

Gazzetta ufficiale

dell'Unione europea

L 53

Edizione
in lingua italiana

Legislazione

48° anno
26 febbraio 2005

Sommario

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

Regolamento (CE) n. 322/2005 della Commissione, del 25 febbraio 2005, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli	1
Regolamento (CE) n. 323/2005 della Commissione, del 25 febbraio 2005, che fissa gli importi massimi degli aiuti per la crema, il burro e per il burro concentrato per la 158 ^a gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento (CE) n. 2571/97	3
Regolamento (CE) n. 324/2005 della Commissione, del 25 febbraio 2005, che fissa i prezzi minimi di vendita del burro per la 158 ^a gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento (CE) n. 2571/97	5
Regolamento (CE) n. 325/2005 della Commissione, del 25 febbraio 2005, che fissa l'importo massimo dell'aiuto per il burro concentrato per la 330 ^a gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento (CEE) n. 429/90	7
Regolamento (CE) n. 326/2005 della Commissione, del 25 febbraio 2005, relativa alla 14 ^a gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento (CE) n. 2771/1999	8
Regolamento (CE) n. 327/2005 della Commissione, del 25 febbraio 2005, relativo alla 77 ^a gara particolare effettuata nel quadro della gara permanente di cui al regolamento (CE) n. 2799/1999	9
Regolamento (CE) n. 328/2005 della Commissione, del 25 febbraio 2005, relativo alla 13 ^a gara parziale indetta nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento (CE) n. 214/2001	10
Regolamento (CE) n. 329/2005 della Commissione, del 25 febbraio 2005, che fissa quantitativi indicativi e massimali individuali per il rilascio di titoli d'importazione di banane nella Comunità per il secondo trimestre del 2005, nel quadro dei contingenti tariffari A/B e C	11
Regolamento (CE) n. 330/2005 della Commissione, del 25 febbraio 2005, che fissa quantitativi indicativi e massimali individuali per il rilascio di titoli nel quadro del quantitativo aggiuntivo per l'importazione di banane nei nuovi Stati membri per il secondo trimestre del 2005	13

Prezzo: 18 EUR

(segue)

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

Spedizione in abbonamento postale, articolo 2, comma 20/C, legge 662/96 — Milano.

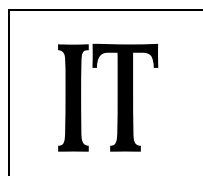
★ Regolamento (CE) n. 331/2005 della Commissione, del 25 febbraio 2005, recante fissazione dell'aiuto di cui al regolamento (CE) n. 1255/1999 del Consiglio per l'ammasso privato di burro e crema di latte e recante deroga al regolamento (CE) n. 2771/1999	15
★ Regolamento (CE) n. 332/2005 della Commissione, del 25 febbraio 2005, relativo al pagamento delle restituzioni alle esportazioni in Croazia di prodotti del codice NC 0406 per le quali sono stati richiesti titoli anteriormente al 1° giugno 2003	17
Regolamento (CE) n. 333/2005 della Commissione, del 25 febbraio 2005, che fissa il correttivo applicabile alla restituzione per i cereali	18
Regolamento (CE) n. 334/2005 della Commissione, del 25 febbraio 2005, che fissa le restituzioni applicabili ai prodotti dei settori dei cereali e del riso forniti nel quadro di azioni d'aiuto alimentare comunitarie e nazionali	20
Regolamento (CE) n. 335/2005 della Commissione, del 25 febbraio 2005, concernente il rilascio dei titoli d'importazione per l'aglio importato nel quadro del contingente tariffario autonomo aperto dal regolamento (CE) n. 218/2005	22
Regolamento (CE) n. 336/2005 della Commissione, del 25 febbraio 2005, concernente il rilascio dei titoli d'importazione per certe conserve di funghi importate nel quadro del contingente tariffario autonomo aperto dal regolamento (CE) n. 220/2005	23
Regolamento (CE) n. 337/2005 della Commissione, del 25 febbraio 2005, che sospende gli acquisti di burro in taluni Stati membri	24
Regolamento (CE) n. 338/2005 della Commissione, del 25 febbraio 2005, che fissa la restituzione massima all'esportazione di riso lavorato parboiled a grani lunghi B a destinazione di alcuni paesi terzi nell'ambito della gara indetta dal regolamento (CE) n. 2032/2004	25
Regolamento (CE) n. 339/2005 della Commissione, del 25 febbraio 2005, relativo alle offerte presentate nell'ambito della gara per la determinazione della sovvenzione alla spedizione di riso semigreggio a grani lunghi B a destinazione dell'isola della Riunione di cui al regolamento (CE) n. 2033/2004	26
Regolamento (CE) n. 340/2005 della Commissione, del 25 febbraio 2005, relativo alle offerte presentate per l'esportazione di riso lavorato a grani tondi medi e lunghi A a destinazione di alcuni paesi terzi nell'ambito della gara di cui al regolamento (CE) n. 2031/2004	27
★ Regolamento (CE) n. 341/2005 della Commissione, del 25 febbraio 2005, che modifica i regolamenti (CE) n. 1432/94 e (CE) n. 1458/2003 per quanto concerne i quantitativi massimi per le domande di titoli di importazione di carni suine	28

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

Commissione

2005/163/CE:

★ Decisione della Commissione, del 16 marzo 2004, relativa agli aiuti di stato corrisposti dall'Italia alle compagnie marittime Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar (Gruppo Tirrenia) [notificata con il numero C(2004) 470] ⁽¹⁾	29
---	----

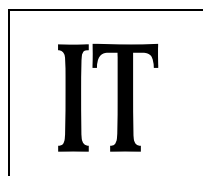


⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

- ★ **Decisione della Commissione, dell'8 settembre 2004, relativa all'aiuto di stato cui il Belgio intende dare esecuzione a favore di Stora Enso Langerbrugge [notificata con il numero C(2004) 3351] ⁽¹⁾** 66
-

Rettifiche

- ★ **Rettifica del regolamento (CE) n. 1582/2004 della Commissione, dell'8 settembre 2004, che apre un'inchiesta relativa alla possibile elusione delle misure antidumping istituite dal regolamento (CE) n. 1470/2001 del Consiglio sulle importazioni di lampade elettroniche fluorescenti compatte integrali (CFL-i) originarie della Repubblica popolare cinese mediante importazioni di lampade elettroniche fluorescenti compatte integrali (CFL-i) spedite dal Vietnam, dal Pakistan o dalle Filippine, indipendentemente dal fatto che siano dichiarate o meno originarie del Vietnam, del Pakistan e delle Filippine, e che dispone la registrazione di tali importazioni (GU L 289 del 10.9.2004)** 78
- ★ **Rettifica del regolamento (CE) n. 305/2005 della Commissione, del 19 ottobre 2004, che modifica il regolamento (CE) n. 312/2003 del Consiglio per quanto riguarda i contingenti tariffari applicabili a determinati prodotti originari del Cile (GU L 52 del 25.2.2005)** 78



⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

I

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

REGOLAMENTO (CE) N. 322/2005 DELLA COMMISSIONE**del 25 febbraio 2005****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

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

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 3223/94 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali nel quadro dell'Uruguay Round, i criteri in base ai quali la Commissione fissa i valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e per i periodi precisati nell'allegato.

- (2) In applicazione di tali criteri, i valori forfettari all'importazione devono essere fissati ai livelli figuranti nell'allegato del presente regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 26 febbraio 2005.

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

Fatto a Bruxelles, il 25 febbraio 2005.

Per la Commissione

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

*Direttore generale dell'Agricoltura e
dello sviluppo rurale*

⁽¹⁾ GU L 337 del 24.12.1994, pag. 66. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1947/2002 (GU L 299 dell'1.11.2002, pag. 17).

ALLEGATO

al regolamento della Commissione, del 25 febbraio 2005, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli

(EUR/100 kg)		
Codice NC	Codice paesi terzi ⁽¹⁾	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	052	121,9
	204	66,1
	212	151,1
	624	193,8
	999	133,2
0707 00 05	052	173,6
	068	152,0
	204	115,9
	220	230,6
	999	168,0
0709 10 00	220	36,6
	999	36,6
0709 90 70	052	190,8
	204	176,4
	999	183,6
0805 10 20	052	56,3
	204	46,4
	212	50,5
	220	39,2
	624	67,5
	999	52,0
0805 20 10	204	87,1
	624	84,0
	999	85,6
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	052	59,6
	204	97,6
	400	84,9
	464	56,0
	624	87,7
	662	49,9
	999	72,6
0805 50 10	052	56,5
	999	56,5
0808 10 80	400	107,9
	404	96,3
	508	80,2
	512	95,5
	524	56,8
	528	76,5
	720	51,1
	999	80,6
0808 20 50	388	79,3
	400	95,6
	512	58,7
	528	69,1
	999	75,7

⁽¹⁾ Nomenclatura dei paesi stabilita dal regolamento (CE) n. 2081/2003 della Commissione (GU L 313 del 28.11.2003, pag. 11). Il codice «999» rappresenta le «altre origini».

REGOLAMENTO (CE) N. 323/2005 DELLA COMMISSIONE**del 25 febbraio 2005****che fissa gli importi massimi degli aiuti per la crema, il burro e per il burro concentrato per la 158^a gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento (CE) n. 2571/97**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1255/1999 del Consiglio, del 17 maggio 1999, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari⁽¹⁾, in particolare l'articolo 10,

considerando quanto segue:

- (1) A norma del regolamento (CE) n. 2571/97 della Commissione, del 15 dicembre 1997, relativo alla vendita a prezzo ridotto di burro e alla concessione di un aiuto per la crema, il burro e il burro concentrato destinati alla fabbricazione dei prodotti della pasticceria, di gelati e di altri prodotti alimentari⁽²⁾, gli organismi di intervento vendono mediante gara alcuni quantitativi di burro di intervento da essi detenuti ed erogano un aiuto per la crema, il burro e il burro concentrato. A norma dell'articolo 18 del citato regolamento, si procede alla fissazione, tenendo conto delle offerte ricevute per ogni gara particolare, di un prezzo minimo di vendita del burro e di un importo massimo dell'aiuto per la crema, il burro e il

burro concentrato, che possono essere differenziati secondo la destinazione, il tenore di materia grassa del burro e il modo di utilizzazione, ovvero si può decidere di non dare seguito alla gara. Conseguentemente occorre fissare l'importo o gli importi delle cauzioni di trasformazione.

- (2) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per il latte e i prodotti lattiero-caseari,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Per la 158^a gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente indetta dal regolamento (CE) n. 2571/97 l'importo massimo degli aiuti, nonché gli importi delle cauzioni di trasformazione sono fissati nella tabella riportata nell'allegato.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 26 febbraio 2005.

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

Fatto a Bruxelles, il 25 febbraio 2005.

Per la Commissione

Mariann FISCHER BOEL

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 160 del 26.6.1999, pag. 48. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 186/2004 della Commissione (GU L 29 del 3.2.2004, pag. 6).

⁽²⁾ GU L 350 del 20.12.1997, pag. 3. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2250/2004 (GU L 381 del 28.12.2004, pag. 25).

ALLEGATO

al regolamento della Commissione, del 25 febbraio 2005, che fissa gli importi massimi degli aiuti per la crema, il burro e per il burro concentrato per la 158ª gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento (CE) n. 2571/97

(EUR/100 kg)

Formula		A		B	
Modo di utilizzazione		Con rivelatori	Senza rivelatori	Con rivelatori	Senza rivelatori
Importo massimo dell'aiuto	Burro \geq 82 %	56	52	55,5	52
	Burro < 82 %	54,5	50,8	—	49,75
	Burro concentrato	67,5	63,5	67	63,5
	Crema			26	22
Cauzione di trasformazione	Burro	62	—	61	—
	Burro concentrato	74	—	74	—
	Crema	—	—	29	—

REGOLAMENTO (CE) N. 324/2005 DELLA COMMISSIONE**del 25 febbraio 2005****che fissa i prezzi minimi di vendita del burro per la 158^a gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento (CE) n. 2571/97**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1255/1999 del Consiglio, del 17 maggio 1999, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari⁽¹⁾, in particolare l'articolo 10,

considerando quanto segue:

- (1) A norma del regolamento (CE) n. 2571/97 della Commissione, del 15 dicembre 1997, relativo alla vendita a prezzo ridotto di burro e alla concessione di un aiuto per la crema, il burro e il burro concentrato destinati alla fabbricazione dei prodotti della pasticceria, di gelati e di altri prodotti alimentari⁽²⁾, gli organismi di intervento vendono mediante gara alcuni quantitativi di burro di intervento da essi detenuti ed erogano un aiuto per la crema, il burro e il burro concentrato. A norma dell'articolo 18 del citato regolamento, si procede alla fissazione, tenendo conto delle offerte ricevute per ogni gara particolare, di un prezzo minimo di vendita del burro e di un importo massimo dell'aiuto per la crema, il burro e il

burro concentrato, che possono essere differenziati secondo la destinazione, il tenore di materia grassa del burro e il modo di utilizzazione, ovvero si può decidere di non dare seguito alla gara. Conseguentemente occorre fissare l'importo o gli importi delle cauzioni di trasformazione.

- (2) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per il latte e i prodotti lattiero-caseari,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Per la 158^a gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente indetta dal regolamento (CE) n. 2571/97, i prezzi minimi di vendita del burro di intervento nonché gli importi delle cauzioni di trasformazione sono fissati nella tabella riportata nell'allegato.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 26 febbraio 2005.

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

Fatto a Bruxelles, il 25 febbraio 2005.

Per la Commissione

Mariann FISCHER BOEL

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 160 del 26.6.1999, pag. 48. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 186/2004 della Commissione (GU L 29 del 3.2.2004, pag. 6).

⁽²⁾ GU L 350 del 20.12.1997, pag. 3. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2250/2004 (GU L 381 del 28.12.2004, pag. 25).

ALLEGATO

al regolamento della Commissione, del 25 febbraio 2005, che fissa i prezzi minimi di vendita del burro per la 158ª gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento (CE) n. 2571/97

(EUR/100 kg)

Formula			A		B	
Modo di utilizzazione			Con rivelatori	Senza rivelatori	Con rivelatori	Senza rivelatori
Prezzo minimo di vendita	Burro $\geq 82\%$	Nello stato in cui si trova	—	210	—	—
		Concentrato	—	—	—	—
Cauzione di trasformazione		Nello stato in cui si trova	—	73	—	—
		Concentrato	—	—	—	—

REGOLAMENTO (CE) N. 325/2005 DELLA COMMISSIONE

del 25 febbraio 2005

che fissa l'importo massimo dell'aiuto per il burro concentrato per la 330^a gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento (CEE) n. 429/90

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1255/1999 del Consiglio, del 17 maggio 1999, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari⁽¹⁾, in particolare l'articolo 10,

considerando quanto segue:

- (1) A norma del regolamento (CEE) n. 429/90 della Commissione, del 20 febbraio 1990, relativo alla concessione tramite gara di un aiuto per il burro concentrato destinato al consumo diretto nella Comunità⁽²⁾, gli organismi di intervento istituiscono una gara permanente per la concessione di un aiuto per il burro concentrato. A norma dell'articolo 6 del citato regolamento, alla luce delle offerte ricevute per ciascuna gara particolare, si procede alla fissazione di un importo massimo dell'aiuto per il burro concentrato avente tenore minimo di grassi pari al 96 %, ovvero si decide di non dare seguito alla gara. Occorre di conseguenza stabilire l'importo della cauzione di destinazione.

- (2) È opportuno fissare, in ragione delle offerte ricevute, l'importo massimo dell'arrivo dell'aiuto al livello sotto indicato e di determinare in conseguenza la cauzione di destinazione.
- (3) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per il latte e i prodotti lattiero-caseari,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Per la 330^a gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente istituita dal regolamento (CEE) n. 429/90, l'importo massimo dell'aiuto e la cauzione di destinazione sono fissati come segue:

— importo massimo dell'aiuto:	66,6 EUR/100 kg,
— cauzione di destinazione:	74 EUR/100 kg.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 26 febbraio 2005.

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

Fatto a Bruxelles, il 25 febbraio 2005.

Per la Commissione
Mariann FISCHER BOEL
Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 160 del 26.6.1999, pag. 48. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 186/2004 della Commissione (GU L 29 del 3.2.2004, pag. 6).

⁽²⁾ GU L 45 del 21.2.1990, pag. 8. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2250/2004 (GU L 381 del 28.12.2004, pag. 25).

REGOLAMENTO (CE) N. 326/2005 DELLA COMMISSIONE
del 25 febbraio 2005
relativa alla 14ª gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento
(CE) n. 2771/1999

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1255/1999 del Consiglio, del 17 maggio 1999, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari⁽¹⁾, in particolare l'articolo 10, lettera c),

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 21 del regolamento (CE) n. 2771/1999 della Commissione, del 16 dicembre 1999, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1255/1999 del Consiglio per quanto riguarda le misure di intervento sul mercato del burro e della crema di latte⁽²⁾, gli organismi di intervento hanno messo in vendita mediante gara permanente alcuni quantitativi di burro da essi detenuti.
- (2) Tenendo conto delle offerte ricevute, per ciascuna gara particolare è fissato un prezzo minimo di vendita oppure

si decide di non procedere all'aggiudicazione, conformemente al disposto dell'articolo 24 bis del regolamento (CE) n. 2771/1999.

- (3) L'esame delle offerte ricevute porta a non dare seguito alla gara.
- (4) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per il latte e i prodotti lattiero-caseari,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Per la 14ª gara particolare indetta ai sensi del regolamento (CE) n. 2771/1999, per la quale il termine di presentazione delle offerte è scaduto il 22 febbraio 2005, non è dato alcun seguito alla gara.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 26 febbraio 2005.

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

Fatto a Bruxelles, il 25 febbraio 2005.

Per la Commissione
Mariann FISCHER BOEL
Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 160 del 26.6.1999, pag. 48. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 186/2004 della Commissione (GU L 29 del 3.2.2004, pag. 6).

⁽²⁾ GU L 333 del 24.12.1999, pag. 11. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2250/2004 (GU L 381 del 28.12.2004, pag. 25).

REGOLAMENTO (CE) N. 327/2005 DELLA COMMISSIONE**del 25 febbraio 2005****relativo alla 77ª gara particolare effettuata nel quadro della gara permanente di cui al regolamento (CE) n. 2799/1999**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1255/1999 del Consiglio, del 17 maggio 1999, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari⁽¹⁾, in particolare l'articolo 10,

considerando quanto segue:

(1) In virtù dell'articolo 26 del regolamento (CE) n. 2799/1999 della Commissione, del 17 dicembre 1999, recante modalità d'applicazione del regolamento (CE) n. 1255/1999 del Consiglio in ordine alla concessione di un aiuto per il latte scremato e il latte scremato in polvere destinati all'alimentazione degli animali e in ordine alla vendita di tale latte scremato in polvere⁽²⁾, gli organismi d'intervento hanno indetto una gara permanente per la vendita di taluni quantitativi di latte scremato in polvere da essi detenuti.

(2) Ai sensi dell'articolo 30 del regolamento (CE) n. 2799/1999, tenuto conto delle offerte ricevute, è fissato,

per ciascuna gara particolare, un prezzo minimo di vendita o si decide di non dar seguito alla gara.

(3) L'esame delle offerte ricevute, porta a non dare seguito alla gara.

(4) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per il latte e i prodotti lattiero-caseari,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Per quanto concerne la 77ª gara particolare effettuata a norma del regolamento (CE) n. 2799/1999, per la quale il termine per la presentazione delle offerte è scaduto il 22 febbraio 2005, non è dato alcun seguito alla gara.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 26 febbraio 2005.

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

Fatto a Bruxelles, il 25 febbraio 2005.

Per la Commissione
Mariann FISCHER BOEL
Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 160 del 26.6.1999, pag. 48. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 186/2004 della Commissione (GU L 29 del 3.2.2004, pag. 6).

⁽²⁾ GU L 340 del 31.12.1999, pag. 3. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2250/2004 (GU L 381 del 28.12.2004, pag. 25).

REGOLAMENTO (CE) N. 328/2005 DELLA COMMISSIONE**del 25 febbraio 2005****relativo alla 13ª gara parziale indetta nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento (CE) n. 214/2001**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1255/1999 del Consiglio, del 17 maggio 1999, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore del latte e dei prodotti lattiero caseari⁽¹⁾, in particolare l'articolo 10, lettera c),

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 21 del regolamento (CE) n. 214/2001 della Commissione, del 12 gennaio 2001, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1255/1999 del Consiglio per quanto riguarda le misure di intervento sul mercato del latte scremato in polvere⁽²⁾, gli organismi di intervento hanno posto in vendita mediante gara permanente alcuni quantitativi di latte scremato in polvere da essi detenuti.
- (2) Tenendo conto delle offerte ricevute, per ciascuna gara parziale è fissato un prezzo minimo di vendita oppure si

decide di non procedere all'aggiudicazione, conformemente al disposto dell'articolo 24 bis del regolamento (CE) n. 214/2001.

- (3) L'esame delle offerte ricevute porta a non dare seguito alla gara.
- (4) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per il latte e i prodotti lattiero-caseari,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Per la 13ª gara parziale indetta a norma del regolamento (CE) n. 214/2001, il cui termine di presentazione delle offerte è scaduto il 22 febbraio 2005, non è dato alcun seguito alla gara.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 26 febbraio 2005.

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

Fatto a Bruxelles, il 25 febbraio 2005.

Per la Commissione

Mariann FISCHER BOEL

Membro della Commissione

(1) GU L 160 del 26.6.1999, pag. 48. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 186/2004 della Commissione (GU L 29 del 3.2.2004, pag. 6).

(2) GU L 37 del 7.2.2001, pag. 100. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2250/2004 (GU L 381 del 28.12.2004, pag. 25).

REGOLAMENTO (CE) N. 329/2005 DELLA COMMISSIONE

del 25 febbraio 2005

che fissa quantitativi indicativi e massimali individuali per il rilascio di titoli d'importazione di banane nella Comunità per il secondo trimestre del 2005, nel quadro dei contingenti tariffari A/B e C

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 404/93 del Consiglio, del 13 febbraio 1993, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore della banana⁽¹⁾, in particolare l'articolo 20,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 896/2001 della Commissione, del 7 maggio 2001, recante modalità di applicazione del regolamento (CEE) n. 404/93 del Consiglio in ordine al regime di importazione delle banane nella Comunità⁽²⁾, prevede, all'articolo 14, paragrafo 1, la possibilità di fissare un quantitativo indicativo, espresso da una percentuale uniforme dei quantitativi disponibili per ciascuno dei contingenti tariffari A/B e C previsti all'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 404/93, ai fini del rilascio dei titoli d'importazione per ciascuno dei primi tre trimestri dell'anno.
- (2) I dati relativi, da un lato, ai quantitativi di banane commercializzati nella Comunità nel 2004, in particolare alle importazioni effettive, segnatamente nel corso del secondo trimestre, e, dall'altro, alle prospettive di approvvigionamento e di consumo del mercato comunitario per il secondo trimestre del 2005, inducono a fissare i quantitativi indicativi per i contingenti tariffari A/B e C in modo da consentire un approvvigionamento soddisfacente della Comunità e la prosecuzione dei flussi commerciali tra le filiere di produzione e di commercializzazione.
- (3) In base agli stessi dati, occorre fissare, a norma dell'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 896/2001, il quantitativo massimo per il quale ogni operatore può presentare domande di titoli per il secondo trimestre del 2005.
- (4) Poiché le disposizioni del presente regolamento devono applicarsi prima che inizi il periodo di presentazione delle domande di titoli per il secondo trimestre del 2005, occorre prevedere l'entrata in vigore immediata del presente regolamento.

(5) Le disposizioni del presente regolamento si applicano agli operatori stabiliti nella Comunità nella sua composizione al 30 aprile 2004, tenuto conto del fatto che il regolamento (CE) n. 1892/2004 della Commissione⁽³⁾ ha stabilito misure transitorie per l'importazione di banane nella Comunità a seguito dell'adesione della Repubblica ceca, dell'Estonia, di Cipro, della Lettonia, della Lituania, dell'Ungheria, di Malta, della Polonia, della Slovenia e della Slovacchia.

(6) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per le banane,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Per il secondo trimestre del 2005, il quantitativo indicativo di cui all'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 896/2001, ai fini del rilascio dei titoli d'importazione di banane nell'ambito dei contingenti tariffari di cui all'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 404/93, è fissato:

- al 29 % dei quantitativi disponibili per gli operatori tradizionali e gli operatori non tradizionali stabiliti nella Comunità nella sua composizione al 30 aprile 2004 per quanto riguarda i contingenti tariffari A/B,
- al 29 % dei quantitativi disponibili per gli operatori tradizionali e gli operatori non tradizionali stabiliti nella Comunità nella sua composizione al 30 aprile 2004 per quanto riguarda il contingente tariffario C.

Articolo 2

Per il secondo trimestre del 2005, il quantitativo massimo autorizzato di cui all'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 896/2001 per le domande di titoli d'importazione di banane nell'ambito dei contingenti tariffari di cui all'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 404/93, è fissato:

- a) al 29 % del quantitativo di riferimento fissato e notificato a norma degli articoli 4 e 5 del regolamento (CE) n. 896/2001 per gli operatori tradizionali stabiliti nella Comunità nella sua composizione al 30 aprile 2004 per quanto riguarda i contingenti tariffari A/B;

⁽¹⁾ GU L 47 del 25.2.1993, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dall'atto di adesione del 2003.

⁽²⁾ GU L 126 dell'8.5.2001, pag. 6. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 838/2004 (GU L 127 del 29.4.2004, pag. 52).

⁽³⁾ GU L 328 del 30.10.2004, pag. 50.

- b) al 29 % del quantitativo fissato e notificato a norma dell'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 896/2001 per gli operatori non tradizionali stabiliti nella Comunità nella sua composizione al 30 aprile 2004 per quanto riguarda i contingenti tariffari A/B;
- c) al 29 % del quantitativo di riferimento fissato e notificato a norma degli articoli 4 e 5 del regolamento (CE) n. 896/2001 per gli operatori tradizionali stabiliti nella Comunità nella sua composizione al 30 aprile 2004 per quanto riguarda il contingente tariffario C;
- d) al 29 % del quantitativo fissato e notificato a norma dell'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 896/2001 per gli operatori non tradizionali stabiliti nella Comunità nella sua composizione al 30 aprile 2004 per quanto riguarda il contingente tariffario C.

Articolo 3

Il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, il 25 febbraio 2005.

