizioni, il

⁽¹⁾ LGBL. n. 114/1993.

⁽²⁾ BGBl. n. 150/1992.

governo federale non ha rispettato tutte le condizioni stabilite dalle *Förderungsrichtlinien* 1991.

Inoltre, a norma delle *Förderungsrichtlinien* 1991 il Land Austria Superiore non è autorizzato ad erogare finanziamenti, per cui le misure di finanziamento che ad esso fanno capo non rientrano nel campo d'applicazione di tale regime preesistente.

In considerazione dell'inosservanza da parte del governo federale di tutte le disposizioni delle *Förderungsrichtlinien* 1991 e del fatto che il finanziamento da parte del Land Austria Superiore non ricade sotto alcun regime preesistente o approvato, le autorità austriache erano tenute a notificare il progetto di finanziamento pubblico da parte del governo federale a titolo di aiuti «ad hoc», a norma dell'articolo 93, paragrafo 3, del trattato.

5.2. Kieba

Nel diritto amministrativo austriaco — in particolare la legge sul diritto delle acque⁽¹⁾, la legge sulla gestione dei rifiuti⁽²⁾ e il regolamento sull'attività industriale⁽³⁾ — vigono diverse disposizioni in materia di responsabilità. In base alla normativa ambientale relativa alle discariche, la responsabilità primaria va in ogni caso imputata alla persona giuridica la cui attività abbia cagionato il danno. Si considera pertanto responsabile o il gestore della discarica o la persona che ha proceduto alla sua chiusura.

L'ufficio distrettuale Wels-Land ha rilasciato a Kieba, in data 29 maggio 1978 e in data 22 maggio 1979 (Foglio WA 1-16-1976), una licenza per la gestione di una discarica di rifiuti domestici e speciali, sulla base della legge sul diritto delle acque. Kieba è anche l'impresa responsabile della chiusura della discarica. Secondo quanto affermano le autorità austriache, esistono numerose prove che attestano l'inosservanza da parte dell'impresa dei termini delle suddette licenze, sia per quanto riguarda il tipo di rifiuti trattati sia delle scadenze. Infatti, benché il 31 dicembre 1981 fosse scaduta la licenza concessa in forza della legge sul diritto delle acque, l'impresa ha continuato la propria attività, molto probabilmente fino ad aprile o maggio del 1983. Secondo quanto riferito dalle autorità austriache, Kieba sarebbe l'unica impresa individuata quale responsabile dell'inquinamento.

In conformità all'articolo 31, paragrafo 1, e all'articolo 138, paragrafo 1, della legge sul diritto delle acque («Wasserrechtsgesetz»), all'articolo 32, paragrafo 1, della legge federale sulla gestione dei rifiuti («Abfallwirtschaftsgesetz des Bundes») nonché all'articolo 83, paragrafo 3, del regolamento sull'attività industriale («Gewerbeordnung»), le autorità amministrative austriache sono tenute a chiamare in causa come responsabile principale la suddetta impresa. Le autorità austriache avevano pertanto ingiunto a Kieba di risanare la discarica contaminata già il 9 agosto 1991. Kieba si è appellata contro tale decisione, vincendo il ricorso per motivi formali.

Le autorità austriache non hanno emanato alcun altro provvedimento, né intendono farlo nel prossimo futuro, visto che il 29 settembre 1996 il tribunale provinciale di Wels ha avviato una procedura fallimentare nei confronti di Kieba. Anche l'eredità del defunto socio principale di Kieba, il sig. Herbert Kiener, è stata oggetto di un procedimento d'insolvenza. Finora nessuno ha accettato l'eredità.

La Commissione rileva che, attraverso il finanziamento degli interventi di decontaminazione, la federazione e il Land Austria Superiore si accollano obblighi che incombono al soggetto responsabile. Va comunque tenuto conto del fatto che Kieba è in fase di liquidazione e non svolge più alcuna attività. Di conseguenza non può trarre profitto dal finanziamento pubblico e gli eventuali vantaggi fruiti in passato non possono più pregiudicare gli scambi tra gli Stati membri.