Per la Commissione
Mariann FISCHER BOEL
Membro della Commissione

REGOLAMENTO (CE) N. 330/2005 DELLA COMMISSIONE

del 25 febbraio 2005

che fissa quantitativi indicativi e massimali individuali per il rilascio di titoli nel quadro del quantitativo aggiuntivo per l'importazione di banane nei nuovi Stati membri per il secondo trimestre del 2005

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il trattato di adesione della Repubblica ceca, dell'Estonia, di Cipro, della Lettonia, della Lituania, dell'Ungheria, di Malta, della Polonia, della Slovenia e della Slovacchia,

visto l'atto di adesione della Repubblica ceca, dell'Estonia, di Cipro, della Lettonia, della Lituania, dell'Ungheria, di Malta, della Polonia, della Slovenia e della Slovacchia, in particolare l'articolo 41, primo comma,

visto il regolamento (CEE) n. 404/93, del Consiglio, del 13 febbraio 1993, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore della banana ⁽¹⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Con il regolamento (CE) n. 1892/2004 della Commissione ⁽²⁾ sono state adottate le misure transitorie necessarie per agevolare il passaggio dai regimi vigenti nei nuovi Stati membri prima dell'adesione al regime d'importazione stabilito dall'organizzazione comune dei mercati nel settore della banana per l'anno 2005. Per assicurare l'approvvigionamento del mercato, in particolare nei nuovi Stati membri, tale regolamento fissa su base transitoria un quantitativo aggiuntivo ai fini del rilascio dei titoli d'importazione. Il quantitativo aggiuntivo deve essere gestito utilizzando i meccanismi e gli strumenti istituiti dal regolamento (CE) n. 896/2001 della Commissione, del 7 maggio 2001, recante modalità di applicazione del regolamento (CEE) n. 404/93 del Consiglio in ordine al regime di importazione delle banane nella Comunità ⁽³⁾.

⁽¹⁾ GU L 47 del 25.2.1993, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dall'atto di adesione del 2003.

⁽²⁾ GU L 328 del 30.10.2004, pag. 50.

⁽³⁾ GU L 126 dell'8.5.2001, pag. 6. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 838/2004 (GU L 127 del 29.4.2004, pag. 52).

- (2) L'articolo 14, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CE) n. 896/2001 stabilisce che per i primi tre trimestri, per il rilascio dei titoli d'importazione, può essere fissato un quantitativo indicativo e un massimale individuale.

- (3) Per la fissazione di tali quantitativi indicativi e dei massimali individuali, è opportuno applicare le stesse percentuali fissate per la gestione dei contingenti tariffari A/B e C nel regolamento (CE) n. 329/2005 della Commissione ⁽⁴⁾, in modo da assicurare adeguate forniture e la prosecuzione dei flussi commerciali tra i settori di produzione e di commercializzazione.

- (4) Poiché tale regolamento dev'essere applicabile prima dell'inizio del periodo di presentazione delle domande di titoli per il secondo trimestre del 2005, occorre prevederne l'entrata in vigore immediata.

- (5) Il presente regolamento deve applicarsi agli operatori stabiliti nella Comunità e registrati ai sensi degli articoli 5 e 6 del regolamento (CE) n. 1892/2004.

- (6) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per le banane,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Nell'ambito del quantitativo aggiuntivo di cui all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1892/2004, il quantitativo indicativo di cui all'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 896/2001 per il rilascio di titoli per l'importazione di banane è fissato, per il secondo trimestre del 2005, al 29% dei quantitativi disponibili rispettivamente per gli operatori tradizionali e gli operatori non tradizionali, come stabilito all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1892/2004.

⁽⁴⁾ Cfr. pag. 11 della presente Gazzetta ufficiale.

Articolo 2

Nell'ambito del quantitativo aggiuntivo di cui all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1892/2004, il quantitativo massimo autorizzato, di cui all'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 896/2001, per le domande di titoli per l'importazione di banane per il secondo trimestre del 2005, è fissato al:

- a) 29 % del quantitativo di riferimento specifico comunicato in applicazione dell'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1892/2004 per gli operatori tradizionali;

- b) 29 % dell'assegnazione specifica comunicata in applicazione dell'articolo 6, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1892/2004 per gli operatori non tradizionali.

Articolo 3

Il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, il 25 febbraio 2005.

Per la Commissione
Mariann FISCHER BOEL
Membro della Commissione

REGOLAMENTO (CE) N. 331/2005 DELLA COMMISSIONE

del 25 febbraio 2005

recante fissazione dell'aiuto di cui al regolamento (CE) n. 1255/1999 del Consiglio per l'ammasso privato di burro e crema di latte e recante deroga al regolamento (CE) n. 2771/1999

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1255/1999 del Consiglio, del 17 maggio 1999, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari⁽¹⁾, in particolare l'articolo 10,

considerando quanto segue:

(1) A norma dell'articolo 34, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2771/1999 della Commissione, del 16 dicembre 1999, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1255/1999 del Consiglio per quanto riguarda le misure di intervento sul mercato del burro e della crema di latte⁽²⁾ l'importo dell'aiuto all'ammasso privato di cui all'articolo 6, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1255/1999 deve essere fissato ogni anno.

(2) A norma dell'articolo 6, paragrafo 3, terzo comma del regolamento (CE) n. 1255/1999, l'importo dell'aiuto è fissato tenendo conto delle spese di ammasso e dell'andamento prevedibile dei prezzi del burro fresco e del burro immagazzinato.

(3) Per quanto riguarda le spese di ammasso, in particolare delle spese di entrata e di svincolo dei prodotti dall'ammasso, si deve tener conto delle spese giornaliere di deposito in magazzino frigorifero e delle spese finanziarie dell'ammasso.

(4) Per quanto riguarda il prevedibile andamento dei prezzi, occorre tenere in considerazione le riduzioni dei prezzi di intervento del burro previste dall'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1255/1999 e il conseguente prevedibile decremento dei prezzi di mercato del burro fresco e del burro all'ammasso; è pertanto opportuno concedere un aiuto di importo superiore per le domande di contratto di ammasso pervenute anteriormente al 1° luglio 2005.

(1) GU L 160 del 26.6.1999, pag. 48. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 186/2004 della Commissione (GU L 29 del 3.2.2004, pag. 6).

(2) GU L 333 del 24.12.1999, pag. 11. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2250/2004 (GU L 381 del 28.12.2004, pag. 25).

(5) Per evitare la presentazione di un numero eccessivo di domande di ammasso privato prima di tale data, appare necessario fissare, per il periodo fino al 1° luglio 2005, un quantitativo indicativo e istituire un dispositivo di comunicazione che permetta alla Commissione di stabilire in che momento tale quantitativo viene raggiunto. È opportuno fissare tale quantitativo indicativo basandosi sui quantitativi che sono stati oggetto di contratti di ammasso negli scorsi anni.

(6) A norma dell'articolo 29, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 2771/1999, le operazioni di entrata all'ammasso possono avere luogo soltanto tra il 15 marzo e il 15 agosto dello stesso anno. Data la situazione attuale sul mercato del burro, appare giustificato anticipare al 1° marzo, per il 2005, l'inizio delle operazioni di entrata all'ammasso del burro e della crema di latte. Di conseguenza è opportuno derogare all'articolo suddetto.

(7) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per il latte e i prodotti lattiero-caseari,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. Per i contratti conclusi nel 2005, l'aiuto di cui all'articolo 6, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1255/1999 è calcolato, per tonnellata di burro o equivalente burro, in base ai seguenti elementi:

a) per tutti i contratti:

— 17,92 EUR per le spese fisse di ammasso,

— 0,33 EUR per giorno di ammasso contrattuale per le spese di deposito in magazzino frigorifero,

— un importo per giorno di ammasso contrattuale, calcolato sulla base del 90 % del prezzo d'intervento del burro in vigore il giorno di inizio dell'ammasso contrattuale e sulla base di un tasso di interesse annuo del 2,25 %;

e

b) 102,60 EUR per i contratti conclusi sulla scorta delle domande ricevute dall'organismo d'intervento anteriormente al 1° luglio 2005.

2. L'organismo d'intervento registra la data di ricevimento delle domande di conclusione di contratti, come previsto dall'articolo 30, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 2771/1999, i quantitativi corrispondenti, le date di fabbricazione e il luogo in cui il burro è immagazzinato.

Ogni martedì entro le ore 12 (ora di Bruxelles), gli Stati membri comunicano alla Commissione i quantitativi oggetto delle domande pervenute nel corso della settimana precedente. A partire dal momento in cui la Commissione comunica agli Stati membri che i quantitativi richiesti hanno raggiunto le 80 000 tonnellate, gli Stati membri sono tenuti a comunicare quotidianamente alla Commissione, entro le 12 (ora di Bruxelles), i quantitativi oggetto delle domande presentate il giorno prima.

3. La Commissione sospende l'applicazione del paragrafo 1, lettera b), e del paragrafo 2 non appena constatati che i quantitativi oggetto delle domande di cui al paragrafo 1, lettera b), hanno raggiunto le 110 000 tonnellate.

Articolo 2

In deroga all'articolo 29, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 2771/1999, nel 2005 le operazioni di entrata all'ammasso possono avere inizio a partire dal 1° marzo.

Articolo 3

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, il 25 febbraio 2005.

Per la Commissione
Mariann FISCHER BOEL
Membro della Commissione

REGOLAMENTO (CE) N. 332/2005 DELLA COMMISSIONE

del 25 febbraio 2005

relativo al pagamento delle restituzioni alle esportazioni in Croazia di prodotti del codice NC 0406 per le quali sono stati richiesti titoli anteriormente al 1° giugno 2003

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1255/1999 del Consiglio, del 17 maggio 1999, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore del latte e dei prodotti lattiero caseari⁽¹⁾, in particolare l'articolo 26, paragrafo 3, e l'articolo 31, paragrafo 14,

considerando quanto segue:

- (1) Per evitare distorsioni di traffico, l'articolo 2 del regolamento (CE) n. 951/2003 della Commissione, del 28 maggio 2003, recante deroga al regolamento (CE) n. 174/1999, recante modalità particolari di applicazione del regolamento (CEE) n. 804/68 del Consiglio riguardo ai titoli di esportazione e alle restituzioni all'esportazione nel settore del latte e dei prodotti lattiero caseari, e al regolamento (CE) n. 800/1999, recante modalità comuni di applicazione del regime delle restituzioni all'esportazione per i prodotti agricoli⁽²⁾, ha vietato, a decorrere dal 1° giugno 2003, il pagamento delle restituzioni per i titoli d'esportazione relativi ai prodotti del codice NC 0406 e indicanti nella casella 7 una destinazione diversa dalla Croazia, se utilizzati per le esportazioni in Croazia.
- (2) Non deve essere pregiudicato il diritto alla restituzione corrispondente a titoli d'esportazione richiesti prima della data di entrata in vigore di un regolamento.

- (3) La limitazione istituita dall'articolo 2 del regolamento (CE) n. 951/2003 dovrà pertanto applicarsi unicamente ai titoli richiesti successivamente al 1° giugno 2003.
- (4) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per il latte e i prodotti lattiero caseari,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Sono pagate le restituzioni alle esportazioni in Croazia dei prodotti del codice NC 0406 per le quali sono stati richiesti titoli anteriormente al 1° giugno 2003 e che indicano nella casella 7 una destinazione diversa dalla Croazia appartenente alla zona di destinazione I, come definita dall'articolo 15, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 174/1999 della Commissione⁽³⁾.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1° giugno 2003.

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

Fatto a Bruxelles, il 25 febbraio 2005.

Per la Commissione

Mariann FISCHER BOEL

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 160 del 26.6.1999, pag. 48. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 186/2004 della Commissione (GU L 29 del 3.2.2004, pag. 6).

⁽²⁾ GU L 133 del 29.5.2003, pag. 82. Regolamento abrogato dal regolamento (CE) n. 1948/2003 (GU L 287 del 5.11.2003, pag. 13).

⁽³⁾ GU L 20 del 27.1.1999, pag. 8.

REGOLAMENTO (CE) N. 333/2005 DELLA COMMISSIONE**del 25 febbraio 2005****che fissa il correttivo applicabile alla restituzione per i cereali**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1784/2003 del Consiglio, del 29 settembre 2003, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dei cereali⁽¹⁾, in particolare l'articolo 15, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) In virtù dell'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1784/2003, la restituzione applicabile alle esportazioni di cereali nel giorno di presentazione della domanda di titolo è applicata, su richiesta, ad un'esportazione da effettuare durante il periodo di validità del titolo. In questo caso può essere applicato alla restituzione un correttivo.
- (2) Il regolamento (CE) n. 1501/95 della Commissione, del 29 giugno 1995, che stabilisce modalità di applicazione del regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio in relazione alla concessione delle restituzioni all'esportazione e le misure da adottare in caso di turbative nel settore dei cereali⁽²⁾, ha consentito di fissare un correttivo per i prodotti di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera c), del regolamento (CEE) n. 1766/92⁽³⁾. Tale correttivo va calcolato tenendo conto degli elementi di cui all'articolo 1 del regolamento (CE) n. 1501/95.

- (3) La situazione del mercato mondiale o le esigenze specifiche di taluni mercati possono rendere necessaria la differenziazione del correttivo secondo la destinazione.
- (4) Il correttivo deve essere fissato contemporaneamente alla restituzione e secondo la stessa procedura. Nell'intervallo tra una fissazione e l'altra esso può essere modificato.
- (5) Dalle suddette disposizioni risulta che il correttivo deve essere fissato conformemente all'allegato al presente regolamento.
- (6) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per i cereali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il correttivo applicabile alle restituzioni fissate anticipatamente per le esportazioni di cereali di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettere a), b) e c), del regolamento (CE) n. 1784/2003, malto escluso, è fissato nell'allegato.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 1° marzo 2005.

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

Fatto a Bruxelles, il 25 febbraio 2005.

Per la Commissione

Mariann FISCHER BOEL

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 270 del 21.10.2003, pag. 78.

⁽²⁾ GU L 147 del 30.6.1995, pag. 7. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1431/2003 (GU L 203 del 12.8.2003, pag. 16).

⁽³⁾ GU L 181 del 1.7.1992, pag. 21. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1104/2003 (GU L 158 del 27.6.2003, pag. 1).

ALLEGATO

al regolamento della Commissione, del 25 febbraio 2005, che fissa il correttivo applicabile alla restituzione per i cereali

(EUR/t)								
Codice prodotto	Destinazione	Corrente 3	1° term. 4	2° term. 5	3° term. 6	4° term. 7	5° term. 8	6° term. 9
1001 10 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 10 00 9400	A00	0	0	0	0	—	—	—
1001 90 91 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 90 99 9000	C01	0	-0,46	-0,92	-0,92	—	—	—
1002 00 00 9000	A00	0	0	0	0	—	—	—
1003 00 10 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1003 00 90 9000	C02	0	-0,46	-0,92	-0,92	—	—	—
1004 00 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1004 00 00 9400	C03	0	-0,46	-0,92	-0,92	—	—	—
1005 10 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1005 90 00 9000	A00	0	0	0	0	—	—	—
1007 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1008 20 00 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 11 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 15 9100	C01	0	-0,63	-1,26	-1,26	—	—	—
1101 00 15 9130	C01	0	-0,59	-1,18	-1,18	—	—	—
1101 00 15 9150	C01	0	-0,54	-1,09	-1,09	—	—	—
1101 00 15 9170	C01	0	-0,50	-1,00	-1,00	—	—	—
1101 00 15 9180	C01	0	-0,47	-0,94	-0,94	—	—	—
1101 00 15 9190	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1102 10 00 9500	A00	0	0	0	0	—	—	—
1102 10 00 9700	A00	0	0	0	0	—	—	—
1102 10 00 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 10 9200	A00	0	0	0	0	—	—	—
1103 11 10 9400	A00	0	0	0	0	—	—	—
1103 11 10 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 90 9200	A00	0	0	0	0	—	—	—
1103 11 90 9800	—	—	—	—	—	—	—	—

NB: I codici dei prodotti e i codici delle destinazioni serie «A» sono definiti nel regolamento (CEE) n. 3846/87 della Commissione (GU L 366 del 24.12.1987, pag. 1), modificato.

I codici numerici delle destinazioni sono definiti nel regolamento (CE) n. 2081/2003 (GU L 313 del 28.11.2003, pag. 11).

C01: Tutti i paesi terzi esclusi l'Albania, la Bulgaria, la Romania, la Croazia, la Bosnia-Erzegovina, la Serbia e Montenegro, la ex Repubblica iugoslava di Macedonia, il Liechtenstein e la Svizzera.

C02: L'Algeria, l'Arabia Saudita, il Bahrein, l'Egitto, gli Emirati arabi uniti, l'Iran, l'Iraq, Israele, la Giordania, il Kuwait, il Libano, la Libia, il Marocco, la Mauritania, l'Oman, il Qatar, la Siria, la Tunisia e lo Yemen.

C03: Tutti i paesi terzi esclusi la Bulgaria, la Norvegia, la Romania, la Svizzera e il Liechtenstein.

REGOLAMENTO (CE) N. 334/2005 DELLA COMMISSIONE**del 25 febbraio 2005****che fissa le restituzioni applicabili ai prodotti dei settori dei cereali e del riso forniti nel quadro di azioni d'aiuto alimentare comunitarie e nazionali**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1784/2003 del Consiglio, del 29 settembre 2003, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dei cereali⁽¹⁾, in particolare l'articolo 13, paragrafo 3,

visto il regolamento (CE) n. 3072/95 del Consiglio, del 22 dicembre 1995, relativo all'organizzazione comune del mercato del riso⁽²⁾, in particolare l'articolo 13, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 2681/74 del Consiglio, del 21 ottobre 1974, relativo al finanziamento comunitario delle spese derivanti dalla fornitura di prodotti agricoli a titolo di aiuto alimentare⁽³⁾ prevede che è imputabile al Fondo europeo agricolo di orientamento e di garanzia, sezione garanzia, la parte delle spese corrispondenti alle restituzioni all'esportazione fissate in questo campo in conformità delle norme comunitarie.
- (2) Per facilitare la redazione e la gestione del bilancio per le azioni comunitarie di aiuto alimentare e per consentire agli Stati membri di conoscere il livello della partecipazione comunitaria al finanziamento delle azioni nazionali di aiuto alimentare, occorre determinare il livello delle restituzioni concesse per dette azioni.

(3) Le norme generali e le modalità di applicazione previste dall'articolo 13 del regolamento (CE) n. 1784/2003 e dall'articolo 13 del regolamento (CE) n. 3072/95 per le restituzioni all'esportazione si applicano, mutatis mutandis, alle operazioni anzidette.

(4) I criteri specifici di cui bisogna tener conto ai fini del calcolo della restituzione all'esportazione sono definiti per il riso all'articolo 13 del regolamento (CE) n. 3072/95.

(5) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per i cereali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Per le azioni comunitarie o nazionali di aiuto alimentare nell'ambito di convenzioni internazionali o di altri programmi complementari nonché di altre azioni comunitarie di fornitura gratuita, le restituzioni applicabili ai prodotti dei settori dei cereali e del riso sono fissate in conformità all'allegato.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 1° marzo 2005.

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

Fatto a Bruxelles, il 25 febbraio 2005.

Per la Commissione

Mariann FISCHER BOEL

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 270 del 21.10.2003, pag. 78.

⁽²⁾ GU L 329 del 30.12.1995, pag. 18. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 411/2002 della Commissione (GU L 62 del 5.3.2002, pag. 27).

⁽³⁾ GU L 288 del 25.10.1974, pag. 1.

ALLEGATO

al regolamento della Commissione, del 25 febbraio 2005, che fissa le restituzioni applicabili ai prodotti dei settori dei cereali e del riso forniti nel quadro di azioni d'aiuto alimentare comunitarie e nazionali

(EUR/t)

Codice prodotto	Ammontare della restituzione
1001 10 00 9400	0,00
1001 90 99 9000	0,00
1002 00 00 9000	0,00
1003 00 90 9000	0,00
1005 90 00 9000	0,00
1006 30 92 9100	0,00
1006 30 92 9900	0,00
1006 30 94 9100	0,00
1006 30 94 9900	0,00
1006 30 96 9100	0,00
1006 30 96 9900	0,00
1006 30 98 9100	0,00
1006 30 98 9900	0,00
1006 30 65 9900	0,00
1007 00 90 9000	0,00
1101 00 15 9100	0,00
1101 00 15 9130	0,00
1102 10 00 9500	0,00
1102 20 10 9200	56,00
1102 20 10 9400	48,00
1103 11 10 9200	0,00
1103 13 10 9100	72,00
1104 12 90 9100	0,00

NB: I codici prodotto sono definiti dal regolamento (CEE) n. 3846/87 della Commissione (GU L 366 del 24.12.1987, pag. 1), modificato.

REGOLAMENTO (CE) N. 335/2005 DELLA COMMISSIONE**del 25 febbraio 2005****concernente il rilascio dei titoli d'importazione per l'aglio importato nel quadro del contingente tariffario autonomo aperto dal regolamento (CE) n. 218/2005**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 218/2005 della Commissione, dell'10 febbraio 2005, relativo all'apertura e alla gestione di un contingente tariffario autonomo per l'aglio⁽¹⁾, in particolare l'articolo 6, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

Le domande di titoli presentate dagli importatori tradizionali e nuovi presso le autorità competenti degli Stati membri a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 218/2005 superano i quantitativi disponibili. È pertanto opportuno determinare in quale misura possono essere rilasciati i titoli,

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

Fatto a Bruxelles, il 25 febbraio 2005.

Articolo 1

1. I titoli d'importazione richiesti dagli importatori tradizionali a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 218/2005 e le cui domande sono state trasmesse alla Commissione dagli Stati membri il 22 febbraio 2005 sono rilasciati a concorrenza del 2,985 % del quantitativo richiesto.

2. I titoli d'importazione richiesti dai nuovi importatori a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 218/2005 e le cui domande sono state trasmesse alla Commissione dagli Stati membri il 22 febbraio 2005 sono rilasciati a concorrenza del 0,741 % del quantitativo richiesto.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 28 febbraio 2005.

Esso si applica fino al 30 giugno 2005.

Per la Commissione

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

*Direttore generale dell'Agricoltura e
dello sviluppo rurale*

⁽¹⁾ GU L 39 dell'11.2.2005, pag. 5.

REGOLAMENTO (CE) N. 336/2005 DELLA COMMISSIONE**del 25 febbraio 2005****concernente il rilascio dei titoli d'importazione per certe conserve di funghi importate nel quadro del contingente tariffario autonomo aperto dal regolamento (CE) n. 220/2005**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 220/2005 della Commissione, del 10 febbraio 2005, relativo all'apertura e alla gestione di un contingente tariffario autonomo per le conserve di funghi⁽¹⁾, in particolare l'articolo 6, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

Le domande di titoli presentate dagli importatori tradizionali e nuovi presso le autorità competenti degli Stati membri a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 220/2005 superano i quantitativi disponibili. È pertanto opportuno determinare in quale misura possono essere rilasciati i titoli,

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

Fatto a Bruxelles, il 25 febbraio 2005.

Articolo 1

1. I titoli d'importazione richiesti dagli importatori tradizionali a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 220/2005 e le cui domande sono state trasmesse alla Commissione dagli Stati membri il 22 febbraio 2005 sono rilasciati a concorrenza del 7,853 % del quantitativo richiesto.

2. I titoli d'importazione richiesti dai nuovi importatori a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 220/2005 e le cui domande sono state trasmesse alla Commissione dagli Stati membri il 22 febbraio 2005 sono rilasciati a concorrenza del 9,615 % del quantitativo richiesto.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 28 febbraio 2005.

Esso si applica fino al 30 giugno 2005.

Per la Commissione

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

*Direttore generale dell'Agricoltura
e dello sviluppo rurale*

⁽¹⁾ GU L 39 del 11.2.2005, pag. 11.

REGOLAMENTO (CE) N. 337/2005 DELLA COMMISSIONE
del 25 febbraio 2005
che sospende gli acquisti di burro in taluni Stati membri

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1255/1999 del Consiglio, del 17 maggio 1999, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari⁽¹⁾,

visto il regolamento (CE) n. 2771/1999 della Commissione, del 16 dicembre 1999, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1255/1999 del Consiglio per quanto riguarda le misure di intervento sul mercato del burro e della crema di latte⁽²⁾, in particolare l'articolo 2,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 2 del regolamento (CE) n. 2771/1999 prevede che gli acquisti vengano aperti o sospesi dalla Commissione in uno Stato membro non appena si constata che per due settimane consecutive il prezzo di mercato di tale Stato membro si situa, a seconda dei casi, ad un livello inferiore oppure pari o superiore al 92% del prezzo di intervento.

- (2) L'ultimo elenco degli Stati membri nei quali è sospeso l'intervento è stato fissato dal regolamento (CE) n. 1487/2004 della Commissione⁽³⁾. Questo elenco dev'essere modificato per tener conto dei nuovi prezzi di mercato comunicati dall'Italia, dalla Repubblica ceca, dalla Germania, dalla Slovenia e dall'Ungheria in applicazione dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 2771/1999. Per motivi di chiarezza, occorre sostituire tale elenco e abrogare il regolamento (CE) n. 1487/2004,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Gli acquisti di burro, di cui all'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1255/1999, sono sospesi in Belgio, nella Repubblica ceca, in Danimarca, a Cipro, in Ungheria, a Malta, in Grecia, Francia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Austria, Slovacchia, Slovenia, Finlandia, Svezia e nel Regno Unito.

Articolo 2

Il regolamento (CE) n. 1487/2004 è abrogato.

Articolo 3

Il presente regolamento entra in vigore il 26 febbraio 2005.

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

Fatto a Bruxelles, il 25 febbraio 2005.

Per la Commissione
Mariann FISCHER BOEL
Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 160 del 26.6.1999, pag. 48. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 186/2004 della Commissione (GU L 29 del 3.2.2004, pag. 6).

⁽²⁾ GU L 333 del 24.12.1999, pag. 11. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1932/2004 (GU L 333 del 9.11.2004, pag. 4).

⁽³⁾ GU L 273 del 21.8.2004, pag. 11.

REGOLAMENTO (CE) N. 338/2005 DELLA COMMISSIONE**del 25 febbraio 2005****che fissa la restituzione massima all'esportazione di riso lavorato parboiled a grani lunghi B a destinazione di alcuni paesi terzi nell'ambito della gara indetta dal regolamento (CE) n. 2032/2004**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1785/2003 del Consiglio, del 29 settembre 2003, relativo all'organizzazione comune del mercato del riso⁽¹⁾, in particolare l'articolo 14, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 2032/2004 della Commissione⁽²⁾ ha indetto una gara per la restituzione all'esportazione di riso.
- (2) A norma dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 584/75 della Commissione⁽³⁾, la Commissione può, in base alle offerte presentate e secondo la procedura di cui all'articolo 26, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1785/2003, decidere di fissare una restituzione massima all'esportazione, tenendo conto segnatamente dei criteri precisati all'articolo 14, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1785/2003. La gara è aggiudicata all'offerente la cui offerta non superi il livello della restituzione massima all'esportazione.

(3) L'applicazione dei criteri summenzionati all'attuale situazione del mercato del riso in questione comporta la fissazione di una restituzione massima all'esportazione pari all'importo precisato all'articolo 1.

(4) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per i cereali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

In base alle offerte presentate dal 21 al 24 febbraio 2005, è fissata una restituzione massima pari a 60,00 EUR/t all'esportazione di riso lavorato parboiled a grani lunghi B a destinazione di alcuni paesi terzi, nell'ambito della gara di cui al regolamento (CE) n. 2032/2004.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 26 febbraio 2005.

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

Fatto a Bruxelles, il 25 febbraio 2005.

Per la Commissione

Mariann FISCHER BOEL

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 270 del 21.10.2003, pag. 96.

⁽²⁾ GU L 353 del 27.11.2004, pag. 6.

⁽³⁾ GU L 61 del 7.3.1975, pag. 25. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1948/2002 (GU L 299 dell'1.11.2002, pag. 18).

REGOLAMENTO (CE) N. 339/2005 DELLA COMMISSIONE**del 25 febbraio 2005****relativo alle offerte presentate nell'ambito della gara per la determinazione della sovvenzione alla spedizione di riso semigreggio a grani lunghi B a destinazione dell'isola della Riunione di cui al regolamento (CE) n. 2033/2004**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1785/2003 del Consiglio, del 29 settembre 2003, relativo all'organizzazione comune del mercato del riso ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 5, paragrafo 3,

visto il regolamento (CEE) n. 2692/89 della Commissione, del 6 settembre 1989, recante modalità di applicazione relative alle spedizioni di riso alla Riunione ⁽²⁾, in particolare l'articolo 9, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 2033/2004 della Commissione ⁽³⁾ ha indetto una gara per la sovvenzione alla spedizione di riso alla Riunione.
- (2) Conformemente all'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 2692/89, la Commissione può, in base alle offerte presentate e secondo la procedura prevista all'articolo 26, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1785/2003, decidere di non dar seguito alla gara.

(3) Tenuto conto in particolare dei criteri precisati agli articoli 2 e 3 del regolamento (CEE) n. 2692/89, non è opportuno fissare una sovvenzione massima.

(4) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per i cereali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Non è dato seguito alle offerte presentate dal 21 al 24 febbraio 2005 nell'ambito della gara per la sovvenzione alla spedizione di riso semigreggio a grani lunghi B del codice NC 1006 20 98 a destinazione dell'isola della Riunione di cui al regolamento (CE) n. 2033/2004.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 26 febbraio 2005.

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

Fatto a Bruxelles, il 25 febbraio 2005.

Per la Commissione

Mariann FISCHER BOEL

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 270 del 21.10.2003, pag. 96.

⁽²⁾ GU L 261 del 7.9.1989, pag. 8. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1275/2004 (GU L 241 del 13.7.2004, pag. 8).

⁽³⁾ GU L 353 del 27.11.2004, pag. 9.

REGOLAMENTO (CE) N. 340/2005 DELLA COMMISSIONE**del 25 febbraio 2005****relativo alle offerte presentate per l'esportazione di riso lavorato a grani tondi medi e lunghi A a destinazione di alcuni paesi terzi nell'ambito della gara di cui al regolamento (CE) n. 2031/2004**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1785/2003 del Consiglio, del 29 settembre 2003, relativo all'organizzazione comune del mercato del riso ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 14, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 2031/2004 della Commissione ⁽²⁾ ha indetto una gara per la restituzione all'esportazione di riso.
- (2) Conformemente all'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 584/75 della Commissione ⁽³⁾, la Commissione può, in base alle offerte presentate e secondo la procedura prevista all'articolo 26, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1785/2003, decidere di non dar seguito alla gara.

(3) Tenuto conto in particolare dei criteri precisati all'articolo 14, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1785/2003, non è opportuno fissare una restituzione massima.

(4) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per i cereali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Non è dato seguito alle offerte presentate dal 21 al 24 febbraio 2005 nell'ambito della gara per la restituzione all'esportazione di riso lavorato a grani medi e lunghi A a destinazione di alcuni paesi terzi di cui al regolamento (CE) n. 2031/2004.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 26 febbraio 2005.

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

Fatto a Bruxelles, il 25 febbraio 2005.

Per la Commissione
Mariann FISCHER BOEL
Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 270 del 21.10.2003, pag. 96.

⁽²⁾ GU L 353 del 27.11.2004, pag. 3.

⁽³⁾ GU L 61 del 7.3.1975, pag. 25. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1948/2002 (GU L 299 dell'1.11.2002, pag. 18).

REGOLAMENTO (CE) N. 341/2005 DELLA COMMISSIONE**del 25 febbraio 2005****che modifica i regolamenti (CE) n. 1432/94 e (CE) n. 1458/2003 per quanto concerne i quantitativi massimi per le domande di titoli di importazione di carni suine**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 2759/75 del Consiglio, del 29 ottobre 1975, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore delle carni suine⁽¹⁾, in particolare l'articolo 11, paragrafo 1,visto il regolamento (CE) n. 774/94 del Consiglio, del 29 marzo 1994, recante apertura e modalità di gestione di alcuni contingenti tariffari comunitari di carni bovine di qualità pregiata, carni suine, carni di volatili, frumento (grano) e frumento segalato e crusche, staccature e altri residui⁽²⁾, in particolare l'articolo 7,visto il regolamento (CE) n. 1095/96 del Consiglio, del 18 giugno 1996, relativo all'attuazione delle concessioni figuranti nel calendario CXL stabilito alla vigilia della conclusione dei negoziati a norma dell'articolo XXIV, paragrafo 6 del GATT⁽³⁾, in particolare l'articolo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 1432/94 della Commissione, del 22 giugno 1994, che stabilisce le modalità d'applicazione, nel settore delle carni suine, del regime d'importazione di cui al regolamento (CE) n. 774/94 del Consiglio recante apertura e modalità di gestione di alcuni contingenti tariffari comunitari di carni suine e di taluni altri prodotti agricoli⁽⁴⁾, e il regolamento (CE) n. 1458/2003 della Commissione, del 18 agosto 2003, recante apertura e modalità di gestione dei contingenti tariffari nel settore delle carni suine⁽⁵⁾, hanno aperto contingenti di importazione per le carni suine e stabilito condizioni precise

che disciplinano l'accesso degli operatori a detti contingenti.

- (2) Negli ultimi anni, il ricorso ai due contingenti di importazione è stato scarso e la fissazione di un quantitativo massimo relativamente ristretto per una domanda di titoli potrebbe essere stato un fattore disincentivante. Per favorire gli scambi di carni suine nell'ambito di ambo i contingenti è necessario aumentare detto quantitativo massimo.
- (3) È opportuno modificare i regolamenti (CE) n. 1432/94 e (CE) n. 1458/2003 di conseguenza.
- (4) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per le carni suine,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Nell'articolo 3, lettera b), del regolamento (CE) n. 1432/94, la percentuale del «10 %» è sostituita da «20 %».

Articolo 2

Nell'articolo 4, lettera b), del regolamento (CE) n. 1458/2003, la percentuale del «10 %» è sostituita da «20 %».

*Articolo 3*Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica alle domande di titoli presentate a decorrere dal 1° marzo 2005.

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

Fatto a Bruxelles, il 25 febbraio 2005.

Per la Commissione

Mariann FISCHER BOEL

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 282 dell'1.11.1975, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1365/2000 (GU L 156 del 29.6.2000, pag. 5).

⁽²⁾ GU L 91 dell'8.4.1994, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 2198/95 della Commissione (GU L 221 del 19.9.1995, pag. 3).

⁽³⁾ GU L 146 del 20.6.1996, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 156 del 23.6.1994, pag. 14. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2083/2004 (GU L 360 del 7.12.2004, pag. 12).

⁽⁵⁾ GU L 208 del 19.8.2003, pag. 3. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 2083/2004.

II

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

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 16 marzo 2004

relativa agli aiuti di stato corrisposti dall'Italia alle compagnie marittime Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar (Gruppo Tirrenia)

[notificata con il numero C(2004) 470]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2005/163/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, 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 presentare le proprie osservazioni ai sensi degli articoli suddetti⁽¹⁾,

considerando quanto segue:

I. PROCEDIMENTO

- (1) A seguito dei numerosi esposti pervenuti, la Commissione ha deciso di avviare il procedimento a norma dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato nei confronti degli aiuti corrisposti a sei imprese del Gruppo Tirrenia, e precisamente Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar. Detti aiuti assumono la forma di sovvenzioni versate direttamente a ciascuna impresa del gruppo allo scopo di sostenere i servizi di trasporto marittimo prestati dalle società stesse in applicazione di sei convenzioni stipulate nel 1991 con lo Stato. Dette convenzioni hanno lo scopo di garantire la prestazione di servizi di trasporto marittimo, per la maggior parte costituiti da collegamenti tra l'Italia continentale, la Sicilia, la Sardegna e altre isole minori italiane.
- (2) Con lettera del 6 agosto 1999, la Commissione ha informato l'Italia della sua decisione di avviare il procedimento. Con lettera del 28 settembre 1999, le autorità italiane hanno trasmesso le loro osservazioni in merito a tale decisione.

⁽¹⁾ GU C 306 del 23.10.1999, pag. 2.

- (3) A seguito della pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale⁽²⁾, numerosi operatori privati che offrono servizi di trasporto marittimo in concorrenza con le imprese del Gruppo Tirrenia hanno inviato le proprie osservazioni alla Commissione. Tali osservazioni sono state trasmesse alle autorità italiane per consentire loro di presentare le proprie osservazioni al riguardo.
- (4) Il 18 ottobre 1999, l'Italia ha presentato alla Corte di giustizia un ricorso di annullamento contro la decisione di avvio del procedimento, nella parte in cui essa dispone la sospensione dell'erogazione degli aiuti⁽³⁾. Parimenti, le compagnie Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar hanno inoltrato ricorso di annullamento dinanzi al Tribunale di primo grado, ai sensi dell'articolo 230, paragrafo 4, del trattato⁽⁴⁾.
- (5) Durante la fase di indagine, le autorità italiane hanno chiesto che l'esame del dossier del Gruppo Tirrenia venisse scorporato al fine di pervenire, in via prioritaria, a una decisione finale riguardante l'impresa Tirrenia di Navigazione. Tale richiesta è motivata dalla volontà delle autorità italiane di procedere alla privatizzazione del gruppo cominciando proprio dalla Tirrenia di Navigazione e dall'intento di accelerare detto processo in riferimento a questa impresa.
- (6) In ordine a tale domanda, la Commissione ha osservato che Tirrenia di Navigazione assumeva, all'interno del gruppo, il ruolo di leader sul piano della strategia finanziaria e commerciale del gruppo, ma che le sei imprese del gruppo, giuridicamente autonome, operavano su segmenti di mercato geograficamente distinti, soggetti a una concorrenza di intensità variabile, tanto da parte di operatori privati italiani che da parte di operatori di altri Stati membri. La Commissione ha inoltre osservato che le sovvenzioni corrisposte dalle autorità italiane, in applicazione delle convenzioni citate al punto 1, erano calcolate in modo da ripianare il disavanzo netto di esercizio registrato dalle linee servite da ciascuna delle citate imprese ed erano direttamente erogate a queste ultime, senza transitare per la Tirrenia di Navigazione. Infine, gli altri elementi costitutivi dell'aiuto oggetto dell'avviato procedimento — aiuti agli investimenti e aiuti di carattere fiscale — richiedono un'analisi distinta per ciascuna impresa del gruppo. Conseguentemente, la Commissione ha ritenuto di poter accedere alla richiesta delle autorità italiane e con decisione 2001/851/CE ha chiuso il procedimento avviato in merito agli aiuti corrisposti alla compagnia Tirrenia di Navigazione⁽⁵⁾.
- (7) La presente decisione riguarda gli aiuti concessi dall'Italia alle altre cinque imprese del Gruppo Tirrenia (di seguito denominate «compagnie regionali»). In occasione di diverse riunioni bilaterali organizzate tra il 2001 ed il 2003, le autorità italiane hanno fornito, per ciascuna delle circa 50 linee servite dalle cinque compagnie regionali, informazioni relative alle specificità dei mercati in parola, all'evoluzione nel tempo del traffico assicurato dalle imprese pubbliche, alla eventuale presenza di imprese private che operano in concorrenza con quelle pubbliche, all'evoluzione del livello degli aiuti pubblici concessi a ciascuna compagnia (documenti protocollati con i numeri A/13408/04, A/13409/04, A/12951/04, A/13326/04, A/13330/04, A/13350/04, A/13346/04 e A/13356/04).
- (8) Inoltre, alcune imprese denuncianti, in particolare alcuni operatori privati attivi nel golfo di Napoli in concorrenza con la compagnia regionale Caremar, hanno trasmesso alla Commissione, nei mesi di gennaio, febbraio e settembre 2003, informazioni complementari contenenti nuovi elementi da tenere presenti nell'ambito del procedimento d'esame. Le autorità italiane sono state invitate a presentare le loro osservazioni in proposito. Una riunione bilaterale si è svolta il 20 ottobre 2003, a seguito della quale le autorità italiane hanno assunto impegni in relazione ad alcuni collegamenti rapidi nel golfo di Napoli. Tali impegni sono stati formalizzati con nota 501 del 29 ottobre 2003, pervenuta alla Commissione il 31 ottobre 2003 (A/33506), e confermati con nota datata 17 febbraio 2004 (A/13405/04). Per quanto riguarda Adriatica, le autorità italiane hanno trasmesso alla Commissione un complemento di informazione con fax del 23 febbraio 2004 (protocollato con numero A/13970/04).

⁽²⁾ Cfr. nota 1.

⁽³⁾ Causa C-400/99, pendente nel merito. Con sentenza del 9 ottobre 2001 (Racc. 2001, pag. I-7303) la Corte ha respinto la domanda incidentale della Commissione volta a far dichiarare l'irricevibilità del ricorso proposto dall'Italia.

⁽⁴⁾ Causa pendente T-246/99.

⁽⁵⁾ GU L 318 del 4.12.2001, pag. 9.

II. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLE MISURE DI AIUTO**I mercati rilevanti**

- (9) Tradizionalmente, Adriatica assicura i seguenti collegamenti internazionali:
- i) nel medio e basso Adriatico:
 - Ancona/Durazzo (Albania),
 - Bari/Durazzo,
 - Ancona/Spalato (Croazia),
 - Ancona/Bar (Iugoslavia);
 - ii) nell'alto Adriatico (costa Istriana) tra i porti italiani di Trieste, Grado, Lignano, da un lato, e i porti croati di Pirano, Parenzo, Rovigno, Brioni, dall'altro.
- Fino al 2000, Adriatica assicurava anche altre linee internazionali, quali:
- Trieste/Durazzo (Albania),
 - Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso (Grecia).
- (10) Parallelamente, Adriatica assicura collegamenti in cabotaggio puramente locale con le isole Tremiti in partenza dai porti italiani continentali di Ortona, Vasto, Termoli, Vieste e Manfredonia.
- (11) Infine, Adriatica offre servizi di trasporto merci da e per la Sicilia sulle seguenti linee di cabotaggio:
- Ravenna/Catania,
 - Venezia/Catania,
 - Livorno/Catania ⁽⁶⁾,
 - Genova/Termini Imerese ⁽⁷⁾.
- (12) La maggior parte del traffico passeggeri della compagnia Adriatica si concentra sui collegamenti internazionali nel medio e basso Adriatico, in particolare sui collegamenti con l'Albania (49 % del traffico totale della compagnia) e sui collegamenti in cabotaggio con le isole dell'arcipelago delle Tremiti ⁽⁸⁾. Per quanto riguarda il traffico merci, oltre il 90 % del volume totale di Adriatica interessa i collegamenti in cabotaggio con la Sicilia e i collegamenti internazionali nel medio e basso Adriatico (67 % del traffico merci totale della compagnia) ⁽⁹⁾.
- (13) Adriatica subisce una pressione concorrenziale variabile sulle diverse linee sulle quale opera. Ad esempio, nel medio e basso Adriatico, soltanto due linee internazionali sono servite anche da altri operatori marittimi, ovvero:
- Bari/Durazzo (Albania), linea sulla quale operano, tutto l'anno, altri due operatori comunitari,
 - Ancona/Spalato (Croazia), servita da tre altri operatori, fra cui un operatore comunitario presente soltanto in alta stagione.

I servizi regolari di linea con la Grecia dai porti di Brindisi e di Bari, assicurati da Adriatica fino al 2000, erano invece effettuati anche da numerosi altri operatori, fra i quali operatori comunitari.

⁽⁶⁾ Servizi trasferiti dalla compagnia Tirrenia di Navigazione a Adriatica dall'1.2.2001.

⁽⁷⁾ Cfr. nota 2.

⁽⁸⁾ Dei 596 943 passeggeri trasportati da Adriatica nel corso dell'anno 2000, 397 146 hanno viaggiato sulle linee del medio e basso Adriatico — di cui 334 639 tra l'Italia e l'Albania — e 161 024 sui collegamenti con l'arcipelago delle isole Tremiti.

⁽⁹⁾ Dei 779 223 metri lineari di merce trasportata da Adriatica nel corso dell'anno 2000, 306 124 hanno viaggiato sulle linee del medio e basso Adriatico — di cui 235 542 tra l'Italia e l'Albania — e 473 099 sui collegamenti con la Sicilia.

- (14) Nel mercato del cabotaggio con le isole italiane, Adriatica deve far fronte alla concorrenza di altri operatori italiani sui collegamenti con alcune isole dell'arcipelago delle Tremiti. Tale presenza non è tuttavia costante nel corso dell'anno, giacché i servizi concorrenti sono sospesi per la maggior parte della bassa stagione. Sul mercato del trasporto di merci in cabotaggio con la Sicilia, la concorrenza di altri operatori italiani interessa due rotte, e precisamente Genova/Termini Imerese⁽¹⁰⁾ e Ravenna/Catania.

Saremar

- (15) Saremar opera esclusivamente collegamenti con le isole situate rispettivamente a nord-est e a sud-ovest della Sardegna, nonché sulla linea Santa Teresa di Gallura/Bonifacio che collega la Sardegna alla Corsica.
- (16) Su queste rotte, alcune delle quali registrano la presenza di altri concorrenti comunitari, Saremar detiene complessivamente il 64 % del mercato del trasporto di passeggeri e il 70 % del mercato del trasporto merci.
- (17) Tranne il collegamento Corsica/Sardegna, le altre rotte servite sono caratterizzate da una distanza piuttosto breve, mediamente 5 miglia marine, che, combinata alla frequenza dei tragitti quotidiani, conferisce a questi collegamenti marittimi caratteristiche abbastanza simili a quelle di un sistema di trasporto periurbano, destinato a garantire l'approvvigionamento e la mobilità degli abitanti delle isole vicine⁽¹¹⁾. La specificità di questo mercato dipende altresì dalle caratteristiche geografiche e dalle condizioni meteomarittime locali che impongono una determinata tipologia di navi, non adatte a essere impiegate altrove per un altro tipo di navigazione.
- (18) Saremar è esposta alla concorrenza di altri operatori italiani su 3 delle 4 linee che serve, compreso il collegamento tra la Sardegna e la Corsica.

Toremar

- (19) Toremar opera esclusivamente sulle rotte di cabotaggio marittimo tra il continente e le isole della Toscana (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa e Giglio). La compagnia gestisce essenzialmente una rete di servizi locali le cui frequenze e gli orari corrispondono alle esigenze di approvvigionamento e di mobilità della popolazione insulare. Le caratteristiche della rete di servizi offerta da Toremar permettono di compararla a una rete di servizi di trasporto locale periurbano⁽¹²⁾.
- (20) Su due delle sei linee servite da Toremar operano anche altri operatori italiani, presenti tutto l'anno.

Siremar

- (21) Siremar opera collegamenti locali tra i porti della Sicilia e le isole minori che la circondano (isole Eolie, isole Pelagie, isole Egadi, Ustica e Pantelleria). Solo i collegamenti con l'arcipelago delle isole Eolie, situato a nord della Sicilia, si prolungano fino alla penisola (Napoli). Questa rete di linee ha carattere puramente locale; i tragitti — generalmente brevi —, le frequenze e gli orari soddisfanno soprattutto le esigenze di mobilità dei residenti delle isole.
- (22) Sui collegamenti con l'arcipelago delle isole Eolie e le isole Egadi, Siremar opera in concorrenza con operatori privati italiani.
- (23) Le isole Eolie, che contano 12 000 residenti permanenti di cui 9 000 sull'isola principale di Lipari, sono servite da cinque collegamenti effettuati da Siremar in partenza dal porto siciliano di Milazzo. I servizi sono offerti tutto l'anno tramite unità miste (passeggeri/auto) e unità veloci riservate al trasporto dei passeggeri. Un operatore italiano fa concorrenza ai servizi di Siremar su quattro delle cinque linee tramite unità miste di modesta capacità, mentre un altro fa concorrenza ai servizi di collegamento veloce su tre linee in bassa stagione e quattro in alta stagione.

⁽¹⁰⁾ Assimilabile alla linea Genova/Palermo, servita dalla concorrenza, in quanto i porti di Palermo e di Termini Imerese, distanti pochi chilometri fra loro, possono essere considerati sostituibili.

⁽¹¹⁾ Sulle 4 linee regolari servite dalla compagnia, si registra in media una partenza all'ora tra le 6 e le 22.

⁽¹²⁾ Per ciascuna linea servita si registra in media una partenza ogni ora, dalle 6 alle 22, da tutti i porti.

- (24) Per quanto riguarda le isole Egadi, situate a nord-ovest della Sicilia, i collegamenti di Siremar con la Sicilia e tra le tre isole dell'arcipelago si effettuano in partenza dal porto siciliano di Trapani, durante tutto l'anno, tramite un'unità mista (passeggeri/auto) e due unità veloci. Due operatori privati italiani sono presenti su questo mercato; il primo offre un servizio riservato al trasporto merci, il secondo servizi di collegamento veloce.
- (25) Le altre linee servite da Siremar in partenza dai porti di Palermo o di Agrigento non subiscono la concorrenza di alcun operatore privato. Siremar rappresenta pertanto l'unico vettore che assicura la mobilità degli abitanti delle isole interessate.

Caremar

- (26) Caremar copre una rete di collegamenti marittimi locali tra, da un lato, i porti continentali del golfo di Napoli — Napoli, Sorrento e Pozzuoli — e le isole Partenopee (Capri, Ischia, Procida) e, dall'altro, i porti continentali di Formia e Anzio (Lazio) e le isole minori di Ponza e Ventotene. I servizi offerti rispondono principalmente ai bisogni di mobilità delle popolazioni locali.
- (27) Nel golfo di Napoli, Caremar opera in concorrenza con altri operatori privati italiani sulle tratte Capri/Napoli, Capri/Sorrento, Ischia/Napoli e Procida/Napoli.
- (28) Caremar opera — senza concorrenza — collegamenti con le isole di Ponza e Ventotene, servite tutto l'anno da unità miste che effettuano il trasporto di passeggeri e di auto. Caremar opera invece in concorrenza con un operatore privato nel segmento dei servizi di collegamento veloce sulle rotte Ponza/Formia e Ventotene/Formia.
- (29) Anche la rete di linee servite da Caremar può essere comparata a una rete di trasporto periurbano in termini di frequenze e di orari, in particolare per quanto riguarda il golfo di Napoli.

Le sovvenzioni corrisposte a fronte degli obblighi di servizio pubblico

Il quadro normativo

- (30) La legge 20 dicembre 1974 n. 684 recante ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale (legge n. 684/1974) prevede all'articolo 8 che i collegamenti marittimi con le isole maggiori e minori debbano soddisfare le esigenze connesse allo sviluppo economico e sociale delle regioni interessate e in particolare del Mezzogiorno. La legge dispone che, a tal fine, agli operatori incaricati di prestare detti servizi possano essere versate sovvenzioni in forza di convenzioni di servizio pubblico di durata ventennale.
- (31) La legge 5 maggio 1989 n. 160 di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e concessioni marittime (legge n. 160/1989) prevede all'articolo 9 che le linee da servire e le frequenze da garantire vengano determinate dalle autorità pubbliche in base a una proposta tecnica emanante dalle imprese concessionarie, che a tal fine devono presentare, ogni cinque anni, un piano di servizi.
- (32) La legge 19 maggio 1975 n. 169 recante riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale (legge n. 169/1975) dispone che le imprese concessionarie garantiscano parimenti, a titolo accessorio, servizi di trasporto di posta e pacchi postali, nonché servizi commerciali di carattere puramente locale.

- (33) Il DPR 1° giugno 1979 n. 501 di esecuzione della legge 20 dicembre 1974, n. 684, interpretata e modificata dalla legge 23 giugno 1977, n. 373, sulla ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale (decreto n. 501/1979) precisa i vari elementi (ricavi e costi) che entrano nel calcolo della sovvenzione versata alle imprese concessionarie e prevede altresì che gli orari di partenza e di arrivo su ciascuna delle linee servite dalle imprese suddette siano approvati con decreto ministeriale. Per quanto concerne le navi, il DPR impone alle concessionarie di utilizzare unità costruite da non più di 18 anni e di esserne proprietarie, salvo deroga espressa del ministero. Tale vincolo, che obbliga le imprese concessionarie a rinnovare periodicamente la flotta, costituisce un obbligo specifico per le suddette imprese di navigazione. Le navi utilizzate devono inoltre essere assegnate individualmente a ciascuna delle linee di servizio pubblico. L'articolo 40 consente al ministro della Marina mercantile di disporre, oltre ai servizi ordinari, la prestazione di servizi supplementari destinati a soddisfare esigenze straordinarie connesse all'interesse pubblico o alle esigenze del traffico.
- (34) La legge 5 dicembre 1986 n. 856 recante norme per la ristrutturazione della flotta pubblica (gruppo Finmare) e interventi per l'armamento privato (legge n. 856/1986) dispone che le tariffe siano stabilite con decreto ministeriale su proposta delle società concessionarie. Tali tariffe distinguono i viaggiatori ordinari dai residenti e dai lavoratori migranti, categorie che beneficiano di tariffe sociali agevolate.

Le convenzioni di servizio pubblico

- (35) Nel luglio 1991, lo Stato italiano, da un lato, e ciascuna delle compagnie regionali del Gruppo Tirrenia, dall'altro, hanno stipulato cinque identiche convenzioni. A norma dell'articolo 2, le convenzioni sono state applicate con effetto retroattivo a decorrere dal 1° gennaio 1989 e hanno durata ventennale, con scadenza il 31 dicembre 2008. Tuttavia, le convenzioni prevedono che le relazioni economiche riguardanti gli anni 1989, 1990 e 1991 siano definite da misure ad hoc, che non formino oggetto della presente decisione.
- (36) Ai sensi dell'articolo 3 di dette convenzioni, l'entità della sovvenzione annua viene stabilita in base a una domanda che l'impresa presenta nel mese di febbraio di ciascun esercizio. La domanda è quindi oggetto di consultazioni interministeriali ed è approvata, nel mese di maggio successivo, mediante decreto ministeriale. Scopo della sovvenzione annua è consentire all'impresa di coprire le perdite derivanti dal rapporto negativo fra i costi e i ricavi di esercizio. L'articolo 5 enumera analiticamente i parametri economici che servono per il calcolo dei vari elementi di costo presi in considerazione, a norma del DPR n. 501/79, per determinare l'importo della sovvenzione.