La Commissione prende inoltre atto dell'impegno assunto dalle autorità austriache di ricorrere a tutti i mezzi disponibili per recuperare da Kieba i costi inerenti alla decontaminazione. Per esigere la restituzione dei pagamenti ingiustamente effettuati si avvierà un'azione per arricchimento senza giusta causa, ai sensi dell'articolo 1042 del codice civile, e si agirà in giudizio per ottenere il risarcimento del danno ai sensi dell'articolo 1295.

5.3. Atlas

Le leggi federali sul diritto delle acque e sulla gestione dei rifiuti contengono disposizioni specifiche in materia di responsabilità applicabili alla proprietà fondiaria. Le autorità austriache dubitano tuttavia della possibilità di chiamare in causa Atlas sulla base di tali disposizioni della normativa ambientale. Tale giudizio è condiviso da entrambi i pareri legali.

La Commissione fa presente, tuttavia, che Atlas è stata costituita proprio in relazione alla contaminazione, fatto noto al momento della costituzione. A ciò si aggiunga che tra Atlas e Kieba intercorrono stretti rapporti societari. La Commissione ritiene pertanto che, a titolo di risarcimento, Atlas e Kieba rispondono in modo solidale. Infatti, se ASA effettua la decontaminazione fruendo di sovvenzioni statali, l'intervento finanziario potrebbe procurare un vantaggio ad Atlas, poiché l'impresa eviterebbe di sostenere i costi della decontaminazione.

⁽¹⁾ BGBl. n. 215/1959, testo aggiornato BGBl. n. 85/1997.

⁽²⁾ BGBl. n. 325/1990, testo aggiornato BGBl. n. 115/1997.

⁽³⁾ BGBl. n. 50/1974.

La Commissione rileva che secondo le informazioni fornite dalle autorità austriache l'impresa non svolge alcuna attività commerciale degna di nota e che si troverebbe addirittura in difficoltà finanziarie. Il pericolo che il suddetto vantaggio falsi la concorrenza al momento attuale è limitato. La Commissione non può tuttavia escludere che un terzo acquisti le quote di capitale dell'impresa e sviluppi le attività aziendali in modo suscettibile di incidere sugli scambi tra gli Stati membri. Il finanziamento pubblico dell'intervento di decontaminazione rafforzerebbe la posizione di Atlas rispetto ai concorrenti del mercato SEE, i cui terreni contaminati non beneficiano di un simile intervento a titolo gratuito. Per questo motivo la Commissione non può escludere che i vantaggi di Atlas derivanti dalla sovvenzione pubblica possano incidere in futuro sulla concorrenza nel mercato SEE, falsandola. Per Atlas il finanziamento può costituire un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE.

Ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE, gli aiuti aventi le caratteristiche ivi indicate sono in linea di principio incompatibili con il mercato comune. All'articolo 92, paragrafo 2, del trattato e all'articolo 61, paragrafi 2 e 3, dell'accordo SEE sono specificati gli aiuti che, in via derogatoria, possono essere giudicati compatibili con il mercato comune. Nella fattispecie non si applica alcuna delle deroghe contemplate.

Le deroghe di cui all'articolo 92, paragrafo 2, del trattato e all'articolo 61, paragrafo 2, dell'accordo SEE non si applicano, non trattandosi né di aiuti a carattere sociale né di aiuti destinati ad ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali, né di aiuti concessi all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania, che risentono della divisione della Germania.

Le deroghe contemplate all'articolo 92, paragrafo 3, lettera a), del trattato e all'articolo 61, paragrafo 3, lettera a), dell'accordo SEE, nonché le deroghe regionali di cui all'articolo 92, paragrafo 3, lettera c), del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera c), dell'accordo SEE non possono essere invocate, in quanto la sede di Atlas non è situata in una zona ammessa al beneficio degli aiuti regionali.

Quanto all'articolo 92, paragrafo 3, lettera b), del trattato e all'articolo 61, paragrafo 3, lettera b), dell'accordo SEE, la Commissione rileva che il progetto in discorso non è conforme ai criteri applicati dalla Commissione nel valutare la conformità alla disposizione relativa ai «progetti di comune interesse europeo», e che l'aiuto non è destinato a rimediare a gravi turbative dell'economia di uno Stato membro.