I piani quinquennali

- (37) L'articolo 1 delle citate convenzioni di servizio pubblico dispone che i piani quinquennali determinino le linee e i porti da servire, la tipologia e la capacità delle navi adibite ai collegamenti marittimi in questione, le frequenze e le tariffe da osservare, comprese le tariffe agevolate, in particolare quelle dei residenti delle regioni insulari.
- (38) Il primo piano quinquennale (periodo 1990-1994) venne approvato con decreto ministeriale del 29 maggio 1990 ed è stato applicato con effetto retroattivo a decorrere dal 1° gennaio 1990. Il secondo piano, che comprende gli anni 1995-1999, approvato a sua volta con decreto del 14 maggio 1996, lasciava sostanzialmente inalterate le linee e le frequenze.
- (39) Il terzo piano (anni 2000-2004), presentato alle autorità italiane nel settembre 1999, non è stato ancora approvato. In attesa dell'adozione di detto piano, il decreto dell'8 marzo 2000 ha imposto alle imprese del Gruppo Tirrenia il mantenimento dei servizi di cui all'articolo 9 della legge n. 160/89, tramite le unità a disposizione della società alla data del 31 dicembre 1999.

La sovvenzione annua di equilibrio

- (40) La convenzione prevede che la sovvenzione annua di equilibrio venga versata nel modo seguente: un primo versamento anticipato nel marzo di ogni anno, pari al 70 % della sovvenzione versata l'anno precedente. Un secondo versamento, effettuato in giugno, è pari al 20 % della sovvenzione. L'eventuale conguaglio, liquidato a fine anno, corrisponde alla differenza tra gli importi versati e il rapporto negativo tra costi e ricavi di esercizio dell'anno in corso. Qualora abbia percepito una somma superiore al costo netto dei servizi prestati (ricavi meno perdite), la società è tenuta a rimborsare la differenza nei quindici giorni successivi all'approvazione del bilancio.
- (41) La sovvenzione annua corrisponde al disavanzo netto cumulato dei servizi contemplati dal piano quinquennale, ai quali va aggiunto un importo variabile, corrispondente alla remunerazione del capitale investito. L'entità del disavanzo netto di esercizio è dato dalla differenza fra le perdite accumulate, in genere durante il periodo invernale, e i ricavi registrati, per l'essenziale, nel periodo estivo.
- (42) Per quanto attiene alla remunerazione del capitale investito, risulta dalle informazioni trasmesse dalle autorità italiane che esso rappresenta, in percentuale di tale capitale, una remunerazione che oscilla secondo gli anni — dal 12,5 % nel 1992 al 5,1 % nel 2000 — in linea con i tassi di mercato nel corso di tali anni.
- (43) L'entità della sovvenzione corrisposta alle compagnie regionali del Gruppo Tirrenia ai sensi della convenzione di servizio pubblico del 1991 ha avuto il seguente andamento⁽¹³⁾:

ADRIATICA

(in milioni di ITL)

ANNO	A) COSTI D'ESERCIZIO	B) RICAVI D'ESERCIZIO	C) DISAVANZO NETTO (perdite cumulate meno ricavi cumulati) (A — B)	REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO	IMPORTO DELLA SOVVENZIONE ANNUA
1992	-127 018	64 772	-62 772	8 258	70 504
1993	-124 191	79 716	-44 475	10 615	55 090
1994	-158 533	80 324	-78 209	7 819	86 028
1995	-166 334	95 114	-71 220	9 304	80 524
1996	-170 095	95 422	-74 673	7 935	82 608
1997	-174 331	94 995	-79 336	5 788	85 124
1998	-175 809	114 210	-61 599	5 271	66 870
1999	-151 109	126 403	-24 706	3 646	28 352
2000	-137 255	109 786	-27 469	4 377	31 846
2001	-183 820	155 616	-28 204	6 147	34 351

Le sensibili variazioni dell'importo della sovvenzione annua (ultima colonna) si spiegano con le fluttuazioni dei costi netti di esercizio (colonna C) dei collegamenti internazionali con l'Albania, la Jugoslavia e la Croazia, successivamente servite o sospese in funzione della situazione politica nei Balcani. I costi netti di esercizio e il fabbisogno di sovvenzione annua per i collegamenti in cabotaggio nell'alto Adriatico e con l'arcipelago delle Tremiti risultano invece complessivamente stabili dal 1992 al 2001. Inoltre, la sospensione dei collegamenti con la Grecia a partire dalla fine del 1999 ha comportato una riduzione sensibile dei costi di esercizio e, quindi, dell'importo della sovvenzione di equilibrio.

⁽¹³⁾ I dati sono desunti dallo studio della Price Waterhouse Coopers «Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalità relativi agli esercizi 1992-1999», integrati dalle autorità italiane per gli anni 2000 e 2001. Lo studio ricostruisce la contabilità analitica delle compagnie del Gruppo Tirrenia, valutando, per ciascuna delle linee, i costi e i ricavi di esercizio.

SAREMAR

(in milioni di ITL)

ANNO	A) COSTI D'ESERCIZIO	B) RICAVI D'ESERCIZIO	C) DISAVANZO NETTO (perdite cumulate meno ricavi cumulati) (A — B)	REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO	IMPORTO DELLA SOVVENZIONE ANNUA
1992	- 33 519,0	7 464,0	- 26 055,0	1 342,0	27 397,0
1993	- 35 938,0	8 365,0	- 27 573,0	2 641,0	30 214,0
1994	- 35 295,2	9 383,8	- 25 911,4	1 606,2	27 517,6
1995	- 34 605,7	11 396,6	- 23 209,1	1 781,6	24 990,7
1996	- 34 972,8	11 533,5	- 23 439,3	1 560,4	24 999,7
1997	- 36 653,4	11 746,7	- 24 906,7	1 172,8	26 079,5
1998	- 39 602,0	11 744,0	- 27 858,0	973,0	28 831,0
1999	- 40 218,8	12 425,6	- 27 793,2	738,8	28 532,0
2000	- 36 300,0	12 652,0	- 23 648,0	828,0	24 476,0
2001	- 31 105,6	12 487,0	- 17 649,5	1 094,9	18 725,1

Il livello relativamente stabile della sovvenzione annua (ultima colonna) rispecchia le caratteristiche del mercato nel quale opera Saremar, vale a dire un mercato locale orientato alle esigenze di mobilità delle popolazioni insulari. Infatti, i servizi offerti dalla compagnia sono rimasti sostanzialmente invariati — in termini di frequenze e di orari — dall'entrata in vigore della convenzione di servizio pubblico⁽¹⁴⁾ e rimangono praticamente invariati in tutte le stagioni dell'anno considerato.

TOREMAR

(in milioni di ITL)

ANNO	A) COSTI D'ESERCIZIO	B) RICAVI D'ESERCIZIO	C) DISAVANZO NETTO (perdite cumulate meno ricavi cumulati) (A — B)	REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO	IMPORTO DELLA SOVVENZIONE ANNUA
1992	- 43 511,0	27 406,0	- 16 105,0	1 367,0	17 472,0
1993	- 44 907,0	30 750,0	- 14 157,0	2 145,0	16 302,0
1994	- 47 696,6	32 759,0	- 14 937,0	1 312,1	16 249,1
1995	- 47 900,0	32 000,0	- 15 900,0	1 400,0	17 300,0
1996	- 50 516,1	32 483,3	- 18 032,8	1 285,0	19 317,8
1997	- 48 900,0	31 200,0	- 17 700,0	900,0	18 600,0
1998	- 50 801,0	29 996,0	- 20 805,0	718,0	21 523,0
1999	- 47 840,1	32 362,0	- 15 478,1	588,1	16 066,2
2000	- 45 675,0	34 577,0	- 11 098,0	1 993,0	13 091,0
2001	- 44 903,1	35 573,5	- 9 329,6	3 033,5	12 363,2

⁽¹⁴⁾ Nel 1992, Saremar ha effettuato un totale di 18 000 viaggi sulle 4 linee servite dalla compagnia. Nel 2000, il numero di viaggi si aggirava sui 20 000.

Il mercato sostanzialmente locale nel quale opera Toremar spiega il livello relativamente stabile nel tempo della sovvenzione annua (ultima colonna). I servizi offerti dalla compagnia pubblica nel 2000 sono rimasti uguali — in termini di frequenze e di orari — a quelli del 1992⁽¹⁵⁾ e presentano un carattere costante nel corso dell'anno, indipendentemente dalle variazioni stagionali della domanda.

SIREMAR

(in milioni di ITL)

ANNO	A) COSTI D'ESERCIZIO	B) RICAVI D'ESERCIZIO	C) DISAVANZO NETTO (perdite cumulate meno ricavi cumulati) (A — B)	REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO	IMPORTO DELLA SOVVENZIONE ANNUA
1992	-79 543,0	26 903,0	-52 640,0	2 874,0	55 514,0
1993	-75 845,0	30 444,0	-45 401,0	5 334,0	50 735,0
1994	-78 549,7	32 845,7	-45 704,0	3 336,0	49 040,0
1995	-80 947,5	33 847,0	-47 100,5	4 363,7	51 464,2
1996	-85 934,6	32 724,0	-53 210,6	3 888,4	57 099,0
1997	-97 536,9	35 203,2	-62 333,4	3 155,1	65 488,5
1998	-106 563,1	37 244,8	-69 318,3	2 599,3	71 917,6
1999	-110 611,1	40 274,2	-70 336,9	2 211,2	72 548,1
2000	-102 881,0	43 335,0	-59 546,0	3 940,0	63 486,0
2001	-106 490,0	47 314,4	-59 175,6	4 249,9	63 425,5

Le caratteristiche dell'offerta di servizi di Siremar possono essere comparate a quelle già evidenziate per Saremar e Toremar: un'offerta stabile dopo l'entrata in vigore della convenzione di servizio pubblico⁽¹⁶⁾ e poco sensibile alle variazioni stagionali.

Il livello elevato dei costi di esercizio della compagnia, che comporta una ingente sovvenzione annua, si spiega in particolare con il numero di linee servite (18 linee regolari) destinate a soddisfare le esigenze di mobilità degli abitanti delle 14 isole situate al largo della Sicilia. Questo numero elevato di servizi regolari di linea comporta maggiori costi d'esercizio (personale, carburante, manutenzione, ecc.) per garantire il gran numero di viaggi annuali effettuati dalla compagnia⁽¹⁷⁾.

CAREMAR

(in milioni di ITL)

ANNO	A) COSTI D'ESERCIZIO	B) RICAVI D'ESERCIZIO	C) DISAVANZO NETTO (perdite cumulate meno ricavi cumulati) (A — B)	REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO	IMPORTO DELLA SOVVENZIONE ANNUA
1992	-59 987,0	20 543,0	-39 444,0	26,0	39 470,0
1993	-63 737,0	22 810,0	-40 927,0	1 538,0	42 465,0
1994	-69 365,7	25 470,0	-43 894,8	1 690,0	45 584,8
1995	-71 389,6	24 519,9	-46 869,7	2 173,2	49 042,9
1996	-71 404,3	26 613,7	-44 790,6	1 867,4	46 658,0
1997	-73 752,0	30 420,0	-43 332,0	1 516,9	44 848,9
1998	-77 143,0	31 920,0	-45 223,0	1 287,0	46 510,0
1999	-74 172,0	30 896,5	-43 275,5	986,6	44 262,3
2000	-70 114,0	32 594,0	-37 520,0	2 291,0	39 818,0
2001	-68 316,8	33 377,9	-34 938,9	3 366,5	38 305,4

⁽¹⁵⁾ Nel 1992, sono stati effettuati 8 300 viaggi su tutta la rete di linee della compagnia contro 9 097 nel 2000.

⁽¹⁶⁾ Nel 2000, il numero totale di viaggi effettuati da Siremar su tutte le linee ammontava a 11 910; nel 1992 è stato di 11 919.

⁽¹⁷⁾ Nel 2000, sono stati effettuati 11 900 viaggi su 18 linee regolari (11 700 nel 1992).

La stabilità del livello della sovvenzione annua si spiega con la natura della rete di servizi offerti da Caremar, che sono rimasti sostanzialmente invariati dall'entrata in vigore della convenzione con lo Stato⁽¹⁸⁾.

Gli elevati costi di esercizio della compagnia che si riflettono sul livello della compensazione annua derivano dal numero di linee servite (11) e dalla frequenza dei collegamenti.

Gli investimenti previsti dai piani quinquennali e il piano industriale

- (44) Oltre alle linee sulle quali deve essere garantito il collegamento e alle relative frequenze, i piani quinquennali disciplinano anche gli investimenti che le compagnie concessionarie intendono effettuare nel periodo interessato onde garantire il servizio sulle linee in questione. In fase di istruttoria la Commissione ha in particolare cercato di accertare in che modo fossero stati contabilizzati, ai fini del calcolo della sovvenzione annua, i costi di acquisto e di ammortamento delle navi.
- (45) Del pari, la Commissione intendeva verificare se gli investimenti aggiuntivi, previsti a favore delle imprese del gruppo dal piano industriale adottato nel marzo 1999 dalla Tirrenia per il periodo 1999-2002, non contenessero alcun elemento di aiuto. Il piano ha i seguenti obiettivi principali:
- consentire alle imprese del gruppo di far fronte alle mutate condizioni del mercato italiano del cabotaggio conseguenti alla sua liberalizzazione (1° gennaio 1999); prepararsi alla scadenza, nel 2008, del regime delle convenzioni stipulate con lo Stato,
 - ridurre i costi dei servizi prestati in forza delle suddette convenzioni,
 - sostenere lo sviluppo del gruppo e valorizzare le risorse disponibili,
 - predisporre le condizioni per la privatizzazione delle imprese del gruppo.
- (46) Il piano industriale prevede in particolare un'evoluzione degli investimenti necessari ai servizi contemplati dalle convenzioni di servizio pubblico che dovrebbe tradursi nel disarmo di unità vetuste, nel trasferimento di altre unità all'interno del gruppo e in nuovi investimenti per complessivi 700 miliardi di ITL.

Il trattamento fiscale preferenziale

- (47) Il decreto legge del 26 ottobre 1995 n. 504 istituisce un regime fiscale preferenziale per gli oli minerali utilizzati come carburanti per la navigazione. Ai sensi dell'articolo 63, paragrafo 3, di detto decreto, la riduzione dei diritti di accisa si applica ai lubrificanti utilizzati a bordo.
- (48) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione aveva espresso alcune perplessità in ordine alle modalità di applicazione di questa agevolazione fiscale, nel caso di navi stazionanti nei porti italiani per esservi sottoposte a operazioni di manutenzione. La Commissione desiderava assicurarsi che il suddetto provvedimento non avesse effetti discriminatori nei riguardi di altri operatori marittimi le cui navi si trovassero nella stessa situazione.

⁽¹⁸⁾ Nel corso dell'anno 2000 sono stati effettuati 12 872 viaggi su 12 linee servite (15 650 nel 1992).

III. OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI

Osservazioni delle compagnie del Gruppo Tirrenia

- (49) Con lettera del 22 novembre 1999, le compagnie del Gruppo Tirrenia hanno presentato le proprie osservazioni riguardo alla decisione di avvio del procedimento. In via principale le imprese contestano la qualifica di «aiuti nuovi» attribuita alle compensazioni versate in forza delle convenzioni stipulate con lo Stato e, conseguentemente, la fondatezza della decisione di avviare il procedimento formale di esame. Le interessate sostengono, in particolare, che la Commissione era stata informata da tempo dell'esistenza di un regime di compensazione di servizio pubblico e che non aveva mai sollevato obiezioni nei loro confronti. Inoltre — sempre secondo le imprese interessate — l'importo delle compensazioni annue corrisposte alle compagnie pubbliche risulterebbe strettamente necessario e proporzionato rispetto all'esigenza di coprire il costo netto aggiuntivo degli obblighi di servizio pubblico. La Tirrenia conclude pertanto che, nei confronti degli altri operatori presenti sul mercato, tale corresponsione non costituisce un ostacolo alla concorrenza.
- (50) In pari tempo, la Tirrenia di Navigazione e le compagnie regionali del Gruppo Tirrenia hanno impugnato la decisione con cui la Commissione aveva avviato il procedimento, con ricorso ai sensi dell'articolo 230, paragrafo 4, del trattato⁽¹⁹⁾, pendente dinanzi al Tribunale di primo grado.

Osservazioni degli operatori privati

- (51) Alla Commissione sono pervenute le osservazioni di diversi operatori privati concorrenti su talune delle linee servite da Caremar, Saremar e Toremar. Tali osservazioni possono essere sintetizzate come segue:
- le imprese del Gruppo Tirrenia praticerebbero, sulle linee nelle quali si concentra la concorrenza degli operatori privati, una politica commerciale aggressiva, caratterizzata da tariffe in dumping, da sistemi di sconti e di pagamenti differiti che non possono trovare una spiegazione in mancanza di sovvenzioni pubbliche,
 - gli obblighi di servizio pubblico mancano di trasparenza e la facoltà concessa alle imprese del Gruppo Tirrenia di modificare l'estensione degli obblighi ad essa imposti, con particolare riferimento alle rotte da servire, all'orario e alle frequenze da osservare, è contraria alla natura stessa degli obblighi di servizio pubblico,
 - in considerazione dei servizi offerti dagli operatori privati su alcune linee servite dalle compagnie del Gruppo Tirrenia, appare molto contestabile la necessità di prestare un servizio pubblico,
 - le modalità di finanziamento degli investimenti effettuati dal 1995 o previsti dal piano industriale contengono elementi di aiuto, con particolare riferimento alle due unità acquisite nel 1996 da Viamare e, più in generale, alle più favorevoli condizioni di accesso al credito bancario accordate alle imprese del Gruppo Tirrenia,
 - le imprese del Gruppo Tirrenia beneficiano del trattamento fiscale preferenziale sugli oli minerali consumati dalle loro navi che sono immobilizzate nei porti italiani.

IV. OSSERVAZIONI DELLE AUTORITÀ ITALIANE

Le sovvenzioni corrisposte a fronte degli obblighi di servizio pubblico

- (52) Con lettera del 29 settembre 1999, le autorità italiane hanno trasmesso le proprie osservazioni in ordine alla decisione di avviare il procedimento. A loro giudizio, il regolamento (CE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo)⁽²⁰⁾, all'articolo 4, consente alle convenzioni stipulate con ciascuna impresa del Gruppo Tirrenia di dispiegare integralmente i propri effetti fino alla data di scadenza, cioè a fine 2008. Conseguentemente, il sistema degli obblighi di servizio pubblico derivante dalle convenzioni non può essere rimesso in questione dalla decisione di avviare il procedimento.

⁽¹⁹⁾ Cfr. nota 4.

⁽²⁰⁾ GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7.

- (53) Le autorità italiane contestano inoltre il fatto che gli aiuti contemplati dalla decisione della Commissione costituiscono aiuti «nuovi» ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato e che abbiano potuto, anteriormente all'apertura del mercato italiano del cabotaggio (1° gennaio 1999), incidere sugli scambi tra gli Stati membri.
- (54) A prescindere da questi rilievi di carattere generale, le autorità italiane sottolineano che la presenza degli operatori privati sulle linee servite dalle imprese del Gruppo Tirrenia è un fenomeno spesso recente e parziale, in quanto limitato a un ristretto numero di rotte e concentrato nella stagione estiva. Inoltre, il metodo di calcolo della compensazione annua, che consiste nel detrarre dalle perdite accumulate durante l'inverno i ricavi realizzati nel corso dell'estate, contribuisce a limitare l'ammontare della compensazione al minimo indispensabile.

Di conseguenza, secondo le autorità italiane, la compensazione risulta necessaria e strettamente proporzionata rispetto agli obblighi di servizio pubblico, dei quali spetta allo Stato membro definire le caratteristiche.

Con riferimento alla violazione delle norme in materia di concorrenza di cui si è resa responsabile Adriatica sui collegamenti tra l'Italia e la Grecia, le autorità italiane sottolineano che la decisione della Commissione in ordine a tale violazione non ha natura definitiva, che i due procedimenti sono autonomi, che gli aiuti non sono stati utilizzati per finanziare comportamenti anticoncorrenziali, che una dichiarazione di incompatibilità equivarrebbe a una nuova sanzione e che un eventuale recupero comprometterebbe l'equilibrio della compagnia Adriatica, nonché il processo di privatizzazione.

Gli investimenti previsti dal piano industriale

- (55) Le autorità italiane sottolineano che gli investimenti previsti dal piano industriale hanno lo scopo di ridurre i costi del servizio, mantenendo nel contempo un livello elevato di qualità. Inoltre, secondo le stesse autorità, le modalità con cui vengono finanziati gli investimenti progettati non contengono alcun elemento di aiuto in quanto tale finanziamento proverrà, in parte, dai fondi propri delle imprese interessate e, in parte, da prestiti bancari contrattati alle normali condizioni di mercato.

Il trattamento fiscale preferenziale

- (56) Le autorità italiane hanno precisato il quadro normativo che disciplina il trattamento fiscale degli oli minerali utilizzati come carburante ai fini della navigazione. Dalle informazioni trasmesse alla Commissione risulta che, con una decisione di applicazione generale del 2 marzo 1996, emanata a norma del decreto legge n. 504/1995, il trattamento fiscale preferenziale previsto da tale provvedimento è stato esteso ai combustibili e ai lubrificanti utilizzati da tutto il naviglio immobilizzato in un porto per operazioni di manutenzione.
- (57) In pari tempo, l'Italia ha impugnato dinanzi alla Corte di giustizia, con ricorso tuttora pendente, la decisione di avvio del procedimento, nella parte in cui dispone la sospensione dell'erogazione degli aiuti⁽²¹⁾.

V. VALUTAZIONE DEGLI AIUTI

Le sovvenzioni corrisposte a fronte degli obblighi di servizio pubblico

Esistenza di misure di aiuto

- (58) Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidono sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.

⁽²¹⁾ Cfr. nota 3.

- (59) È evidente che le sovvenzioni in parola sono concesse dallo Stato e mediante risorse statali. Quanto alla nozione di vantaggio, essa è stata oggetto di un'interpretazione da parte della Corte di giustizia nella sua sentenza del 24 luglio 2003, *Altmark Trans* (22). Secondo questa giurisprudenza, un intervento statale che comporti una compensazione diretta a rappresentare la contropartita delle prestazioni effettuate dalle imprese beneficiarie per assolvere determinati obblighi di servizio pubblico non rientra nel campo d'applicazione dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, nella misura in cui tali imprese non traggono un vantaggio finanziario e il suddetto intervento non ha quindi l'effetto di collocare tali imprese in una posizione concorrenziale più favorevole rispetto alle imprese concorrenti.

Secondo la Corte affinché, in un caso concreto, una siffatta compensazione possa sottrarsi alla qualificazione di aiuto di Stato, devono ricorrere quattro condizioni:

- l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro. Nella fattispecie delle compensazioni corrisposte alle imprese del Gruppo Tirrenia, la Commissione constata che gli obblighi di servizio pubblico imposti a tali imprese derivano allo stesso tempo dalle convenzioni concluse nel luglio 1991 con lo Stato italiano, dal quadro normativo applicabile (cfr. considerando da 30 a 34) e dai piani quinquennali (cfr. considerando 37, 38 e 39). La questione dell'esistenza di una effettiva esigenza di servizio pubblico (23) è esaminata ai considerando da 84 a 122,
 - i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente, al fine di evitare che essa comporti un vantaggio economico atto a favorire l'impresa beneficiaria rispetto a imprese concorrenti. Nel caso in questione, la Commissione osserva che l'articolo 5 delle convenzioni illustra in dettaglio i parametri economici che fungono da base per il calcolo dei diversi elementi di costo presi in considerazione ai fini della determinazione della compensazione, conformemente al DPR n. 501/79,
 - la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento. La questione è analizzata ai considerando da 123 a 148,
 - quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'esecuzione di obblighi di servizio pubblico, in un caso specifico, non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi. A tale riguardo, giova constatare che le imprese del Gruppo Tirrenia non sono state selezionate al termine di una procedura d'appalto pubblico. La Commissione constata altresì che né i testi applicabili né le convenzioni impongono condizioni tali da assicurare che la compensazione non superi i costi di un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi. Nemmeno le informazioni e i dati trasmessi dalle autorità italiane e dai beneficiari consentono di stabilire se tale condizione è rispettata.
- (60) Alla luce delle considerazioni che precedono e di quelle che saranno formulate più avanti per quanto attiene all'esistenza di un'effettiva esigenza di servizio pubblico, la Commissione ritiene che la sovvenzione annua di equilibrio, accordata alle compagnie regionali nel quadro delle convenzioni del 1991, costituisca un vantaggio per tali imprese rispetto alle imprese concorrenti che offrono o potrebbero offrire servizi comparabili sul mercato rilevante.
- (61) Per quanto riguarda la ripercussione sul commercio intracomunitario e le distorsioni della concorrenza, esse sono evidenti nel caso dei trasporti tra Stati membri, o tra Stati membri e paesi terzi, liberalizzati dal regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi (24).

(22) Causa C-280/00, non ancora pubblicata.

(23) Sentenza del 20 febbraio 2001 nella causa C-205/99, *Analir e a.* (Racc. 2001, pag. I-1271).

(24) GU L 378 del 31.12.1986, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 3573/90 (GU L 353 del 17.12.1990, pag. 16).

- (62) Benché si tratti di servizi in cabotaggio, la Corte ha osservato⁽²⁵⁾ che non è affatto escluso che una sovvenzione pubblica concessa a un'impresa attiva solo nella gestione di servizi di trasporto locale o regionale e non di servizi di trasporto internazionali possa, comunque, incidere sugli scambi tra Stati membri.
- (63) Infatti, quando uno Stato membro concede una sovvenzione pubblica a un'impresa, la prestazione di servizi di trasporto da parte della suddetta impresa può risulterne invariata o incrementata, con la conseguenza che le imprese con sede in altri Stati membri hanno minori possibilità di offrire i propri servizi di trasporto nel mercato di tale Stato membro⁽²⁶⁾.
- (64) Secondo la giurisprudenza della Corte, in caso di aiuti accordati illegittimamente, la Commissione non è tenuta a dimostrare le effettive conseguenze degli aiuti sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri. Infatti, siffatto obbligo implicherebbe che gli Stati membri che versano aiuti in violazione dell'obbligo di notifica di cui all'art. 88, paragrafo 3, del trattato CE sarebbero favoriti rispetto a quelli che notificano il progetto di aiuti⁽²⁷⁾.
- (65) Il fatto che, fino al 1° gennaio 1999, tale mercato dei collegamenti in cabotaggio con le isole del Mediterraneo fosse temporaneamente esentato dall'applicazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 non consente di escludere a priori che le sovvenzioni corrisposte alle compagnie regionali che operano sulle tratte di cabotaggio con le isole del Mediterraneo ai sensi della convenzione non abbiano inciso sugli scambi fra gli Stati membri e non abbiano falsato la concorrenza.
- (66) In ogni caso, anche ammettendo che gli aiuti corrisposti a imprese che esercitavano soltanto trasporti di cabotaggio potessero non influire sugli scambi e non comportare distorsioni della concorrenza anteriormente al 1° gennaio 1999, la situazione è cambiata dopo tale data, poiché conformemente al regolamento n. 3577/92 le attività di cabotaggio sono ormai aperte all'insieme degli operatori comunitari.
- (67) Alla luce dei criteri indicati ai considerando da 58 a 66, giova analizzare la situazione delle compagnie regionali in funzione dei mercati sui quali operano.
- Per quanto riguarda Adriatica, la Commissione ricorda che questa compagnia opera, nel quadro della convenzione, non soltanto nel mercato del cabotaggio, ma anche sulle linee internazionali sulle quali deve o ha dovuto affrontare, dall'entrata in vigore della convenzione, la concorrenza di altri operatori comunitari. La Commissione rileva altresì in questo contesto che sussiste un rischio di sovvenzioni incrociate tra i servizi svolti da Adriatica nel mercato del cabotaggio e i servizi prestati nel mercato internazionale, in particolare in mancanza di una contabilità separata dell'impresa per queste diverse categorie di servizi. In queste circostanze, le sovvenzioni versate a Adriatica in base alla convenzione hanno potuto influire sugli scambi tra Stati membri e distorcere la concorrenza.
 - Per quanto riguarda le quattro altre compagnie regionali, la Commissione constata che solo Saremar opera su una linea internazionale, tra la Sardegna e la Corsica, e opera in concorrenza con un operatore privato italiano. Il fatto che questa linea sia aperta alla concorrenza potenziale degli operatori degli altri Stati membri dall'entrata in vigore della convenzione porta a concludere che la sovvenzione annua versata a Saremar per coprire il disavanzo netto di esercizio dell'insieme della sua rete di collegamenti ha potuto, in particolare a causa dell'assenza di contabilità separata tra le varie categorie di servizi prestati, influire sugli scambi tra Stati membri e distorcere la concorrenza.

⁽²⁵⁾ Sentenza *Altmark Trans*, punti 77-82, cfr. nota 22.

⁽²⁶⁾ In tal senso cfr. sentenze 13 luglio 1988, causa 102/87, Francia/Commissione, Racc. 1988, pag. 4067, punto 19; 21 marzo 1991, causa C-305/89, Italia/Commissione, Racc. 1991, pag. I-1603, punto 26, e 14 settembre 1994, cause riunite C-278/92, C-279/92 e C-280/92, Spagna/Commissione, Racc. 1994, pag. I-4103, punto 40; *Altmark Trans*, cit., punto 78.

⁽²⁷⁾ Sentenze del 5 agosto 2003, cause riunite T-116/01 e T-118/01, *P&O European Ferries*, punto 118; del 14 febbraio 1990, Francia/Commissione, C-301/87, Racc. 1990, pag. I-307, punto 33, e del 29 settembre 2000, *CETM/Commissione*, T-55/99, Racc. 2000, pag. II-3207, punto 103.

- Per quanto riguarda in particolare Siremar, Toremar e Caremar, la Commissione formula le seguenti osservazioni:
- queste compagnie operano esclusivamente su un segmento ben delimitato del mercato del cabotaggio con le isole del Mediterraneo,
 - fino al 1° gennaio 1999, i servizi di cabotaggio tra le isole nel Mediterraneo sono stati temporaneamente esentati dall'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi a norma dell'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3577/92⁽²⁸⁾,
 - su questi vari segmenti del mercato del cabotaggio, le compagnie regionali sono soggette su alcune linee alla concorrenza di operatori privati italiani, la cui presenza è spesso antecedente all'entrata in vigore della convenzione; nessuno di detti operatori opera tuttavia in altri mercati che non siano quello del cabotaggio italiano nel Mediterraneo,
 - nessun operatore di un altro Stato membro era presente in questi diversi segmenti del mercato del cabotaggio anteriormente al 1° gennaio 1999 e nessuno vi si è inserito dopo l'apertura del mercato.
- (68) Il fatto che un settore non sia liberalizzato — come nel caso del cabotaggio nel Mediterraneo prima del 1° gennaio 1999 — non costituisce sempre una condizione sufficiente per escludere qualsiasi ripercussione negativa sugli scambi tra Stati membri⁽²⁹⁾.
- (69) Da un lato, il fatto che tre compagnie del Gruppo Tirrenia (Tirrenia, Adriatica e Saremar) operassero nel mercato dei trasporti tra Stati membri o tra Stati membri e paesi terzi e l'assenza di contabilità separata di queste compagnie tra le varie categorie di servizi porta a considerare che tutti gli aiuti di cui hanno beneficiato hanno potuto influire sugli scambi tra Stati membri e distorcere la concorrenza. Inoltre, non si può escludere che tali effetti si siano prodotti per tutte le sovvenzioni accordate alle compagnie del gruppo.
- (70) D'altra parte, già prima della liberalizzazione del mercato del cabotaggio, gli operatori degli altri Stati membri erano liberi di esercitare il loro diritto di stabilimento e di assicurare servizi di cabotaggio utilizzando navi battenti bandiera italiana.
- (71) In ogni caso, la possibilità per gli operatori degli altri Stati membri di prestare servizi concorrenti sul mercato del cabotaggio in Italia a decorrere dal 1° gennaio 1999 porta a constatare una ripercussione almeno potenziale sugli scambi nel corso degli ultimi cinque anni, in particolare in mancanza di diritti esclusivi conferiti alle compagnie regionali nell'ambito delle convenzioni di servizio pubblico.
- (72) In considerazione di quanto precede e in particolare tenendo conto del fatto che affinché la compensazione comporti un vantaggio configurabile come «aiuto» è sufficiente che una delle quattro condizioni indicate non sia soddisfatta⁽³⁰⁾, la Commissione ritiene che tutte le compensazioni annue versate alle compagnie regionali dalle autorità italiane costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87 del trattato. Contrariamente a quanto sostenuto dalle imprese beneficiarie, l'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento n. 3577/92 non vieta di esaminare gli aiuti in questione. L'articolo 4, paragrafo 3, autorizza in via eccezionale la continuazione dei contratti esistenti conclusi prima dell'entrata in vigore del regolamento anche se non sono rispettate le condizioni della procedura prevista per l'attribuzione dei servizi pubblici di cui ai paragrafi precedenti del medesimo articolo. La disposizione in questione attiene alla politica comune dei trasporti.

⁽²⁸⁾ Cfr. nota 20.

⁽²⁹⁾ Decisione 2000/394/CE della Commissione, del 25 novembre 1999, relativa alle misure di aiuto in favore delle imprese nei territori di Venezia e di Chioggia previste dalle leggi n. 30/1997 e n. 206/1995, recanti sgravi degli oneri sociali (GU L 150 del 23.6.2000, pag. 50).

⁽³⁰⁾ Sentenza *Altmark Trans*, punto 94, cfr. nota 22.

La nuova misura di aiuto

- (73) La Commissione non condivide l'opinione delle compagnie regionali secondo cui gli aiuti in questione costituirebbero aiuti esistenti. In primo luogo, essa rileva che tali aiuti non sono anteriori all'entrata in vigore del trattato. Infatti, sono state le leggi n. 684/74 e n. 169/75 che hanno disciplinato, nella loro forma attuale, il regime della sovvenzione annua di equilibrio. Peraltro, il decreto n. 501/79, la legge n. 856/86 e le convenzioni del 1991 hanno stabilito in dettaglio vari obblighi di servizio pubblico, nonché gli elementi di costo che entrano nel calcolo della sovvenzione di equilibrio di cui beneficiano le compagnie regionali.
- (74) La Commissione constata poi che gli aiuti in questione non sono stati approvati dalla Commissione. La decisione della Commissione del 6 luglio 1990 di chiudere il procedimento C 12/89 (ex N 444/88) relativo ad aiuti che l'Italia aveva deciso di accordare per riassorbire le perdite dell'impresa Fincantieri nel 1987 e 1988 e alla legge n. 234/89 recante regolamentazione degli aiuti alla costruzione navale in Italia⁽³¹⁾, richiamata dalle imprese beneficiarie, riguardava unicamente gli aiuti a favore di cantieri navali e non le sovvenzioni che formano l'oggetto della presente decisione. In ogni caso, dopo detta decisione, il quadro normativo di queste sovvenzioni è stato modificato in modo sostanziale con la conclusione delle convenzioni, che non sono state mai notificate.
- (75) In particolare, la circostanza che la Commissione abbia potuto essere a conoscenza dei vari provvedimenti legislativi che istituiscono il regime della sovvenzione annua, come pure della convenzione del 1991, non consente di concludere — in assenza di una notificazione preventiva ex articolo 88, paragrafo 3 — che il regime della sovvenzione annua sia stato tacitamente autorizzato, in forza della sentenza pronunciata nella causa Lorenz⁽³²⁾. La Corte ha recentemente segnalato che la semplice comunicazione di un testo alla Commissione non costituisce una notifica ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE⁽³³⁾.
- (76) La Commissione ritiene di conseguenza che gli aiuti alle compagnie regionali costituiscano aiuti nuovi ai sensi dell'articolo 1 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE⁽³⁴⁾.
- (77) Ammettendo anche che gli aiuti alle compagnie Siremar, Toremar e Caremar, che effettuavano soltanto trasporti di cabotaggio, non costituissero aiuti di Stato al momento della erogazione, essi sono in ogni caso diventati nuovi aiuti dal 1° gennaio 1999, a seguito della liberalizzazione dei trasporti a norma del regolamento (CEE) n. 3577/92. Infatti, ai sensi dell'articolo 1, lettera b), punto v), del regolamento (CE) n. 659/99, qualora alcune misure diventino aiuti in seguito alla liberalizzazione di un'attività da parte del diritto comunitario, dette misure non sono considerate aiuti esistenti dopo la data fissata per la liberalizzazione.

Valutazione della compatibilità dell'aiuto

- (78) Il divieto degli aiuti sancito dall'articolo 87, paragrafo 1, del trattato non è assoluto. Sono infatti possibili delle deroghe in applicazione dell'articolo 87, paragrafi 2 e 3, e dell'articolo 86, paragrafo 2.
- (79) Agli aiuti erogati alle compagnie regionali a titolo di sovvenzione annua non è applicabile alcuna delle deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 2, poiché essi non costituiscono né aiuti di carattere sociale concessi ai singoli consumatori, né aiuti destinati a rimediare a danni arrecati da calamità naturali o ad altri eventi straordinari, né aiuti erogati all'economia di talune regioni. In particolare, con riferimento agli aiuti a carattere sociale, l'applicazione dell'articolo 87, paragrafo 2, presuppone che i provvedimenti di cui beneficiano i singoli consumatori non favoriscano direttamente o indirettamente talune imprese o talune produzioni. La Commissione rileva al riguardo che i minori introiti derivanti alle compagnie regionali dall'applicazione di tariffe ridotte per i residenti nelle isole e per i lavoratori migranti sono ricompresi nel calcolo della compensazione annua. Le autorità italiane si accollano queste riduzioni tariffarie, di cui beneficiano singoli consumatori, soltanto quando i consumatori interessati viaggiano con l'operatore pubblico, circostanza che favorisce quest'ultimo rispetto ai suoi concorrenti privati.

⁽³¹⁾ GU C 239 del 25.9.1990, pag. 10.

⁽³²⁾ Sentenza dell'11 dicembre 1973, causa 120/73, *Lorenz*, Racc. 1973, pag. 1471.

⁽³³⁾ Ordinanza della Corte del 24 luglio 2003, causa C-297/01, *Sicilcassa* (non ancora pubblicata nella Raccolta).

⁽³⁴⁾ GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1. Regolamento modificato dall'atto di adesione del 2003.

- (80) Tali aiuti non possono neppure beneficiare di una delle deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 3. Non si tratta infatti di aiuti destinati a promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo o a porre rimedio a una grave perturbazione dell'economia di uno Stato membro, a norma della lettera b), né di aiuti destinati a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio, a norma della lettera d). Essi non possono neppure essere qualificati come aiuti a finalità regionale a norma delle lettere a) o c), in quanto non fanno parte di un regime plurisetoriale di aiuti accessibile in una determinata regione a tutte le imprese dei settori interessati⁽³⁵⁾. Inoltre, a motivo del loro oggetto e delle loro modalità, gli aiuti in questione costituirebbero aiuti al funzionamento, che possono essere ammessi eccezionalmente soltanto nelle regioni che beneficiano della deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), e a condizione in particolare che lo Stato membro dimostri l'esistenza e l'importanza di handicap che gli aiuti intendono attenuare⁽³⁶⁾. Giacché le autorità italiane non hanno fornito elementi sufficienti a tale riguardo, gli aiuti non possono essere autorizzati a questo titolo. Gli aiuti in questione non possono neppure essere considerati destinati a favorire lo sviluppo di talune attività a norma della lettera c), dato che essi sono destinati a coprire i costi di esercizio di un operatore marittimo determinato e dato che non costituiscono parte di un piano complessivo atto a consentire all'impresa beneficiaria di recuperare l'efficienza economica e finanziaria senza ricorrere a ulteriori aiuti.
- (81) L'articolo 86, paragrafo 2, del trattato dispone che le imprese incaricate della gestione dei servizi di interesse economico generale siano soggette alle norme del trattato e in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione ad esse affidata. Lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria all'interesse della Comunità.
- (82) Secondo la giurisprudenza comunitaria, trattandosi di una disposizione di natura derogatoria, essa va interpretata restrittivamente⁽³⁷⁾. Non è quindi sufficiente, sotto questo profilo, che all'impresa in questione le autorità pubbliche abbiano affidato la gestione di un servizio di interesse economico generale, poiché è anche necessario che l'applicazione delle regole del trattato, e in particolare l'articolo 87, sia tale da ostare all'adempimento della specifica missione che ad essa è stata affidata e che l'interesse della Comunità non ne risulti compromesso⁽³⁸⁾.
- (83) Allo scopo di valutare se le sovvenzioni corrisposte alle compagnie regionali in forza delle convenzioni del 1991 possano beneficiare della deroga di cui all'articolo 86, paragrafo 2, del trattato, la Commissione deve in primo luogo verificare se esista e quale sia l'ampiezza degli obblighi di servizio pubblico imposti all'impresa, allo scopo di valutare se il servizio pubblico sia necessario e se sia necessaria la sovvenzione che è destinata a compensarne il costo.

Esistenza di obblighi di servizio pubblico che rispondono a un'effettiva esigenza

I collegamenti in cabotaggio con le isole minori italiane

- (84) I collegamenti di cabotaggio rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 4 del citato regolamento (CEE) n. 3577/92 e, ai fini dell'esame degli aiuti di Stato, in quello degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi⁽³⁹⁾. Nella loro versione attuale, gli orientamenti stabiliscono, alla sezione 9, che «possono essere imposti obblighi di servizio pubblico (OSP) o conclusi contratti di servizio pubblico (CSP) per i servizi di cui all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92», cioè i servizi regolari da, tra e verso le isole, nonché tra le isole e per la fornitura di servizi di cabotaggio. Per tali servizi, quindi, le compensazioni sono assoggettate alle norme indicate nella citata disposizione nonché alle norme in materia di aiuti di Stato come stabilite dal trattato e interpretate dalla Corte di giustizia. La versione precedente dei citati orientamenti comunitari stabiliva al punto 9 che «un obbligo di servizio pubblico può essere imposto per garantire servizi regolari verso porti che collegano regioni periferiche della Comunità o rotte poco servite e considerate vitali per lo sviluppo economico delle regioni interessate, nei casi in cui il libero gioco delle forze di mercato non garantirebbe un sufficiente livello del servizio». Si evince inoltre dalla giurisprudenza che obblighi di servizio pubblico possono essere imposti soltanto se rispondono a una necessità reale che non può essere soddisfatta dal mero gioco delle forze del mercato⁽⁴⁰⁾.

⁽³⁵⁾ Cfr. punto 2, ultima frase degli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale (GU C 74 del 10.3.1998, pag. 9).

⁽³⁶⁾ Punto 4.15 degli Orientamenti, cfr. nota 35.

⁽³⁷⁾ Sentenza del Tribunale di primo grado del 27 febbraio 1997, causa T-106/95, *Fédération française des sociétés d'assurances* (FFSA e altri)/Commissione, Racc. 1997, pag. II-229, punto 173 della motivazione.

⁽³⁸⁾ Cfr. anche la sentenza della Corte del 10 dicembre 1991, causa C-179/90, *Merci convenzionali Porto di Genova*, Racc. 1991, pag. I-5889, punto 26.

⁽³⁹⁾ Comunicazione C(2004) 43 della Commissione — orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi (GU C 13 del 17.1.2004, pag. 3) e, per il periodo anteriore, gli orientamenti del 1997 (GU C 205 del 5.7.1997, pag. 5) nonché, in quanto applicabili, quelli del 1989 (SEC (89) 921 def. del 3 agosto 1989).

⁽⁴⁰⁾ Sentenza *Anafir e a.*, cfr. nota 23.

- (85) Dalle norme di legge e dalle norme convenzionali precedentemente descritte, risulta che le compagnie regionali che servono le isole minori sono soggette, su tutte le sue linee, a una serie di obblighi riguardanti i porti da collegare, le frequenze, gli orari di partenza e d'arrivo, la tipologia del naviglio, le tariffe da praticare, tutti obblighi che queste imprese non assumerebbero (o non assumerebbero nella stessa misura né alle stesse condizioni) se potessero agire solo in base al proprio interesse economico.
- (86) Mediante l'imposizione di questi obblighi, si mira a garantire il rispetto del principio di continuità territoriale e un livello sufficiente di servizi regolari di trasporto marittimo di passeggeri e merci da e verso le isole minori italiane, in modo da soddisfare le esigenze di mobilità delle popolazioni locali e di sviluppo economico e sociale di queste regioni insulari. Il rispetto di tali obblighi nel corso di validità delle convenzioni è garantito dal versamento di fidejussioni. La possibilità di adeguamenti provvisori degli orari e della frequenza dei collegamenti nel corso dell'anno, sotto il controllo delle autorità pubbliche, non è tale da rimettere in discussione l'imposizione dell'obbligo di garantire i suddetti collegamenti. Le norme in questione fanno pertanto obbligo alle imprese beneficiarie di svolgere un servizio d'interesse economico generale ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, e un servizio pubblico ai sensi del regolamento n. 3577/92.

I collegamenti internazionali

- (87) I collegamenti marittimi internazionali rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi⁽⁴¹⁾. Il regolamento non prevede espressamente la possibilità di imporre obblighi di servizio pubblico minimi per garantire i collegamenti marittimi tra Stati membri o tra uno Stato membro e un paese terzo.
- (88) Tuttavia, gli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi del 2004⁽⁴²⁾ permettono, dal canto loro, che possano essere imposti obblighi di servizio pubblico o conclusi contratti di servizio pubblico quando un servizio di trasporto internazionale sia necessario per far fronte a un'impellente necessità di trasporto pubblico (sezione 9). Sono altresì consentite compensazioni per lo svolgimento di questi servizi a condizione che siano conformi alle norme sostanziali e procedurali dettate dal trattato. Anche il citato punto 9 degli orientamenti del 1997 autorizzava aiuti intesi a compensare obblighi di servizio pubblico.
- (89) Di conseguenza, la Commissione constata che la normativa comunitaria in vigore ammette la possibilità di introdurre obblighi di servizio pubblico su collegamenti marittimi diversi da quelli interni a uno Stato membro. Tuttavia, trattandosi del mercato del trasporto marittimo internazionale, soggetto alla concorrenza attuale o potenziale di altri operatori comunitari, le compensazioni versate alle imprese concessionarie si configurano come veri e propri aiuti al funzionamento, che possono essere autorizzati unicamente in forza dell'articolo 86, paragrafo 2. Esse devono quindi essere allo stesso tempo necessarie, nel senso che rispondono a una necessità reale che il gioco delle forze del mercato non permette di soddisfare, e strettamente proporzionate all'obiettivo che perseguono.
- (90) Delle 5 compagnie regionali del Gruppo Tirrenia, soltanto Adriatica e Saremar operano su linee internazionali, nell'ambito delle convenzioni di servizio pubblico. Occorre pertanto esaminare, per ciascuna delle due compagnie e per ciascun collegamento internazionale interessato, i motivi che giustificano l'imposizione degli obblighi di servizio pubblico alle imprese beneficiarie e se le compensazioni versate potevano beneficiare della deroga di cui all'articolo 86, paragrafo 2, del trattato.

⁽⁴¹⁾ GU L 378 del 31.12.1986, pag. 1.

⁽⁴²⁾ Cfr. nota 39.

- (91) Per quanto riguarda Saremar, la Commissione rileva che questa società effettua, nella linea Sardegna/Corsica (Santa Teresa/Bonifacio), durante tutto l'anno, due corse giornaliere di andata e ritorno con un'unità mista di capacità totale di 560 passeggeri e 51 autoveicoli. Dalle informazioni trasmesse dalle autorità italiane si evince che si tratta di un collegamento frontaliero di breve distanza (10 miglia marine) e d'interesse principalmente locale, tanto per le comunità sarde che per le vicine comunità corse. Il collegamento di linea tra Santa Teresa e Bonifacio consente di garantire la mobilità dei lavoratori frontalieri e un flusso regolare di merci tra la Corsica meridionale e la Sardegna settentrionale. Le informazioni trasmesse dalle autorità italiane mostrano che tale collegamento è stato espressamente richiesto dalle comunità locali, sarde e corse.
- (92) Durante la (media e alta) stagione turistica, Saremar opera in concorrenza con un altro operatore italiano, capace di modificare l'offerta di servizi sotto l'aspetto della capacità e della frequenza in funzione della situazione di mercato⁽⁴³⁾. Inoltre, l'operatore in parola non è presente durante l'intero periodo di bassa stagione.
- (93) Discende da quanto precede che l'obiettivo — che è espressione di un interesse pubblico legittimo — di assicurare tutto l'anno un collegamento di linea tra due regioni insulari della Comunità tenendo conto delle necessità espresse dagli enti territoriali interessati non poteva essere raggiunto dal libero gioco delle forze di mercato.
- (94) Per quanto riguarda i collegamenti internazionali assicurati da Adriatica, la Commissione formula le seguenti osservazioni:
- a) il collegamento marittimo Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso che unisce le regioni centrali della Comunità a una delle sue regioni periferiche, costituisce una linea d'importanza vitale per i traffici commerciali e turistici, in particolare se si tiene conto dell'instabilità che ha reso difficili i collegamenti terrestri alternativi. Inoltre, dal 1977, su richiesta comune delle autorità italiane ed elleniche, il suddetto collegamento marittimo è stato inserito nell'elenco delle linee ferroviarie e dei servizi automobilistici o di navigazione ai quali si applica la convenzione internazionale relativa al trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per via ferroviaria (CIV) del 7 febbraio 1970. Per poter prestare i servizi marittimi offerti su questa linea, Adriatica ha aderito alla Comunità EURAIL. Inoltre, sulla scorta delle informazioni fornite alla Commissione nel corso della riunione del 26 ottobre 2001 (protocollate con i numeri A/13408/04 e A/13409/04), risulta che tra il 1992 e il 1999 Adriatica ha effettuato su questa linea in media 265 viaggi all'anno, trasportando in media 161 440 passeggeri, 24 376 veicoli e 104 437 metri lineari di merci. Si deve poi constatare che, come indicato dalle autorità italiane con lettera del 17 febbraio 2004 (protocollata con numero A/13405/04) tra il 1996 ed il 1999, gli operatori che fanno concorrenza a Adriatica non assicuravano un servizio che desse le medesime garanzie in termini di qualità delle unità utilizzate e, tra l'altro, di regolarità e di frequenza dei servizi. Giova tuttavia rilevare che, nel periodo compreso tra il 30 ottobre 1990 e luglio 1994, che corrisponde in parte al periodo esaminato ai fini della presente decisione, Adriatica ha partecipato a un'intesa avente per oggetto i livelli di prezzo da applicare ai veicoli commerciali sulle linee da Patrasso a Bari e Brindisi⁽⁴⁴⁾. Per questo periodo, risulta che la concorrenza nel mercato in questione fosse sufficientemente vivace e specifica da indurre Tirrenia a partecipare a un'intesa illegittima, di modo che non si può ritenere che l'aiuto fosse necessario per garantire un servizio pubblico. Nonostante le precisazioni fornite su tale punto dalle autorità italiane con fax del 24 febbraio 2004 (documento protocollato con numero A/13970/04), non si può ammettere la necessità di una sovvenzione destinata a compensare l'obbligo di prestazione di servizi d'interesse economico generale se l'impresa beneficiaria si rende responsabile di un comportamento anticoncorrenziale vietato dall'articolo 81 del trattato CE. Infatti, benché la decisione della Commissione non sia ancora definitiva, essa è stata ampiamente confermata dal Tribunale di primo grado e gode in ogni caso della presunzione di validità. È ben vero che i due procedimenti relativi, rispettivamente, alle norme in materia di concorrenza e agli aiuti di Stato sono autonomi, ma la giurisprudenza impone alla Commissione di tenere conto

⁽⁴³⁾ Ad esempio, nel 2001, una delle due navi di questo operatore è stata ritirata da questo segmento di mercato e trasferita su collegamenti più redditizi.

⁽⁴⁴⁾ Decisione 1999/271/CE della Commissione, del 9 dicembre 1998, relativa ad una procedura ai sensi dell'articolo 85 del trattato CE (IV/34466 — Traghetti greci) (GU L 109 del 27.4.1999, pag. 24), confermata per quanto riguarda l'accertamento e la qualificazione dei fatti dalla sentenza del Tribunale di primo grado dell'11 dicembre 2003, causa T-61/99, Adriatica di Navigazione/Commissione (non ancora pubblicata).

di una eventuale violazione delle norme di concorrenza all'atto della valutazione della compatibilità di un aiuto di Stato, in particolare se il beneficiario si rende responsabile di una violazione di dette norme⁽⁴⁵⁾. Il collegamento tra la violazione delle norme di concorrenza e gli aiuti è evidente giacché le compensazioni sono state versate proprio per i servizi che formavano oggetto dell'intesa, e ciò indipendentemente dalla questione se gli aiuti siano stati utilizzati per dar luogo a un comportamento anticoncorrenziale. Infine, una dichiarazione di incompatibilità e un recupero degli aiuti non avrebbero in alcun caso carattere di nuova sanzione, ma risulterebbero unicamente dall'accertamento della partecipazione del beneficiario degli aiuti a una intesa vietata. Tenuto conto della tipologia dei servizi resi, che riguardano allo stesso tempo i veicoli commerciali, i passeggeri e le merci, si deve concludere che la partecipazione a un'intesa volta a stabilire i prezzi da applicare ai veicoli commerciali consente di trarre delle conclusioni per il collegamento nel suo insieme. Ciò è tanto più ovvio in quanto l'intesa riguardava precisamente il traffico di veicoli commerciali che le autorità italiane intendevano assicurare grazie alla sovvenzione. Per finire, si noti che nel 2000 il collegamento in questione è stato soppresso.