Non si applica neppure la prima della deroga contemplata dall'articolo 92, paragrafo 3, lettera c), del trattato e dall'articolo 61, paragrafo 3, lettera c), dell'accordo SEE, riguardante gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività economiche, poiché il finanziamento in discorso non persegue tali finalità settoriali.

Parimenti inapplicabili sono le disposizioni derogatorie dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera d), del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera d), dell'accordo SEE, poiché gli aiuti non sono destinati a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio.

La Commissione rileva che è altresì inequivocabilmente in contrasto con il principio «chi inquina paga», sancito dall'articolo 130 R del trattato, il fatto che il responsabile dell'inquinamento alieni il suo terreno contaminato ad una delle sue imprese, allo scopo di eludere i costi dell'intervento di decontaminazione, che l'impresa responsabile vada in fallimento e che l'attività commerciale sia proseguita dalla nuova impresa.

Per le ragioni sopra indicate, la Commissione reputa che nella fattispecie non si applichi alcuna deroga.

Essa prende tuttavia atto del fatto che le autorità austriache si sono impegnate a ricorrere a tutti i mezzi disponibili per ottenere, anche da ATLAS, la restituzione dei costi inerenti alla decontaminazione. La Commissione ritiene che il rimborso da parte di ATLAS dei costi sostenuti per la decontaminazione escluderebbe la possibilità che il finanziamento dell'intervento di decontaminazione procuri un vantaggio a tale impresa e che pertanto la misura in discussione costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 92 del trattato.

5.4. ASA

In data 29 dicembre 1994, la «ASA Inerta Abfallbehandlungs GmbH» ha presentato domanda, di propria iniziativa, per ottenere tutte le autorizzazioni necessarie, a norma dell'articolo 32, paragrafo 4, della legge per la promozione della tutela ambientale («Umweltförderungsgesetz»)⁽¹⁾ per procedere alla decontaminazione della discarica. La legge in parola è stata notificata alle autorità di vigilanza dell'EFTA come regime d'aiuti preesistente. Le licenze (UR-450000/323-1996) sono state rilasciate il 22 febbraio 1996, in base alla legge sulla gestione dei rifiuti, e l'8 marzo 1996 in base alla legge sulla tutela della natura e del paesaggio del Land Austria Superiore. Successivamente, ASA ha acquisito le licenze rilasciate alla ASA Inerta Abfallbehandlungs GmbH.

⁽¹⁾ BGBl. n. 185/1993.

Le autorità austriache hanno stipulato dei contratti di sovvenzione con ASA, poiché solo questa impresa disponeva delle licenze necessarie. La Commissione constata che i contratti con ASA sono stati conclusi senza dare la possibilità ad altri concorrenti austriaci o stranieri di partecipare alla licitazione. Era pertanto necessario verificare se il compenso di ASA fosse conforme al prezzo di mercato.

La Commissione rileva che ASA non effettua direttamente gli interventi di decontaminazione, ma li programma e li coordina in qualità di appaltatore principale. Per i suoi servizi di appaltatore principale, ASA percepirà un compenso di 37,3 milioni di ATS (2,7 milioni di ECU) sull'importo complessivo di 313,2 milioni di ATS (22,7 milioni di ECU) previsto per i costi di decontaminazione.

Le autorità austriache hanno dimostrato che il compenso di ASA è stato fissato in base alle «Honorarleitlinien für Generalplaner» (orientamenti in materia di tariffe delle imprese incaricate del coordinamento generale), che a loro volta si basano sul «Gebührenordnung Projektmanagement» (regime tariffario per la gestione di progetti) e sul «Gebührenordnung Bauwesen» (regime tariffario per l'edilizia). Le autorità austriache hanno inoltre dimostrato che, in base agli accordi, ASA percepisce solo l'85 % degli importi indicati da tali regimi. A tal fine sono stati trasmessi i pareri elaborati da due periti giudiziari giurati, che confermano che il compenso è conforme al prezzo di mercato.

Dopo un approfondito esame delle informazioni trasmesse, la Commissione condivide il giudizio delle autorità austriache che il compenso percepito da ASA per la propria attività di pianificazione e coordinamento sia equo e che non contenga alcun elemento di aiuto di Stato, ai sensi dell'articolo 92 del trattato.