- b) Il collegamento marittimo tra l'Italia e l'Albania (Trieste/Durazzo) ha origine in un protocollo firmato il 22 ottobre 1983 tra le autorità italiane e albanesi allo scopo di sviluppare i rapporti commerciali tra l'Albania e i paesi dell'Europa occidentale. L'articolo 5 del protocollo incarica Adriatica di Navigazione e la compagnia albanese Transship di organizzare le modalità del servizio di collegamento. Dal 1991, senza considerare le fluttuazioni conseguenti alle circostanze politiche, il traffico su questa linea si è considerevolmente sviluppato⁽⁴⁶⁾. D'altronde, questa linea non è soggetta ad alcuna concorrenza.
- c) Gli altri due collegamenti marittimi tra l'Italia e l'Albania, Bari/Durazzo e Ancona/Durazzo, non sono stati istituiti da alcun accordo internazionale.
- d) I collegamenti marittimi tra l'Italia e la Jugoslavia (porto di Bar in Montenegro) in partenza dai porti italiani di Ancona e di Bari si sono sviluppati dal 1997. Essi soddisfano una richiesta espressa dalle autorità del Montenegro che desideravano disporre di un collegamento marittimo permanente tra l'unico porto commerciale del paese e i porti settentrionali e meridionali d'Italia. Dal 1998, altri due operatori, uno montenegrino l'altro sloveno, operano accanto a Adriatica soltanto sulla linea Bari/Bar.
- e) Lo sfruttamento dei collegamenti marittimi tra l'Italia e la Croazia, Ancona/Spalato e Bari/Dubrovnik, concesso nel 1960 a operatori privati, è stato trasferito a Adriatica dalla legge n. 42 del 27 febbraio 1978. Risulta dalle informazioni trasmesse dalle autorità italiane che i servizi, interrotti nel 1991, sono stati ripristinati nel corso dell'anno 1994, dietro espressa richiesta del governo della Repubblica di Croazia. Nonostante le fluttuazioni dovute alla crisi del Kosovo, il traffico si è considerevolmente sviluppato dal 1994⁽⁴⁷⁾. Due compagnie marittime, una croata l'altra liberiana, fanno concorrenza a Adriatica in questo mercato.
- (95) Dalle esposte constatazioni si evince che Adriatica è stata incaricata, per i servizi prestati in applicazione di un accordo o di una convenzione internazionale, di una missione d'interesse generale che ha comportato costi che l'impresa non avrebbe dovuto sostenere se avesse agito conformemente al suo solo interesse commerciale. Questo ragionamento non trova applicazione al collegamento Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso per il periodo compreso tra il gennaio 1992 e il luglio 1994, che corrisponde alla durata della partecipazione di Adriatica a un'intesa vietata dall'articolo 81 del trattato CE. Non si applica neppure per i servizi su collegamenti internazionali che l'impresa ha sviluppato e che non trovano origine in detto accordo o convenzione. Lo stesso vale in particolare per i collegamenti Bari/Durazzo e Ancona/Durazzo. I risultati della gestione di queste due linee risultano tuttavia positivi, di modo che non è stata versata a Adriatica alcuna compensazione a fronte dei servizi prestati. Per contro, come si evince dai conti analitici trasmessi alla Commissione, i vantaggi economici realizzati contribuiscono a ridurre l'importo della sovvenzione annua di equilibrio versata per i servizi assicurati sulle linee deficitarie.

⁽⁴⁵⁾ Sentenza del 15 giugno 1993, causa C-225/91, Matra/Commissione (Racc. 1993, pag. I-3203, punti 41-43).

⁽⁴⁶⁾ Nel 1991: 20 096 passeggeri e 24 205 metri lineari di merci trasportate; nel 2000: 334 639 passeggeri e 235 542 metri lineari di merci.

⁽⁴⁷⁾ Nel 1994: 9 866 passeggeri e 7 494 metri lineari di merci trasportate; nel 2000: 48 281 passeggeri e 43 563 metri lineari di merci.

- (96) Affinché gli obblighi imposti alle compagnie regionali possano dar luogo a compensazione e affinché la Commissione sia in grado di verificare che l'ammontare della compensazione resti nei limiti dello stretto necessario, tali obblighi devono essere precisati in anticipo dalle competenti autorità pubbliche.
- (97) A tale riguardo, la Commissione rileva che i servizi prestati da ciascuna compagnia regionale sono definiti dai piani quinquennali sopra menzionati. Questi stabiliscono esattamente i porti di collegamento e le frequenze che devono essere assicurate in alta e bassa stagione nonché la tipologia delle navi destinate individualmente alle linee da servire. La rete di servizi così realizzata può tuttavia essere adattata in funzione dell'evoluzione della domanda dei trasporti sulle tratte in questione nell'arco di ciascun periodo quinquennale. Risulta dalle informazioni trasmesse dalle autorità italiane che siffatto adeguamento avviene soltanto su richiesta delle comunità locali interessate che si rivolgono al ministero dei Trasporti, autorità incaricata della vigilanza sulle compagnie regionali, per richiedere una modifica delle frequenze o degli orari. Queste domande sono in seguito valutate individualmente a livello interministeriale, tra l'altro in considerazione delle loro implicazioni finanziarie sui costi di esercizio dell'impresa interessata. Qualsiasi modifica della rete di servizi nell'arco di ciascun periodo quinquennale è pertanto oggetto di una decisione amministrativa preliminare indirizzata all'impresa concessionaria.

La concorrenza comparabile

- (98) Nel verificare l'esistenza di un'effettiva esigenza di servizio pubblico⁽⁴⁸⁾ e la portata degli obblighi effettivamente imposti alle compagnie regionali concessionarie, nonché la necessità di compensarne i costi, la Commissione deve accertare se esistano o no operatori concorrenti che offrono servizi simili o comparabili a quelli offerti dall'operatore pubblico e che rispondano ai requisiti prescritti dalle autorità italiane. Questa verifica viene effettuata linea per linea tramite esame comparativo dell'offerta cumulata e della domanda globale di servizi. Al riguardo è opportuno distinguere la situazione di ciascuna impresa regionale.

Adriatica

- (99) Adriatica è soggetta alla concorrenza di altre compagnie marittime, da un lato, sulle due linee internazionali seguenti per le quali è stata incaricata di una missione d'interesse generale (Ancona/Spalato e Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso) e, dall'altro, su alcune linee di cabotaggio nell'arcipelago delle Tremiti e su due linee di trasporto merci tra la penisola e la Sicilia.

I collegamenti internazionali

- (100) Sulla linea Ancona/Spalato, Adriatica effettua tutto l'anno due viaggi settimanali tramite un'unità mista in concorrenza con un'impresa pubblica croata e con navi private battenti bandiera delle Barbados e di Panama, presenti principalmente soltanto nella stagione estiva e che non soddisfano l'insieme delle esigenze di servizio poste dalle autorità italiane nel quadro della convenzione.
- (101) Sulla linea Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso, Adriatica ha operato in concorrenza con armatori greci le cui navi battono bandiera cipriota o maltese e un operatore italiano con bandiera italiana. Risulta dalle informazioni trasmesse dalle autorità italiane (in particolare la lettera del 17 febbraio 2004 protocollata con numero A/13405/04) che a partire dal 1997 alcuni operatori greci offrono servizi comparabili a quelli di Adriatica sotto il profilo della regolarità di servizio, la capacità, la frequenza e la tipologia delle navi. Come indicato in precedenza [considerando 94, lettera a)], questo collegamento ha rivestito in passato un'importanza vitale per il traffico intracomunitario e internazionale poiché collega la Comunità a una delle sue regioni periferiche. La Commissione ritiene che, secondo gli orientamenti comunitari del 1997, possono essere ammesse sovvenzioni destinate a coprire un disavanzo di esercizio per servizi di linea verso porti che servono regioni periferiche della Comunità o per itinerari vitali per lo sviluppo delle regioni interessate qualora le libere forze di mercato non garantiscano un livello di servizio sufficiente (sezione 9). Ora, tenuto conto dei servizi offerti da Adriatica in termini di regolarità, capacità, frequenza e tipologia delle navi, la Commissione ritiene che la concessione di sovvenzioni pubbliche possa essere giustificata alla luce del diritto

⁽⁴⁸⁾ Sentenza *Analir e a.*, cfr. nota 23.

comunitario. Questa conclusione non può estendersi al periodo compreso tra gennaio 1992 e luglio 1994, durante il quale Adriatica ha partecipato, su questa linea, a un'intesa vietata dall'articolo 81 del trattato CE, il che dimostra che l'aiuto non corrispondeva a un'effettiva esigenza di servizio pubblico. Per finire, si noti che nel 2000 il collegamento in questione è stato soppresso.

I collegamenti in cabotaggio

- (102) Su alcuni collegamenti verso l'arcipelago delle Tremiti, Adriatica è soggetta alla concorrenza di operatori privati italiani, presenti soltanto nella media e alta stagione. Nessuno di essi soddisfa di conseguenza le esigenze di regolarità e di prestazione continuativa durante l'anno del servizio, richieste dalle autorità italiane.
- (103) Per quanto riguarda il trasporto di merci tra il continente e la Sicilia, Adriatica è esposta alla concorrenza di operatori privati italiani sulle tratte Ravenna/Catania e Genova/Termini Imerese. L'offerta di tali operatori non può tuttavia essere considerata comparabile a quella di Adriatica in termini di regolarità, frequenza e tipologia delle navi rispetto alle esigenze poste dalle autorità italiane nell'ambito della convenzione di servizio pubblico.

Siremar

- (104) Siremar opera in concorrenza con operatori privati italiani nei mercati locali degli arcipelaghi delle isole Eolie, delle isole Egadi e sul collegamento tra la Sicilia e l'isola di Pantelleria.
- (105) La rete dei collegamenti con e tra le isole Eolie è costituita da cinque linee sulle quali Siremar presta tutto l'anno servizi giornalieri tramite unità miste (passeggeri/merci) e unità veloci riservate al solo trasporto dei passeggeri. Un operatore privato italiano è presente come vettore di trasporto misto con unità di vecchia costruzione e modesta capacità. L'offerta di questo concorrente non soddisfa tuttavia tutte le esigenze previste dalla convenzione, in particolare in termini di prestazione continuativa durante l'anno del servizio su tutte le linee e tipologie di navi. La stessa constatazione può essere fatta con riferimento al mercato dei collegamenti rapidi sul quale un altro operatore italiano fa concorrenza a Siremar senza prestare, su tutta la rete di linee, servizi che soddisfino tutte le esigenze della convenzione, in particolare sotto il profilo delle linee assicurate e delle frequenze dei servizi. Infatti, per quanto riguarda la rete del collegamento rapido isole Eolie/Milazzo si deve constatare che l'operatore privato non presta gli stessi servizi di Siremar in termini di frequenze di viaggi e di numero di isole servite. Sembra in particolare che i collegamenti Lipari/Salina e Milazzo/Alicudi non siano assicurati da detto operatore nel corso della bassa stagione.
- (106) La rete dei collegamenti con e tra le isole dell'arcipelago delle Egadi è costituita da due linee servite da unità miste (passeggeri/merci) e da quattro linee servite da unità veloci riservate al trasporto di passeggeri. Due operatori privati italiani sono presenti, uno nel segmento del trasporto di merci, l'altro su quello dei collegamenti rapidi (passeggeri), senza che nessuno dei due presti servizi che rispondono a tutte le esigenze della convenzione in termini di linee e di tipologia delle navi.
- (107) Sulla linea Trapani/Pantelleria, secondo le informazioni trasmesse alla Commissione, Siremar presta tutto l'anno servizi giornalieri in concorrenza con un operatore privato italiano la cui attività è tuttavia limitata al trasporto «gommatto» e anche per tale motivo non risponde alle esigenze di servizi previste dalla convenzione.
- (108) Inoltre, stando a quanto affermato in un reclamo trasmesso alla Commissione il 13 agosto 1999 (protocollato dalla DG Trasporti il 18 agosto 1999 con il numero D 02.308 64296), sembrerebbe che dal 1990 al 1999 gli operatori privati che collegano le isole minori siciliane con la Sicilia e il continente abbiano ricevuto sovvenzioni dalla Regione per lo svolgimento di questi servizi. Questi dati tendono a confermare la necessità di sovvenzioni pubbliche per garantire un livello soddisfacente di collegamenti con le isole in questione.

- (109) Giova inoltre considerare che la Regione Sicilia, con legge regionale n. 12 del 9 agosto 2002 (trasmessa alla Commissione con lettera del 12 settembre 2002 e protocollata con il numero A/68547 del 22 ottobre 2002) ha stabilito che, per rafforzare i collegamenti marittimi con le isole minori della Sicilia e nel rispetto dell'esigenza di mobilità degli abitanti, i servizi di collegamento marittimo con le suddette isole devono essere assegnati mediante gara d'appalto per un periodo di cinque anni. Successivamente, il dipartimento regionale dei trasporti e delle comunicazioni della Regione Sicilia ha bandito una gara d'appalto con procedura aperta del 21 ottobre 2002 per l'attribuzione del servizio di collegamento marittimo d'interesse pubblico tramite unità veloci di passeggeri tra e verso le isole minori della Sicilia.
- (110) La Commissione constata pertanto che attualmente alcuni servizi marittimi di linea tra e verso le isole minori siciliane sono attribuiti secondo criteri oggettivi e trasparenti conformemente alle norme di concorrenza stabilite dalle direttive comunitarie in materia di appalti pubblici. Ritiene altresì che la competitività nel mercato del cabotaggio marittimo ne risulti rafforzata e, conseguentemente, che la libera prestazione dei servizi sia garantita in conformità del regolamento (CEE) n. 3577/92.

S a r e m a r

- (111) Saremar opera in concorrenza con operatori privati italiani su tre delle quattro linee servite dalla compagnia.
- (112) Sulla linea tra la Corsica e la Sardegna (Santa Teresa/Bonifacio), Saremar assicura tutto l'anno collegamenti quotidiani tramite un'unità veloce di capacità media. Un operatore privato presta servizi comparabili, limitati tuttavia alla media e alta stagione e non soddisfa pertanto le esigenze di regolarità e di frequenze previste dalla convenzione.
- (113) Su due delle tre linee che collegano la Sardegna alle sue isole minori, vale a dire le tratte Palau/Maddalena a nord e Carloforte/Calasetta a sud, operatori privati italiani offrono tutto l'anno servizi complementari a quelli offerti da Saremar. La complementarità degli orari di partenza mostra che i servizi degli operatori privati si articolano con quelli dell'operatore pubblico per garantire una maggiore mobilità degli abitanti delle isole minori. Si evince tuttavia dalle informazioni trasmesse dalle autorità italiane (protocollate con i numeri A/13350/04, A/13346/04 e A/13356/04) che le navi degli operatori privati concorrenti, che, secondo le autorità italiane, beneficerebbero d'altro canto di un aiuto finanziario degli enti locali, sono state costruite oltre venti anni fa e non rispondono di conseguenza agli obblighi di servizio previsti nell'ambito della convenzione. In particolare, per quanto attiene alla linea Carloforte/Calasetta, sembra che dal 1998 l'operatore privato abbia ricevuto sovvenzioni regionali allo scopo di servire la suddetta linea durante le ore notturne e di prima mattina. Questi dati tendono a confermare la necessità di sovvenzioni per garantire un servizio pubblico soddisfacente.

T o r e m a r

- (114) Toremar opera in concorrenza con diversi operatori privati italiani su due linee che collegano le isole dell'arcipelago Toscano alla costa, vale a dire Portoferraio/Piombino, per l'isola d'Elba, e Giglio/Porto S. Stefano, per l'isola del Giglio.
- (115) Sulla linea Portoferraio/Piombino, Toremar effettua, secondo il periodo dell'anno, da 8 a 15 corse giornaliere tramite unità miste che assicurano il trasporto dei passeggeri e dei veicoli. Il numero e gli orari delle corse sono stabiliti tenendo conto delle coincidenze necessarie con la rete di autobus insulari, da un lato, e le reti ferroviarie e di autobus continentali, dall'altro. Un operatore privato offre tutto l'anno servizi giornalieri con una frequenza comparabile a quelli di Toremar. Risulta inoltre, dalle informazioni fornite dalle autorità italiane (protocollate con numero A/12951/04), che le navi dell'operatore privato hanno oltre vent'anni, che l'operatore pubblico è il solo a garantire la prima e l'ultima corsa del giorno e che a partire dal 2000, la gestione di questo collegamento ha permesso di realizzare utili che sono stati detratti dall'importo della sovvenzione annua di equilibrio.

- (116) Sul collegamento con l'isola del Giglio, Toremar effettua, secondo il periodo dell'anno, da 3 a 5 corse al giorno tramite un'unità speciale che assicura, oltre al trasporto dei passeggeri e dei veicoli, quello dei prodotti energetici. In mancanza di qualsiasi struttura ospedaliera locale, la nave di Toremar è costretta a stazionare in banchina sull'isola per tutta la notte in caso di urgenza medica. Sulla linea è presente tutto l'anno anche un operatore privato. Risulta tuttavia, dalle informazioni trasmesse dalle autorità italiane, che detto operatore riduce o sospende le sue attività nel corso della bassa stagione.

Caremar

- (117) Caremar deve far fronte alla concorrenza di operatori privati italiani sui seguenti collegamenti tra la penisola e le isole del golfo di Napoli (Capri, Ischia e Procida), ovvero le tratte Capri/Sorrento, Capri/Napoli, Ischia/Napoli, Procida/Napoli e sulle due linee che collegano le piccole isole di Ponza e di Ventotene al continente: Ponza/Formia e Ventotene/Formia.
- (118) Sulla linea Capri/Sorrento, Caremar assicura tutto l'anno collegamenti quotidiani tramite un'unità mista, destinata anche al servizio della vicina linea Capri/Napoli. Risulta, dalle informazioni fornite dalle autorità italiane nel corso delle riunioni del 26 ottobre 2001 e del 16 aprile 2002 (documenti protocollati con i numeri A/13326/04 e A/13330/04), che gli operatori privati, presenti su questa linea, limitano la loro offerta di servizio di trasporto misto all'alta stagione e non soddisfano pertanto l'insieme delle esigenze poste dalle autorità italiane in termini di regolarità di servizio.
- (119) Sulla linea Capri/Napoli, Caremar è in concorrenza con operatori privati italiani soltanto nel segmento dei collegamenti rapidi. Risulta, dalle informazioni trasmesse dalle autorità italiane, che gli operatori privati offrono in questo segmento di mercato dei servizi complessivamente comparabili a quelli offerti da Caremar. La Commissione rileva parimenti che la nave di Caremar è obbligata a stazionare a Capri durante la notte per far fronte a eventuali urgenze mediche ed effettua pertanto il primo collegamento quotidiano in partenza dall'isola, che permette ai residenti insulari di recarsi sul continente per ragioni professionali o di studi. Risulta anche dalle suddette informazioni che i risultati di gestione di questi servizi sono stati esaminati ai fini del calcolo della sovvenzione annua di equilibrio versata a Caremar.
- (120) Le isole di Ischia e di Procida sono collegate ai porti continentali di Napoli e di Pozzuoli da diversi collegamenti di linea per il trasporto misto e veloce. Il collegamento Ischia/Procida/continente (Napoli o Pozzuoli) è effettuato soltanto da Caremar. Per contro, i collegamenti diretti Ischia/Napoli e Procida/Napoli sono serviti tramite unità veloci da Caremar e da diversi operatori privati italiani. Risulta, dalle informazioni trasmesse dalle autorità italiane, che gli operatori privati offrono per questi due collegamenti diretti — Ischia/Napoli e Procida/Napoli — servizi complessivamente comparabili a quelli offerti da Caremar. Tuttavia, la Commissione rileva che sul collegamento Procida/Napoli, Caremar assicura tutto l'anno la prima corsa quotidiana in partenza dall'isola di Procida e l'ultima, in bassa stagione, in partenza dal continente, consentendo in tal modo lo spostamento dei residenti insulari per ragioni professionali o di studi. La Commissione rileva anche che il disavanzo di esercizio per questi servizi è stato esaminato nel calcolo della sovvenzione annua d'equilibrio versata a Caremar.
- (121) Inoltre, stando a quanto affermato in un reclamo trasmesso il 13 agosto 1999 (protocollato dalla DG Trasporti il 18 agosto 1999 con numero D 02.308 64296), la Commissione è portata a credere che, almeno per l'anno 1990, gli operatori privati che hanno prestato servizi di collegamento rapido su alcune linee nel golfo di Napoli, fra le quali Napoli/Capri, Napoli/Ischia, Napoli/Sorrento/Capri e Napoli/Procida/Ischia, abbiano ricevuto sovvenzioni da parte della Regione Campania. Questi dati tendono a confermare la necessità di sovvenzioni per garantire un livello soddisfacente di servizio pubblico.
- (122) Sulle linee dirette Ponza/Formia e Ventotene/Formia, Caremar è in concorrenza con un operatore privato nel segmento dei collegamenti rapidi. Risulta, dalle informazioni trasmesse dalle autorità italiane, che soltanto Caremar opera tutti i giorni della settimana sulla linea Ventotene/Formia conformemente alle esigenze di regolarità di servizio stabilite nell'ambito della convenzione. Inoltre, sulla linea Ponza/Formia, il servizio di collegamento rapido offerto da Caremar esclusivamente il lunedì integra quello offerto gli altri giorni della settimana dall'operatore privato.

Necessità della compensazione

- (123) Per quanto attiene ai servizi prestati dalle compagnie regionali sulle linee in cui non esiste concorrenza, la Commissione osserva che essi riguardano sia il trasporto di passeggeri che il trasporto merci e rileva che l'assenza di concorrenza interessa i vari periodi quinquennali contemplati dalle convenzioni di servizio pubblico. L'assenza di concorrenza accertata negli ultimi dieci anni su queste linee dimostra che imprese operanti secondo le regole di mercato non sarebbero in grado di garantire i servizi di trasporto che le compagnie regionali prestano nel quadro del regime istituito dalle convenzioni. La compensazione risulta pertanto necessaria per consentire a tali compagnie di compensare i sovraccosti generati dai suddetti servizi.
- (124) Per quanto attiene ai servizi prestati dalle compagnie regionali sulle linee esaminate sopra nelle quali esiste concorrenza, la Commissione rileva che nella maggior parte dei casi il libero gioco delle forze del mercato non permetterebbe di garantire i servizi di trasporto che le compagnie regionali prestano nel quadro delle convenzioni. Anche in questo caso, la compensazione risulta necessaria per consentire a tali imprese di compensare i sovraccosti generati dai suddetti servizi.
- (125) In alcuni rari casi, una concorrenza comparabile attesta la capacità del mercato di soddisfare le esigenze di servizio stabilite nel quadro delle convenzioni di servizio pubblico. L'eventuale presenza di operatori privati in grado di soddisfare, senza compensazioni finanziarie, gli obblighi imposti all'operatore pubblico in termini di regolarità del servizio, frequenze e tipologia delle navi, porterebbe a dubitare della necessità e della proporzionalità delle compensazioni corrisposte all'operatore pubblico per l'esercizio delle linee in questione. Il problema si pone in particolare per i collegamenti rapidi Napoli/Capri e Napoli/Ischia, operati da Caremar nel golfo di Napoli.
- (126) A questo proposito, dalle informazioni trasmesse alla Commissione da alcuni ricorrenti, risulta che, nel marzo 2002, su iniziativa della regione Campania, gli operatori privati, presenti da lunga data sul mercato del golfo di Napoli, si sono impegnati nei confronti delle autorità regionali a offrire per tutto l'anno un servizio analogo a quello offerto da Caremar, in particolare sulle due linee in precedenza citate, rinunciando in anticipo a chiedere un corrispettivo finanziario. La Commissione osserva peraltro che tali servizi non equivalgono a quelli prestati dall'operatore pubblico in termini di regolarità, frequenza dei collegamenti e tipologia delle navi e che gli operatori privati hanno il diritto di sottrarsi ai loro obblighi previo preavviso di quarantacinque giorni. Occorre inoltre notare che alcuni obblighi sono imposti esclusivamente all'operatore pubblico (ad esempio: tenere una nave in banchina sull'isola durante la notte o garantire la prima e l'ultima corsa giornaliera) e determinano costi aggiuntivi che devono entrare nel calcolo della compensazione. Per di più, esiste una complementarità tra i servizi prestati da Caremar e quelli assicurati dagli operatori privati. Alla luce di tali considerazioni, la necessità e la proporzionalità delle compensazioni non possono essere messe in discussione.
- (127) Per accertare se la compensazione annua versata alle compagnie regionali equivalga al minimo necessario per la prestazione dei servizi corrispondenti alle esigenze di servizio pubblico predeterminate dalle autorità italiane, la Commissione deve tener conto di tutti i parametri che generano, a carico dell'operatore pubblico, i costi addizionali dei servizi prestati. Al riguardo, la Commissione osserva che il meccanismo di calcolo della compensazione prevede che i ricavi realizzati durante l'alta stagione contribuiscano a ridurre il disavanzo accumulato durante la bassa stagione, così che l'ammontare della compensazione annua che ne scaturisce resta, nell'insieme, inferiore a quello che si otterrebbe semplicemente sommando i disavanzi accumulati linea per linea. La Commissione constata inoltre che i ricavi dell'impresa sono soggetti a un duplice vincolo tariffario, rappresentato, da un lato, dalle tariffe agevolate per talune categorie sociali e, dall'altro, dall'obbligo di ottenere l'approvazione delle autorità pubbliche per ogni modifica delle tariffe. Dalle informazioni trasmesse dalle autorità italiane, risulta infatti che le compagnie regionali non sono libere di adeguare le proprie tariffe, particolarmente in relazione all'andamento dei costi dell'esercizio. Questo duplice vincolo, che determina una sensibile riduzione dei proventi delle imprese concessionarie e si ripercuote sull'ammontare della compensazione annua, non può essere qualificato, in tali condizioni, come pratica commerciale aggressiva, caratterizzata da tariffe predatorie.

- (128) La Commissione rileva in secondo luogo che gli elementi di costo presi in considerazione ai fini del computo della compensazione sono stati definiti dalle autorità pubbliche senza lasciare alle imprese alcun margine di discrezionalità. Questi elementi rispecchiano tutti i costi fissi e variabili direttamente connessi alla prestazione di servizi qualificati come servizi di interesse generale dalle autorità pubbliche e che, in quanto tali, sono contemplati dalle convenzioni. Le tabelle di seguito riportate — che utilizzano il 2000 come anno di riferimento — rispecchiano, per ciascuna compagnia regionale, la composizione dei costi presi in considerazione ai fini del calcolo della compensazione annua. Gli elementi di costo, definiti dalle autorità pubbliche e riportati in allegato alle convenzioni di servizio pubblico, sono identici per tutte le imprese regionali e non sono stati modificati dal 1991.

(in milioni di ITL)

ELEMENTI DI COSTO Conti economici 2000	ADRIATICA	SAREMAR	TOREMAR	SIREMAR	CAREMAR
i) Commissioni di agenzia/spese di acquisto	[...](*)	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Tasse portuali/spese di transito portuale e altre spese di traffico	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Costi di esercizio	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Ammortamenti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Oneri finanziari netti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Amministrazione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Altri costi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totale dei costi	139 893	36 299,6	-45 675,0	-102 881,1	70 113,8
Ricavi di esercizio	112 424	12 651,4	34 576,9	43 335,1	32 594,3
Risultato (costi — ricavi)	-27 469	-23 648,2	-11 098,1	-59 546,0	-37 519,5
Remunerazione del capitale investito	3 571	828,2	1 993,0	3 940,4	2 290,5
Compensazione ex. art. 7	806				
Sovvenzione annua	31 846	24 476,4	13 091,1	63 486,4	39 810,0

(*) Segreto commerciale.

I costi di esercizio comprendono i costi del personale navigante, della manutenzione, delle assicurazioni, dei carburanti e degli oli minerali. La voce «Amministrazione» comprende essenzialmente i costi del personale di terra e dei locali amministrativi. La Commissione osserva che gli elementi di costo che entrano nel calcolo della compensazione annua sono tutti collegabili e necessari al funzionamento delle linee servite dalle società regionali nel quadro delle convenzioni. In ordine all'ammortamento del naviglio, la Commissione ritiene che, nella misura in cui le navi di cui trattasi sono destinate in via esclusiva ai servizi contemplati dalla convenzione, questo elemento di costo può considerarsi necessario alla prestazione dei servizi stessi e pertanto può legittimamente entrare nel calcolo della compensazione annua. Per quanto riguarda il costo del carburante e degli oli minerali utilizzati dalle stesse navi, la Commissione non ha rilevato alcun elemento discriminatorio che comporti, a vantaggio delle compagnie regionali, una riduzione del costo dei suddetti combustibili e lubrificanti rispetto ad altri operatori di trasporto marittimo.

- (129) Per accertare se la compensazione sia proporzionata, le autorità italiane hanno fornito alla Commissione un'analisi dei conti di esercizio per ciascuna delle linee operate dalle compagnie regionali negli ultimi dieci anni.

- (130) A questo proposito, la Commissione osserva in primo luogo che l'importo della compensazione annua è calcolato tenendo conto dei ricavi di esercizio registrati da ciascuna delle compagnie regionali sulle linee oggetto delle convenzioni di servizio pubblico, ricavi che vengono detratti dai disavanzi accumulati sul complesso delle linee. Tale meccanismo di calcolo consente di limitare l'importo delle sovvenzioni corrisposte alle imprese pubbliche.
- (131) In generale, la Commissione ritiene che ai fini del calcolo della compensazione annua possano essere presi in considerazione i soli costi direttamente connessi agli oneri derivanti da obblighi di servizio pubblico previamente individuati dalle autorità italiane. A questo proposito, la Commissione osserva che le compagnie regionali prestano unicamente i servizi di linea previsti dai diversi piani quinquennali, tanto in termini di regolarità e frequenze quanto in termini di capacità.
- (132) Per quanto attiene ai servizi prestati dalle compagnie regionali per i quali è stata accertata a priori l'esistenza di un livello di concorrenza comparabile, occorre verificare se essi abbiano registrato un risultato netto di esercizio negativo preso in considerazione ai fini del calcolo della compensazione annua corrisposta all'impresa interessata.
- (133) Per quanto riguarda Adriatica, una concorrenza comparabile da parte di un altro operatore comunitario può essere osservata sulla linea Bari/Durazzo (Albania). Tuttavia, dall'esame è emerso che i risultati di esercizio dell'impresa su questa linea sono positivi, con la conseguenza che Adriatica non ha beneficiato di alcuna sovvenzione a fronte dei servizi prestati.
- (134) Sulla linea Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso, Adriatica ha subito fino al 2000, anno in cui il collegamento è stato soppresso, una concorrenza complessivamente comparabile da parte di altri operatori comunitari. L'esame dei risultati di esercizio indica che il disavanzo netto registrato su questa linea è stato preso in considerazione nel calcolo della compensazione annua. Con riferimento alla necessità della compensazione, la Commissione ha osservato (considerando 101) che questa linea rappresenta un itinerario vitale per lo sviluppo delle regioni periferiche della Comunità ai sensi degli orientamenti comunitari del 1997. Tuttavia la Commissione ha già rilevato che la compensazione non risulta necessaria per il periodo compreso tra gennaio 1992 e luglio 1994, durante il quale Adriatica ha partecipato a un'intesa vietata.
- (135) Per quanto riguarda Siremar, come già osservato dalla Commissione (considerando 105), nessuno degli operatori privati italiani presenti sui mercati locali serviti dall'operatore pubblico offre durante tutto l'anno servizi comparabili in grado di soddisfare integralmente le esigenze di servizio pubblico previste dai piani quinquennali.
- (136) Con riferimento a Saremar, la Commissione ha constatato (considerando 112) che, sulla linea Santa Teresa/Bonifacio, l'operatore privato concorrente non soddisfa i requisiti di regolarità e continuità del servizio lungo tutto l'anno prescritti dalle autorità italiane. Peraltro, sui due collegamenti in cabotaggio sui quali si esercita la concorrenza di operatori privati italiani, la Commissione ha osservato (considerando 113) che le navi degli operatori privati concorrenti di Saremar non soddisfano i requisiti prescritti dalle autorità italiane in termini di anzianità massima delle navi.
- (137) Quanto a Toremar, la Commissione ha osservato (considerando 114-116) che l'operatore privato in concorrenza con la società sulla linea tra la Toscana e l'isola d'Elba non soddisfa i requisiti prescritti dalle autorità italiane in termini di anzianità delle navi.
- (138) Per Caremar, la concorrenza comparabile di operatori privati italiani si concentra sui collegamenti Capri/Napoli, Procida/Napoli, Ischia/Napoli, ove è limitata al segmento dei servizi di trasporto rapido di passeggeri. Dalle informazioni trasmesse dalle autorità italiane risulta che tali linee, i cui risultati di esercizio sono complessivamente in perdita, sono state prese in considerazione nel calcolo della compensazione annua.

(139) La Commissione ha altresì rilevato che, nel caso delle compagnie regionali, il costo del servizio pubblico non è stato determinato in base a una procedura di gara pubblica, che avrebbe consentito di valutare il sovraccosto corrispondente al servizio pubblico. Di conseguenza la Commissione deve determinare i costi da prendere in considerazione ai fini del calcolo della compensazione, ossia i costi delle imprese concessionarie che sono direttamente connessi e strettamente necessari alla prestazione dei servizi pubblici. Al riguardo la Commissione rileva, come dimostrano le tabelle sopra riportate, che i vari elementi di costo presi in considerazione dalle compagnie regionali sono gli stessi presi in considerazione da Tirrenia di Navigazione⁽⁴⁹⁾. La struttura dei costi di tali imprese, definita dalle convenzioni di servizio pubblico, è quindi identica. Nella decisione relativa alla società Tirrenia di Navigazione la Commissione ha riconosciuto che tali elementi di costo erano direttamente connessi e strettamente necessari alla prestazione dei servizi pubblici.

(140) Le tabelle che seguono rispecchiano l'andamento temporale dei costi delle compagnie regionali⁽⁵⁰⁾:

ADRIATICA

Elementi di costo	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Commissioni di agenzia, ecc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Tasse portuali, ecc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Costi di esercizio	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Ammortamenti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Oneri finanziari netti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Amministrazione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Altri costi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totale dei costi	127 018	124 191	158 533	166 334	170 095	174 331	179 809	151 109	137 255

SAREMAR

Elementi di costo	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Commissioni di agenzia, ecc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Tasse portuali, ecc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Costi di esercizio	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Ammortamenti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Oneri finanziari netti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Amministrazione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Altri costi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totale dei costi	33 519	35 938	35 295,2	34 605,7	34 972,8	36 653,4	39 602,0	40 218,8	36 300,0

⁽⁴⁹⁾ Decisione 2001/851/CE, cfr. nota 5.

⁽⁵⁰⁾ Dati tratti dallo studio di Price Waterhouse e Coopers, cfr. nota 13.

TOREMAR

Elementi di costo	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Commissioni di agenzia, ecc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Tasse portuali, ecc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Costi di esercizio	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Ammortamenti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Oneri finanziari netti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Amministrazione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Altri costi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totale dei costi	43 511	44 907	47 696,6	47 900	50 516,1	48 900	50 801	47 840,1	45 675

SIREMAR

Elementi di costo	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Commissioni di agenzia, ecc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Tasse portuali, ecc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Costi di esercizio	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Ammortamenti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Oneri finanziari netti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Amministrazione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Altri costi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totale dei costi	79 543	75 845	78 549,7	80 947,5	85 934,6	97 536,9	106 563,1	110 611,1	102 881

CAREMAR

Elementi di costo	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Commissioni di agenzia, ecc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Tasse portuali, ecc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Costi di esercizio	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Ammortamenti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Oneri finanziari netti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Amministrazione	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Altri costi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totale dei costi	59 987	63 737	69 365,7	71 389,6	71 404,1	73 752,0	77 143,0	74 172,0	70 114

- (141) Dalle informazioni fornite dalle autorità italiane risulta che l'andamento temporale dei singoli elementi di costo delle compagnie regionali è dovuto principalmente a fattori esogeni alle imprese, quali l'inflazione e l'andamento dei tassi di interesse, come dimostrano i dati riportati nella tabella che segue:

Anno	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Variazione dell'inflazione (*)		4,2	3,9	5,4	3,9	1,7	1,8	1,6	
Tassi a breve termine	14,901	14,240	10,940	11,162	9,301	7,836	6,180	3,398	
Tassi a medio e lungo termine	11,377	10,926	11,146	11,992	11,324	8,860	6,390	4,259	

(*) Indice ufficiale ISTAT.

L'andamento temporale della compensazione versata alle compagnie regionali è direttamente legato all'andamento dei costi di ciascuna impresa, sopra evidenziato, e dei ricavi (cfr. tabelle riportate al considerando 43), i quali risentono, a loro volta, di fattori esterni (ad esempio l'inflazione). Alla luce delle tabelle precedenti si può perciò constatare che l'aumento dei costi delle compagnie regionali è rimasto complessivamente inferiore alla variazione cumulata del tasso di inflazione dal 1992 al 2000.

- (142) Per ciascuna compagnia, altri elementi spiegano l'andamento dei costi e — di conseguenza — della compensazione.
- (143) Per Adriatica, i collegamenti internazionali con la Jugoslavia, la Croazia e l'Albania hanno subito variazioni importanti di traffico da un anno all'altro, in funzione della situazione politica nella regione. Inoltre, la sospensione nel 1999 dei collegamenti con la Grecia ha comportato una sensibile riduzione dei costi di esercizio⁽⁵¹⁾.
- (144) Per Saremar, la relativa stabilità dei costi di esercizio registrata fra il 1992 e il 2000 dipende dalla natura dei servizi prestati dalla compagnia — essenzialmente collegamenti in cabotaggio tra la Sardegna e le isole vicine — che rispondono innanzitutto alle esigenze delle popolazioni locali e non sono quindi soggetti a forti variazioni della domanda e dell'offerta.
- (145) Altrettanto può dirsi per Toremar, che opera sui collegamenti locali con le isole dell'arcipelago toscano, poco soggetti a variazioni della domanda e dell'offerta.
- (146) Per quanto riguarda Siremar e Caremar, all'aumento dei costi di esercizio fa riscontro il parallelo aumento dei ricavi derivanti dall'esercizio delle linee operate dalle due società. L'aumento dei ricavi, più sensibile per Caremar, ha consentito di mantenere l'importo della sovvenzione annua a un livello relativamente stabile (cfr. tabelle riportate al considerando 43).
- (147) Per quanto attiene alla remunerazione del capitale investito, la Commissione osserva che gli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi⁽⁵²⁾ prevedono che l'importo della sovvenzione erogata a titolo di compensazione di obblighi di servizio pubblico tenga conto di un «margine ragionevole sul capitale impiegato», come avviene nel caso in esame. La giurisprudenza ammette inoltre che la gestione di un servizio di interesse economico generale debba beneficiare di condizioni economicamente accettabili⁽⁵³⁾ e che la compensazione per l'adempimento di obblighi di servizio pubblico possa comprendere un margine di utile ragionevole⁽⁵⁴⁾. Nella fattispecie, la Commissione ricorda che la remunerazione del capitale investito oscilla, a seconda degli anni, dal 12,5 % nel 1992 al 5,1 % nel 2000. I vari elementi del capitale investito sono stati definiti in maniera precisa nelle convenzioni e i tassi di remunerazione sono stati determinati con riferimento ai tassi di mercato, in modo da rispecchiare una remunerazione adeguata per ciascun elemento. Alla luce di quanto precede, si può concludere che la remunerazione è stata fissata a un livello ragionevole.

⁽⁵¹⁾ Nel 1998, i collegamenti con la Grecia hanno registrato un disavanzo netto cumulato di 12 216 miliardi di lire.

⁽⁵²⁾ GU C 205 del 5.7.1997, pag. 5.

⁽⁵³⁾ Sentenza della Corte del 19 maggio 1993, causa C-320/91, *Corbeau* (Racc. 1993, pag. I-2533).

⁽⁵⁴⁾ Per la nozione di aiuto di Stato, cfr. la sentenza *Altmark Trans*, nota 22.

- (148) L'andamento temporale dei costi e dei ricavi delle compagnie regionali spiega la parallela evoluzione dell'importo delle compensazioni corrisposte nel quadro delle convenzioni stipulate con lo Stato italiano. Ciò premesso, e tenuto conto delle considerazioni espresse in precedenza, la Commissione ritiene che l'ammontare del disavanzo netto delle compagnie regionali corrisponda alla somma da compensare. Ne consegue che le compensazioni versate a tali imprese, che corrispondono al disavanzo netto di esercizio maggiorato da un rendimento ragionevole sul capitale investito, sono strettamente proporzionate al costo addizionale determinato dalla missione di servizio pubblico ad esse affidata.

Incidenza sullo sviluppo degli scambi

I collegamenti in cabotaggio

- (149) Affinché un aiuto di Stato possa essere dichiarato compatibile con il trattato a norma dell'articolo 86, paragrafo 2, occorre altresì verificare che non comprometta lo sviluppo degli scambi in misura contraria agli interessi della Comunità. La Commissione osserva che l'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3577/92 (regolamento «cabotaggio marittimo») autorizza il mantenimento in vigore delle convenzioni di servizio pubblico fino alla data della loro scadenza, e cioè fino al 31 dicembre 2008.
- (150) La Commissione osserva inoltre che, nella maggior parte dei casi, le linee di cabotaggio servite dalle compagnie regionali collegano alcune isole al porto continentale più vicino e costituiscono il solo modo per garantire la continuità territoriale delle regioni insulari interessate. I mercati in questione si configurano come mercati locali, strettamente dipendenti dal porto continentale di imbarco e di sbarco. D'altronde la breve durata delle traversate e la frequenza delle corse nell'arco della giornata consentono spesso di paragonare il traffico di questi collegamenti marittimi a una rete di trasporto terrestre periurbano.
- (151) La Commissione osserva poi che, malgrado la liberalizzazione del mercato del cabotaggio italiano dal 1° gennaio 1999, nella maggior parte dei casi le imprese regionali sono soggette, sui mercati in questione, alla sola concorrenza di altri operatori nazionali, per lo più già presenti su questi stessi mercati prima di tale data.
- (152) Ciò premesso, la Commissione ritiene che, sul mercato del cabotaggio, il versamento alle compagnie regionali della sovvenzione di equilibrio non abbia finora compromesso lo sviluppo degli scambi in misura contraria all'interesse della Comunità. Tuttavia, in futuro, tale sovvenzione potrebbe avere l'effetto di rafforzare la posizione delle imprese in questione, consentendo loro di eliminare la concorrenza attuale o potenziale sul mercato nel quale operano. Questo effetto potrebbe prodursi qualora l'applicazione delle convenzioni portasse, in futuro, sulle linee nelle quali si concentra la concorrenza degli operatori privati, a un aumento della capacità offerta dalle compagnie regionali nell'ambito del regime delle convenzioni di servizio pubblico.
- (153) A questo proposito, per quanto riguarda i collegamenti in cabotaggio nei quali le imprese regionali subiscono la concorrenza degli operatori privati, dalle informazioni trasmesse dalle autorità italiane risulta che al momento della liberalizzazione del mercato del cabotaggio:
- Adriatica deteneva, sui collegamenti con e tra le isole dell'arcipelago delle Tremiti, il 44 % del mercato nel segmento del trasporto passeggeri. Sulle linee merci tra il continente e la Sicilia, l'offerta di Adriatica rappresentava all'incirca il 33 % dell'offerta complessiva sulla linea Genova/Termini Imerese⁽⁵⁵⁾ e il 60 % sulla linea Ravenna/Catania. La Commissione osserva che, su quest'ultima linea, la posizione predominante di Adriatica non ha impedito l'ingresso sul mercato di un nuovo operatore privato nel 2001,
 - Siremar deteneva circa il 58 % del mercato del trasporto passeggeri nell'arcipelago delle isole Eolie e il 52 % dello stesso mercato (collegamenti rapidi) nell'arcipelago delle isole Egadi,
 - l'offerta di Saremar rappresentava il 59 % dell'offerta complessiva di trasporto passeggeri sulla linea La Maddalena/Palau e il 53 % sulla linea Carloforte/Calasetta,
 - l'offerta passeggeri di Toremar rappresentava il 60 % dell'offerta complessiva sulla linea Piombino-Portoferraio e il 27 % sulla linea Isola del Giglio/Porto Santo Stefano.

⁽⁵⁵⁾ Assimilabile alla linea Genova/Palermo servita dall'operatore privato concorrente.

- nel segmento dei servizi di trasporto rapido, Caremar trasportava il 17 % dei passeggeri nel golfo di Napoli e il 31 % sui collegamenti con le isole Pontine.

Dalle stesse informazioni risulta inoltre che, nel complesso, le quote di mercato delle compagnie regionali sono rimaste relativamente stabili negli ultimi dieci anni.

Gli impegni assunti dalle autorità italiane

- (154) Con nota del 29 ottobre 2003 (protocollata il 31 ottobre 2003 con il numero A/33506), le autorità italiane si sono impegnate, per il periodo 2005-2008, a non versare più alcuna compensazione di servizio pubblico a Caremar per ripianare il disavanzo netto di esercizio del collegamento rapido Napoli/Capri. Di conseguenza tale collegamento rapido sarà soppresso dall'offerta di servizi di Caremar.
- (155) Nella stessa lettera, le autorità italiane si sono inoltre impegnate, sempre per il periodo 2005-2008, a ridurre l'offerta complessiva dei servizi di trasporto passeggeri effettuati con unità veloci (aliscafi e catamarani) sulla linea Napoli/Procida/Ischia. Secondo gli impegni assunti dalle autorità italiane, la riduzione di capacità consisterà in una diminuzione del numero di posti offerti sulle varie unità di Caremar adibite al servizio di questa linea, che scenderanno da 1 142 260 a 633 200 posti nel periodo invernale e da 683 200 a 520 400 posti nel periodo estivo, mantenendo nel contempo il livello attuale di corse per consentire la mobilità dei residenti delle isole. Secondo le stime delle autorità italiane, la riduzione complessiva di capacità è pari a circa il 45 % nel periodo invernale e a circa il 24 % nel periodo estivo. Con lettera del 17 febbraio 2004 (protocollata con il numero A/13405/04), le autorità nazionali hanno inoltre precisato che la riduzione riguarda l'offerta di servizi a vocazione turistica per i quali gli operatori privati sono in grado di offrire servizi comparabili. Nella stessa lettera, le autorità italiane si sono inoltre impegnate a tenere una contabilità separata per i collegamenti aventi carattere di servizio pubblico.
- (156) Per quanto riguarda l'impegno a sopprimere totalmente i servizi offerti da Caremar sul collegamento rapido Napoli/Capri, la riduzione di capacità sui collegamenti con le isole Partenopee è stimata al 65 % nel periodo invernale e al 49 % nel periodo estivo.
- (157) Come già precisato (considerando 117-122), su questi due collegamenti Caremar offre servizi complessivamente comparabili a quelli offerti dalle compagnie private italiane presenti da lunga data sul mercato del golfo di Napoli, ove operano senza beneficiare di compensazioni equivalenti a quelle percepite da Caremar.
- (158) La Commissione constata che, sulla base degli impegni assunti, le autorità italiane provvederanno da un lato a introdurre un sistema di contabilità trasparente e dall'altro a ridurre sensibilmente la quota di mercato di Caremar sui collegamenti in cabotaggio nel golfo di Napoli. Alla luce di queste considerazioni e tenuto conto del fatto che gli impegni degli operatori privati nei confronti delle autorità della regione Campania non assumono la forma di una vera e propria convenzione di servizio pubblico comportante un obbligo formale di assicurare i collegamenti in questione, la Commissione ritiene che non sia sproporzionato, da parte delle autorità italiane, mantenere un livello di servizio minimo sulle linee di cui trattasi per garantire in ogni caso la continuità territoriale delle regioni insulari interessate.

I collegamenti internazionali

- (159) I collegamenti marittimi internazionali sono pienamente aperti alla concorrenza; in conformità del regolamento (CE) n. 4055/86, ad essi si applica il principio della libera prestazione dei servizi. Pertanto, le compensazioni corrisposte ad Adriatica e a Saremar per assicurare, nel quadro delle convenzioni di servizio pubblico, i collegamenti internazionali sopra descritti (considerando 90-95) sono di natura tale da incidere sulla concorrenza attuale o potenziale degli altri operatori comunitari. Di conseguenza, la Commissione deve verificare se tali compensazioni abbiano o meno alterato gli scambi in misura contraria all'interesse comune.

(160) A questo proposito, alla luce delle informazioni trasmesse dalle autorità italiane la Commissione rileva quanto segue:

- il numero di passeggeri trasportati da Saremar sulla linea tra la Corsica e la Sardegna rappresenta il 4,4 % del totale dei passeggeri trasportati dalla società sull'insieme delle linee da essa operate e il 43 % dei passeggeri trasportati su questa linea (l'altro 57 % è trasportato dall'operatore privato concorrente). La quota di mercato è peraltro rimasta praticamente invariata dall'entrata in vigore della convenzione.

Tenuto conto delle caratteristiche del collegamento in questione (cfr. considerando 91-93), e in particolare dell'interesse puramente locale e del basso potenziale di sviluppo, la Commissione ritiene che le compensazioni corrisposte a Saremar per l'esercizio di questa linea non abbiano alterato gli scambi in misura contraria all'interesse comune,

- sulla linea Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso, Adriatica ha effettuato nel 1999, ultimo anno di operatività del collegamento, 140 corse annue, trasportando il 10 % dei passeggeri che viaggiano su questa linea. Nel 1998, Adriatica deteneva su questa linea il 12 % del mercato del trasporto misto.

Tenuto conto delle caratteristiche del collegamento in questione (cfr. considerando 94), la Commissione ritiene che le compensazioni corrisposte ad Adriatica per l'esercizio di questa linea non abbiano alterato gli scambi in misura contraria all'interesse comune.

Non altrettanto può dirsi per il periodo compreso tra gennaio 1992 e luglio 1994, durante il quale Adriatica ha partecipato con i suoi concorrenti a un accordo per la fissazione dei prezzi da applicare ai veicoli commerciali. In tale periodo, la distorsione della concorrenza derivante dall'aiuto si è sommata alla distorsione determinata dall'intesa. Tenuto conto della tipologia dei collegamenti in questione, l'intesa su una categoria di prezzi ha prodotto un effetto distorsivo sul complesso dei servizi offerti. Alla luce di queste considerazioni e nonostante le argomentazioni addotte dalle autorità italiane, peraltro già confutate supra [cfr. considerando 94, lettera a)], la Commissione ritiene che l'aiuto abbia compromesso lo sviluppo degli scambi in misura contraria all'interesse comune e che anche per questa ragione debba essere dichiarato incompatibile con il mercato comune.

Gli investimenti previsti dai piani quinquennali ed il piano industriale

(161) Per quanto attiene agli investimenti previsti dai piani quinquennali, nella sua decisione relativa all'avvio del procedimento la Commissione aveva espresso alcuni dubbi circa le modalità di finanziamento degli investimenti necessari alla prestazione dei servizi sovvenzionati nel quadro delle convenzioni del 1991. La Commissione desiderava in particolare verificare in quale misura le spese per l'acquisto e l'ammortamento delle navi venissero prese in considerazione ai fini del calcolo della compensazione annua. Inoltre, il fatto di assicurare alle compagnie regionali fino al 2008 una sovvenzione comprensiva delle spese di ammortamento della flotta è una circostanza che, secondo la Commissione, poteva essere equiparata a una garanzia implicita da parte dello Stato italiano, garanzia che consente all'operatore pubblico di non sobbarcarsi il rischio economico inerente a qualsiasi investimento.

(162) In primo luogo, è opportuno ricordare che le convenzioni impongono alle compagnie regionali di impiegare sulle linee sovvenzionate navi di età inferiore a 20 anni, di cui esse devono essere, di norma, proprietarie, salvo deroga espressa delle pubbliche autorità. Quest'obbligo, che costituisce un obbligo di servizio pubblico, ha spinto le compagnie regionali a rinnovare buona parte della flotta nel corso degli ultimi anni, in considerazione dell'età raggiunta dalle navi utilizzate sulle linee contemplate dal primo piano quinquennale 1990-1994. Inoltre, la tipologia delle navi da utilizzare su ciascuna delle varie linee servite da tali compagnie è prescritta da un decreto ministeriale che approva o modifica ciascun piano quinquennale. L'acquisto di ogni nuova unità — come pure la cessione o la radiazione delle unità più vecchie — deve essere autorizzato con decreto ministeriale, il quale precisa inoltre esattamente il servizio cui deve essere adibita l'unità in questione. Gli investimenti effettuati dalle compagnie regionali devono poi armonizzarsi con la strategia di sviluppo dei servizi prestati da tali compagnie durante il periodo quinquennale di riferimento, strategia che è prevista dal piano quinquennale approvato dall'autorità pubblica.