La Commissione osserva che non sono ancora concluse le indagini condotte per accertare se nell'aggiudicazione le autorità austriache si siano attenute alle disposizioni della direttiva 92/50/CEE del Consiglio, del 18 giugno 1992, che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di servizi⁽¹⁾. La presente decisione non pregiudica in alcun modo l'esito di tali indagini.

Per quanto riguarda i lavori di decontaminazione da parte di subappaltatori, la Commissione rileva che, in base alle condizioni fissate dai contratti di sovvenzione, ASA è assoggettata alla direttiva Ö-norm-A-2050 riguardante il coordinamento delle procedure di aggiudicazione di appalti pubblici di servizi. Le autorità austriache hanno trasmesso un elenco dettagliato dei lavori che saranno eseguiti da subappaltatori, dimo-

strando che la maggioranza dei lavori saranno aggiudicati mediante bandi pubblici di gara. La Commissione conclude pertanto che anche nel compenso dei subappaltatori non si ravvisa alcun elemento di aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 92 del trattato.

6. CONCLUSIONI

Tenendo conto delle considerazioni suesposte in merito alla valutazione del finanziamento pubblico della decontaminazione della discarica Kiener Deponie Bachmanning, la Commissione constata quanto segue:

- a) l'impresa responsabile dell'inquinamento, Kieba, è in fase di liquidazione e non svolge più alcuna attività. Di conseguenza il finanziamento pubblico in questione non può arrecarle alcun vantaggio;
- b) qualora gli interventi di decontaminazione siano effettuati mediante sovvenzione pubblica, Atlas potrebbe trarne un vantaggio, in termini di risparmio di costi per la decontaminazione, nel qual caso il suddetto finanziamento costituirebbe un aiuto di Stato per Atlas, aiuto per il quale non si applicano le deroghe contemplate dall'articolo 92, paragrafi 2 e 3, del trattato; esigendo la restituzione da parte di Atlas dei costi sostenuti per la decontaminazione si escluderebbe peraltro la possibilità che il finanziamento pubblico in questione costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 92 del trattato;
- c) l'impresa ASA, impegnata nell'intervento di decontaminazione della discarica, percepisce un compenso per la propria attività di programmazione e coordinamento. Il suddetto compenso non contiene alcun elemento qualificabile come aiuto di Stato.

Di conseguenza rispettando la suddetta condizione — del rimborso dei costi di decontaminazione da parte di Atlas — il governo federale austriaco e il Land Austria Superiore possono, sulla base della notificazione presentata, finanziare interamente gli interventi di decontaminazione. Le autorità austriache devono esigere da Atlas la restituzione della totalità dei costi in base alle procedure e disposizioni di diritto interno, con gli interessi maturati a decorrere dalla data di pagamento fino a quella del rimborso totale, calcolati applicando il tasso di riferimento impiegato per il calcolo dell'equivalente sovvenzione netto degli aiuti regionali in Austria,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il previsto finanziamento pubblico della decontaminazione della discarica chiusa Kiener Deponie Bachman-

⁽¹⁾ GU L 209 del 24.7.1992, pag. 1.

ning, il cui costo complessivo è di 313,2 milioni di ATS (22,7 milioni di ECU), non costituisce un aiuto di Stato, salva l'osservanza dell'articolo 2.

Articolo 2

L'Austria ingiunge ad Atlas di risarcire i costi di decontaminazione finanziati con denaro pubblico e ne ottiene l'effettivo pagamento. La restituzione avviene conformemente alle procedure e disposizioni interne, addebitando ad Atlas gli interessi maturati a decorrere dalla data di pagamento fino al rimborso dei costi di decontaminazione, calcolati prendendo a riferimento il tasso applicato per l'equivalente sovvenzione netto vigente per gli aiuti regionali in Austria.

Articolo 3

L'Austria comunica entro due mesi dalla notificazione della presente decisione le misure adottate per conformarsi.

Articolo 4

La Repubblica d'Austria è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 9 dicembre 1998.

Per la Commissione

Karel VAN MIERT

Membro della Commissione