- (163) In considerazione di questa specifica disciplina, la Commissione ha accertato se, nei due periodi quinquennali trascorsi (1990-1994 e 1995-1999), le spese per l'acquisto di nuove unità e le spese di ammortamento delle unità utilizzate dalle compagnie regionali sulle linee di servizio pubblico corrispondessero, per un verso, alle prescrizioni stabilite dalle autorità italiane e, per altro verso, se siano state considerate in modo proporzionato nel calcolo della compensazione annua. Dalle informazioni trasmesse dalle autorità italiane, risulta che la messa in servizio di nuove navi è sempre stata accompagnata dalla contestuale radiazione di unità più vecchie, con la conseguenza che, nel complesso, non si è verificato un aumento della capacità per effetto del rinnovo della flotta delle compagnie regionali.
- (164) Per quanto riguarda le spese di acquisto delle nuove unità, dalle stesse informazioni risulta che le acquisizioni sono state realizzate in parte mediante fondi propri di ciascuna impresa e, in parte, mediante ricorso a prestiti bancari. Risulta inoltre che i tassi di interesse praticati dagli organismi finanziari che hanno partecipato all'operazione corrispondono al tasso di cui hanno beneficiato, nello stesso periodo, imprese di dimensioni e con fatturato comparabili in altri settori dell'economia⁽⁵⁶⁾. Risulta altresì che le compagnie regionali non hanno beneficiato di alcuna garanzia diretta da parte delle autorità italiane con riferimento al rimborso di tali prestiti. La Commissione riconosce che l'esistenza stessa della convenzione stipulata con lo Stato ha dato agli investitori la certezza che i loro impegni sarebbero stati onorati e alle compagnie regionali la possibilità di ammodernare la propria flotta senza farsi carico di rischi economici che invece avrebbe dovuto sopportare un operatore commerciale. Questo vantaggio — che può essere assimilato a una garanzia implicita⁽⁵⁷⁾ e costituire quindi un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato — è tuttavia inerente al regime istituito dalle convenzioni, stipulate per una durata di vent'anni precedentemente all'entrata in vigore del regolamento (CE) n. 3577/92 e degli orientamenti sugli aiuti di Stato ai trasporti marittimi del 1997⁽⁵⁸⁾, successivamente sostituiti dagli orientamenti comunitari del 2004⁽⁵⁹⁾. Peraltro, come si è già detto, le nuove navi acquistate dalle compagnie regionali nel quadro delle convenzioni di servizio pubblico sono adibite esclusivamente ai servizi di linea previsti dai piani quinquennali. Conseguentemente, questo vantaggio, che è parte integrante della convenzione di servizio pubblico, può beneficiare della deroga di cui all'articolo 86, paragrafo 2, del trattato.
- (165) Per quanto riguarda i costi dell'ammortamento delle navi utilizzate dalle compagnie regionali sulle linee contemplate dai piani quinquennali, la Commissione rileva che essi costituiscono uno degli elementi di costo che, ai sensi dell'articolo 5 della convenzione, entrano nel calcolo della sovvenzione annua. L'ammortamento viene calcolato in modo lineare su un periodo di 20 anni, ad eccezione delle unità superelevate per le quali il periodo di ammortamento è limitato a 15 anni. Nella misura in cui l'ammortamento delle navi utilizzate per assicurare i collegamenti riconosciuti di interesse generale dalle autorità italiane è calcolato secondo i criteri previsti dalla convenzione e dato che l'esame dei conti analitici di queste linee non ha rivelato, per i due quinquenni considerati, elementi di sovracompensazione a questo titolo, la Commissione ritiene che il meccanismo istituito dalla convenzione per tener conto dell'ammortamento delle navi nel calcolo della compensazione annua possa essere autorizzato ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato. Infatti, presupposto per la prestazione dei servizi riconosciuti di interesse generale è l'utilizzazione di navi di tipologia e capacità predeterminate dalle autorità pubbliche, il cui ammortamento può, quindi, concorrere a determinare la compensazione annua, sempreché le navi in questione siano state acquistate dall'impresa, alle normali condizioni di mercato, allo scopo di adempiere alla missione affidata a quest'ultima e siano esclusivamente impiegate per il servizio di trasporto di linea sulle rotte contemplate dalla convenzione. Nel caso delle compagnie regionali, la Commissione rileva che tutte le navi di cui trattasi sono esclusivamente adibite ai servizi di linea riconosciuti di interesse generale e che, pertanto, il loro ammortamento può essere integralmente preso in considerazione ai fini del calcolo della sovvenzione annua. Analoghe considerazioni valgono per gli investimenti necessari per la prestazione dei servizi previsti dalle autorità italiane per il quinquennio 2000-2004, che corrispondono, per tipologia e capacità, agli impegni sottoscritti dalle stesse autorità in ordine al livello di tali servizi.
- (166) Per quanto riguarda gli investimenti aggiuntivi previsti dal piano industriale per il periodo 1999-2002, giova ricordare che l'attuazione di tale piano è stata sospesa in seguito all'avvio del procedimento.

⁽⁵⁶⁾ Ad esempio, il recente acquisto di due unità veloci è stato finanziato nel 1999 dal Banco di Napoli con un mutuo di 160 miliardi di ITL a un tasso variabile pari a Euribor a 6 mesi, maggiorato dello 0,40%, rimborsabile in dieci anni. Dalle informazioni trasmesse dalle autorità italiane, risulta che lo stesso organismo finanziario ha accordato, alla stessa epoca, aperture di credito a diverse altre grandi imprese a condizioni praticamente identiche.

⁽⁵⁷⁾ Cfr. la comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato sotto forma di garanzia (GU C 71 dell'11.3.2000, pag. 14).

⁽⁵⁸⁾ Cfr. nota 39.

⁽⁵⁹⁾ Cfr. nota 39.

Compatibilità con altre disposizioni di diritto comunitario

- (167) Secondo una giurisprudenza costante, dall'economia generale del trattato si ricava che la procedura di cui all'articolo 88 non deve mai pervenire a un risultato contrario a norme specifiche del trattato. Pertanto, la Commissione non può dichiarare compatibile con il mercato comune un aiuto di Stato che, in considerazione di determinate sue modalità, contrasti con altre disposizioni del trattato⁽⁶⁰⁾. L'obbligo per la Commissione di rispettare la coerenza tra gli articoli 87 e 88 e altre norme del trattato si impone specialmente qualora anche le altre norme riguardino, come nel caso di specie, l'obiettivo di una concorrenza non falsata nel mercato comune. Infatti, adottando una decisione sulla compatibilità di un aiuto con il mercato comune, la Commissione non può ignorare il pericolo di un pregiudizio alla concorrenza nel mercato comune da parte di singoli operatori economici⁽⁶¹⁾.
- (168) Come già si è ricordato, tra il gennaio 1992 e il luglio 1994 Adriatica ha partecipato a un accordo per la fissazione dei prezzi da applicare ai veicoli commerciali sulla linea Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso, in contrasto con l'articolo 81⁽⁶²⁾, proprio mentre beneficiava di aiuti per assicurare questo collegamento. Tale intesa, come già si è detto, comportava una distorsione della concorrenza per l'insieme dei servizi offerti. Tenuto conto del rapporto tra l'infrazione constatata e gli aiuti percepiti, nonché della distorsione cumulata della concorrenza derivante da questi due elementi, e nonostante le argomentazioni addotte dalle autorità italiane, peraltro già confutate supra [cfr. considerando 94, lettera a)], la Commissione ritiene che, anche per questa ragione, gli aiuti in questione debbano essere dichiarati incompatibili.

La futura applicazione del meccanismo di compensazione

- (169) La Commissione osserva che il sistema di compensazioni attualmente in vigore è destinato a essere applicato fino al 2008. Dopo tale data, la corresponsione di compensazioni per i servizi prestati sarà subordinata al rispetto degli obblighi derivanti dal regolamento (CE) n. 3577/92⁽⁶³⁾ e delle regole del diritto comunitario in materia di appalti pubblici e concessioni di servizi.
- (170) Per il restante periodo di applicazione del meccanismo attuale, la Commissione ritiene necessario imporre due condizioni, volte ad assicurare la compatibilità degli aiuti e a facilitare i controlli. Da un lato, la Commissione ritiene necessario che per il periodo 2004-2008 tutte le compagnie regionali tengano una contabilità separata per le attività di servizio pubblico relative a ciascuna delle linee considerate. Per quanto riguarda Caremar, la Commissione osserva che, con lettera del 17 febbraio 2004 (protocollata con il numero A/13405/04), le autorità italiane hanno assunto un impegno in tal senso. D'altra parte, qualsiasi modifica duratura, parziale o totale, del livello dei servizi offerti da Adriatica, Siremar, Saremar, Toremar e Caremar, tale da comportare un aumento dell'aiuto, dovrà essere preventivamente notificata alla Commissione.

VI. CONCLUSIONI

- (171) Sulla base delle considerazioni che precedono, la Commissione constata che non sussistono più dubbi in ordine alla compatibilità degli aiuti versati alle compagnie regionali a partire dal gennaio 1992 nel quadro delle convenzioni del 1991, salvo per quanto riguarda gli aiuti erogati alla società Adriatica per il periodo gennaio 1992-luglio 1994 per il collegamento Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso, che sono incompatibili con il mercato comune per tre motivi, ciascuno dei quali è sufficiente di per sé a giustificare tale conclusione: in primo luogo, non soddisfano un'esigenza effettiva di servizio pubblico; in secondo luogo, compromettono lo sviluppo degli scambi in misura contraria all'interesse comune; in terzo luogo, sono strettamente collegati a un'intesa vietata dall'articolo 81 del trattato CE. Secondo una pratica costante e in virtù dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/99, tali aiuti devono essere recuperati, salvo qualora ciò sia in contrasto con un principio generale del diritto

⁽⁶⁰⁾ Cfr. le sentenze della Corte del 21 maggio 1980, causa C-73/79, Commissione/Italia (Racc. 1980, pag. I-1533, punto 11); del 15 giugno 1993, causa C-225/91, Matra/Commissione (Racc. 1993, pag. I-3203, punto 41); del 19 settembre 2000, causa C-156/98, Germania/Commissione (Racc. 2000, pag. I-6857, punto 78).

⁽⁶¹⁾ Sentenza *Matra*, punti 42 e 43, cfr. nota 61.

⁽⁶²⁾ Decisione 1999/271/CE, cfr. nota 44.

⁽⁶³⁾ Secondo l'interpretazione fornita dalla Commissione nella comunicazione C(2004)43 def. — Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi, cfr. nota 39.

comunitario. Nella fattispecie, la Commissione ritiene che nessun principio si opponga al recupero degli aiuti, e più in particolare che la società Adriatica non potesse ragionevolmente prevedere di beneficiare degli aiuti in questione proprio mentre partecipava a un'intesa con i suoi concorrenti. Eventuali difficoltà derivanti dal recupero degli aiuti non rivestono alcun carattere di eccezionalità. Pertanto l'Italia deve prendere tutti i provvedimenti necessari per recuperare gli aiuti dal beneficiario.

- (172) La presente decisione riguarda soltanto gli aspetti relativi agli aiuti di Stato e lascia impregiudicata l'applicazione di altre disposizioni del trattato, in particolare in materia di diritto degli appalti pubblici e delle concessioni di servizi,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. Salvo il disposto del paragrafo 2, gli aiuti erogati dall'Italia ad Adriatica dal 1° gennaio 1992, a titolo di compensazioni per la prestazione di un servizio pubblico, sono compatibili con il mercato comune a norma dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato.
2. Sono incompatibili con il mercato comune gli aiuti erogati ad Adriatica per il periodo gennaio 1992-luglio 1994 in relazione al collegamento Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso.
3. L'Italia prende tutti i provvedimenti necessari per recuperare dalla società Adriatica gli aiuti di cui al paragrafo 2 ad essa illegittimamente erogati.

Il recupero viene eseguito senza indugio, secondo le procedure previste dall'ordinamento nazionale, a condizione che queste consentano l'esecuzione immediata ed effettiva della presente decisione.

Gli aiuti da recuperare sono produttivi di interessi, che decorrono dalla data in cui gli aiuti sono divenuti disponibili per il beneficiario fino alla data del recupero. Gli interessi sono calcolati sulla base del tasso di riferimento utilizzato per il calcolo dell'equivalente sovvenzione nell'ambito degli aiuti a finalità regionale e su base composta, secondo quanto previsto dalla comunicazione della Commissione sui tassi di interesse da applicarsi in caso di recupero di aiuti illegittimamente concessi.

4. Dal 1° gennaio 2004, tutte le attività di servizio pubblico imposte dall'Italia alla società Adriatica devono essere contabilizzate separatamente per ciascuna delle linee interessate.

Articolo 2

1. Gli aiuti erogati dall'Italia dal 1° gennaio 1992, a titolo di compensazioni per la prestazione di un servizio pubblico, a Siremar, Saremar e Toremar sono compatibili con il mercato comune a norma dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato.
2. Dal 1° gennaio 2004, tutte le attività di servizio pubblico imposte dall'Italia a Siremar, Saremar e Toremar sono contabilizzate separatamente per ciascuna delle linee interessate.

Articolo 3

1. Gli aiuti erogati dall'Italia a Caremar dal 1° gennaio 1992, a titolo di compensazioni per la prestazione di un servizio pubblico, sono compatibili con il mercato comune a norma dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato.

2. Entro e non oltre il 1° settembre 2004 l'Italia si impegna:
- a) a sopprimere, gli aiuti erogati a Caremar per la prestazione di servizi regolari di trasporto rapido di passeggeri sulla linea Napoli/Capri;
 - b) a far ridurre, in termini di offerta di posti, la capacità dei servizi regolari di trasporto rapido di passeggeri sulla linea Napoli/Procida/Ischia da 1 142 260 a 633 200 posti durante il periodo invernale e da 683 200 a 520 400 posti durante il periodo estivo;
 - c) a limitare gli aiuti, erogati a Caremar per la prestazione di servizi regolari di trasporto rapido di passeggeri sulla linea Napoli/Procida/Ischia, alla copertura del disavanzo netto di esercizio dei servizi;
 - d) a far contabilizzare separatamente, per ciascuna delle linee interessate, tutte le attività di servizio pubblico imposte dall'Italia a Caremar.

Articolo 4

Gli impegni concernenti la riduzione di capacità di cui all'articolo 3 sono recepiti nel decreto interministeriale recante adeguamento del piano quinquennale delle compagnie regionali per il periodo 2005-2008.

Articolo 5

È preventivamente notificata alla Commissione qualsiasi modifica duratura, parziale o totale, del livello dei servizi offerti da Adriatica, Siremar, Saremar, Toremar e Caremar, di natura tale da comportare un aumento degli aiuti.

Articolo 6

Entro due mesi dalla notifica della presente decisione, l'Italia comunica alla Commissione i provvedimenti adottati per conformarvisi.

Articolo 7

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 16 marzo 2004.

Per la Commissione
Loyola DE PALACIO
Vicepresidente

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

dell'8 settembre 2004

relativa all'aiuto di stato cui il Belgio intende dare esecuzione a favore di Stora Enso Langerbrugge

[notificata con il numero C(2004) 3351]

(I testi in lingua francese ed olandese sono i soli facenti fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2005/164/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

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

dopo aver dato alle parti interessate la possibilità di esprimere le loro osservazioni a norma dei suddetti articoli⁽¹⁾ e tenuto conto delle medesime,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera in data 4 aprile 2003, conformemente alle disposizioni dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato e al punto 76 della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente⁽²⁾ (di seguito «disciplina degli aiuti per l'ambiente»), il Belgio ha notificato degli aiuti a favore dell'impresa N.V. Stora Enso Langerbrugge (di seguito «l'impresa» o «SEL»). La pratica è stata protocollata con il numero N 167/03. Con lettere in data 20 maggio 2003, 17 luglio 2003 e 20 ottobre 2003 la Commissione ha invitato il Belgio a trasmettere ulteriori informazioni. Le autorità belghe hanno inviato delle informazioni integrative mediante successive lettere in data 19 giugno 2003 e 15 settembre 2003. Il 9 luglio e l'8 ottobre 2003 si sono svolti degli incontri tra i rappresentanti della Commissione, delle autorità belghe e dell'impresa.
- (2) Il 27 novembre 2003, la Commissione ha informato il Belgio, mediante lettera, della decisione di avviare il procedimento previsto all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato in relazione agli aiuti notificati. La decisione della Commissione di avviare il procedimento, in cui invitava gli interessati a presentare le loro osservazioni in merito all'aiuto, è stata pubblicata sulla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*⁽³⁾.
- (3) Alla Commissione sono pervenute le osservazioni di due parti interessate, tra cui l'impresa beneficiaria, che sono state trasmesse al Belgio mediante lettera del 1° ottobre 2003, nella quale venivano comunicati inoltre altri quesiti della Commissione. Il 18 dicembre 2003, le autorità

belghe hanno inviato una lettera, chiedendo che taluni dati figuranti nella decisione fossero considerati riservati e formulando altresì delle osservazioni in merito a taluni elementi della decisione. Avendo richiesto con lettera in data 19 dicembre 2003 la proroga del termine — concessa e comunicata mediante lettera il 12 gennaio 2004 — il 29 gennaio 2004 le autorità belghe hanno trasmesso una lettera con le loro osservazioni in merito alla decisione della Commissione. Con lettere in data 5 febbraio e 5 aprile 2004, la Commissione ha trasmesso dei nuovi quesiti, ai quali le autorità belghe hanno risposto, commentando altresì le osservazioni inviate per lettera da terzi interessati l'8 marzo 2004, il 2 aprile 2004, il 10 giugno 2004 e il 4 agosto 2004. Il 28 aprile 2004 ed il 18 maggio 2004 vi sono state delle riunioni e il 7 luglio 2004 un rappresentante della Commissione ha visitato lo stabilimento.

2. DESCRIZIONE PARTICOLAREGGIATA DELL'AIUTO

2.1. Il beneficiario

- (4) Il beneficiario è N.V. Stora Enso Langerbrugge, una controllata di Stora Enso Oyj, un importante produttore di carta da rotocalchi, carta da giornale, carte fini, cartone da imballaggio e prodotti del legno. Nel 2001 il gruppo, con una capacità produttiva di circa 15 milioni di tonnellate di carta e cartone ed un organico di circa 43 000 addetti, ha realizzato un fatturato di 13,5 miliardi di EUR. Gli aiuti sono destinati allo stabilimento di Langerbrugge, situato vicino a Gand. Nel 2000 l'impresa ha realizzato un fatturato di 55 milioni di EUR in Belgio⁽⁴⁾.

2.2. Il progetto

- (5) Il progetto è articolato in cinque parti:
- a) installazione di un nuovo impianto per la fabbricazione di carta (di seguito «impianto PM4») ed un'unità di deinchiostrazione («unità DIP2») destinati a produrre carta da giornale utilizzando esclusivamente fibre riciclate («carta da giornale con 100 % di fibre riciclate»);
- b) conversione di un impianto (di seguito «impianto PM3»), adibito alla produzione di carta da giornale con 80 % di fibre riciclate, alla fabbricazione di carta da rotocalchi con 80 % di fibre riciclate («carta da rotocalchi con 80 % di fibre riciclate»);
- c) costruzione di un impianto per la combustione dei fanghi con recupero di energia e calore («impianto di cogenerazione con combustione dei fanghi»);

⁽¹⁾ GU C 15 del 21.1.2004, pag. 10.

⁽²⁾ GU C 37 del 3.2.2001, pag. 3.

⁽³⁾ Cfr. nota 1.

⁽⁴⁾ <http://www.storaenso.com>

- d) costruzione di impianti per il trattamento dell'acqua;
- e) creazione di un'infrastruttura ferroviaria per il collegamento dello stabilimento con la rete ferroviaria nazionale ed ulteriori investimenti per lo stoccaggio della carta da macero.

(6) Gran parte degli investimenti sono ora già realizzati. Il progetto ha permesso di incrementare l'organico di 40 unità e di assicurare il mantenimento di 410 posti di lavoro. Il numero di posti di lavoro dell'indotto sarebbe 1 350. Onde evitare uno sfasamento tra l'incremento totale di capacità e la crescita del mercato, è stato chiuso un vecchio impianto per la fabbricazione della carta all'interno dello stabilimento di Langerbrugge (di seguito «impianto PM2», con una capacità di 120 000 tonnellate annue) ed è stata ridistribuita la produzione di taluni stabilimenti in Finlandia e Svezia.

2.3. Impianto 4 per la fabbricazione di carta (PM4) ed unità 2 di deinchiostrazione (DIP2): produzione di carta da giornale con 100% di fibre riciclate

(7) L'impianto PM4 ha una capacità produttiva annua di 400 000 tonnellate. Il costo d'investimento complessivo dell'impianto ammonta a 259 622 000 EUR. Quando la domanda di sovvenzione è stata presentata, in Europa la carta da giornale aveva mediamente un tenore di fibre riciclate del 49,8% soltanto e le autorità belghe hanno pertanto ritenuto che il 50,2% degli investimenti relativi a questo progetto potesse configurarsi come un «costo supplementare». L'unità DIP2 ha richiesto un investimento complessivo di 90 111 000 EUR, interamente ammesso a fruire dell'aiuto. Tenendo conto dei risparmi realizzati nei primi cinque anni, i costi ammessi a fruire della sovvenzione ammontano in tutto a 127 388 000 EUR.

(8) Il Belgio ha successivamente spiegato che diversi elementi degli investimenti relativi all'impianto PM4 e all'unità DIP2 soddisfano requisiti normativi più rigorosi di quelli prescritti all'impresa. Tra questi figurano in particolare il sistema per la ricircolazione dell'acqua di raffreddamento, la chiusura massima del circuito dell'acqua piovana («acqua bianca»), i sistemi di recupero del calore, le presse speciali per ottenere un nastro continuo di carta più asciutto dopo la pressatura, la tecnologia avanzata per una maggiore resistenza della carta nella seccheria, le tecniche innovative di avvolgimento e la manipolazione della carta finita e le attrezzature supplementari di pulizia. Stando alle autorità belghe, i suddetti investimenti rappresentano un costo supplementare con finalità ambientale sovvenzionabile pari ad almeno 19 106 000 EUR.

(9) L'impianto PM4 è stato concepito in modo innovativo e permette di ridurre il consumo di energia, additivi, prodotti chimici ed acqua per il processo industriale. La sua caratteristica distintiva principale rispetto alle macchine convenzionali per la produzione di carta da giornale è la sua maggiore larghezza. Questo comporta delle modifiche all'intero schema progettuale, in particolare la creazione di un passaggio chiuso e non aperto tra l'area di pressatura e la seccheria, nonché una velocità di produzione lievemente inferiore. Sulla base di due studi dettagliati dei costi è stato calcolato che gli investimenti per un impianto più convenzionale di pari capacità avrebbero un costo inferiore di 14,1 milioni di EUR. Il nuovo impianto permetterà dei risparmi ma, tenuto conto dei

maggiori costi necessari per il suo rodaggio ed ottimizzazione, non si prevede alcun beneficio d'esercizio nei primi cinque anni.

2.4. Impianto 3 per la fabbricazione di carta (PM3): conversione dalla carta da giornale alla carta da rotocalchi con 80% di fibre riciclate

(10) L'impianto PM3, adibito alla fabbricazione di carta da giornale, è stato costruito nel 1957 e ammodernato nel 1989 e la sua velocità è stata aumentata nel 2000 e 2001. L'impianto è stato ora convertito alla produzione di carta da rotocalchi con 80% di fibre riciclate (qualità SC, [...] (*) g/m², non patinata). Avrà una capacità produttiva di 165 000 tonnellate annue. Gli investimenti sono destinati all'adeguamento del processo di lavorazione e di approvvigionamento delle materie prime (questo vale in particolare per l'unità DIP1 esistente), nonché all'impianto stesso di produzione della carta e ai suoi sistemi d'alimentazione a gas, di riscaldamento e di controllo della qualità, ecc. I costi complessivi d'investimento ammontano a 39 555 000 EUR.

(11) L'alternativa per SEL sarebbe stata di continuare a produrre con l'impianto PM2 per la produzione di carta da rotocalchi, costruito nel 1937 e ammodernato nel 1985, dotato di una capacità di 115 000 tonnellate annue. Rispetto a questa soluzione, l'impianto PM3 così convertito presenta minori costi di elettricità, ma maggiori costi per la produzione di vapore, perdite di condense e costi relativi al trattamento delle ceneri. I risparmi di costo netti sarebbero dell'ordine di 4 342 000 EUR nel primo quinquennio, per cui i costi sovvenzionabili ammonterebbero a 35 213 000 EUR.

2.5. Impianto di cogenerazione con combustione dei fanghi

(12) SEL ha costruito un impianto di cogenerazione alimentato con la biomassa prodotta dalle due unità di deinchiostrazione e dall'impianto per il trattamento delle acque, nonché con gas naturale. L'impianto si basa su un sistema a letto fluidizzato. La capacità energetica massima installata è così ripartita: 1) elettricità: $P_e = 10,4 \text{ MW}_e$ lordi e 8 MW_e netti; 2) vapore surriscaldato (480°C) ad alta pressione (80 bar): $P_{th} = 53 \text{ MW}_{th}$; 3) acqua calda, recuperata durante il lavaggio del gas di combustione, con temperatura di circa 60°C: $P_{th} = 5,6 \text{ MW}_{th}$. Attraverso una caldaia a contropressione il vapore ad alta pressione è trasformato in vapore a bassa pressione (circa 4 bar) e immesso nel processo di produzione della carta. Il rendimento previsto della conversione energetica della caldaia è dell'87,5% circa in condizioni di caricamento parziale e del 90% circa a pieno regime. L'impianto è progettato per trattare circa 250 000 tonnellate annue di fanghi, ma in realtà la sua capacità massima sarà leggermente inferiore. Si prevede che qualora gli impianti per la produzione della carta funzionassero a massimo regime, la quantità annua dei fanghi sarà di 200 000 tonnellate.

(13) Il costo d'investimento totale è di 55 147 000 EUR. A causa delle sue maggiori esigenze di manutenzione e della sua minore affidabilità rispetto ad un impianto di cogenerazione convenzionale, l'impianto è stato dotato di due generatori di vapore di riserva. I costi d'ingegnerizzazione e di gestione tecnica del progetto sono iscritti nello stato patrimoniale e progressivamente ammortizzati, per cui sono anch'essi inclusi nell'importo.

(*) Informazioni riservate.

2.6. Impianto per il trattamento dell'acqua

- (14) L'impresa preleva acqua di superficie proveniente da un corso d'acqua locale, il torrente «Kale». Tale acqua deve essere trattata e disinfettata prima di essere di poter essere immessa nel processo di produzione. Secondo quanto riferito dalle autorità belghe, l'investimento sovvenzionabile ammonterebbe a 7 429 000 EUR.
- (15) L'impresa prevede di immettere notevoli quantità di acque reflue nel canale marittimo Gand-Terneuzen. Tali acque sarebbero scaricate dopo un trattamento biologico in due fasi. Secondo le autorità belghe, il costo ammissibile è pari a 4 431 000 EUR.
- (16) La licenza ambientale stabilisce quale condizione particolare la realizzazione di uno studio tecnico-economico, che valuti l'incidenza in termini di consumo di ossigeno per l'ossidazione chimica (COD) e la concentrazione delle acque reflue che saranno scaricate nel canale marittimo. Tale analisi potrebbe rivelare la necessità di un investimento supplementare di circa 1 milione di EUR per un impianto di depurazione terziaria dell'acqua. Questo eventuale investimento è incluso nella notifica, ma per poter fruire dell'aiuto l'impresa deve presentare una domanda distinta di sovvenzione per finalità ambientali. Non è stata presa alcuna decisione in merito a tale investimento, non essendosi le autorità fiamminghe ancora espresse in merito alla richiesta di deroga al parametro COD generalmente vigente.

2.7. Deposito della carta da macero e infrastruttura ferroviaria

- (17) Il progetto d'investimento prevede la realizzazione di un grande deposito della carta da macero e un collegamento ferroviario con la rete ferroviaria esistente per il trasporto dei maceri e dei prodotti finiti. Tutti i flussi dei materiali in ingresso ed in uscita potrebbero avvalersi del trasporto su strada. Il Belgio reputa che solo gli investimenti supplementari inerenti al trasporto ferroviario possano fruire dell'aiuto, ovvero i costi dell'infrastruttura ferroviaria, i costi supplementari relativi al deposito per i maceri e alla banchina di carico e al deposito della carta finita. A differenza di quanto avviene nel trasporto su strada, la carta trasportata per ferrovia è raccolta in balle e nel calcolo degli investimenti sono pertanto inclusi anche i costi richiesti per la movimentazione e l'uniformazione delle balle e per la rimozione dei fili d'imballaggio. Gli investimenti relativi ai container e ai veicoli speciali per il trasporto combinato non sono inclusi, in ragione della loro polifunzionalità. Né sono inclusi i costi relativi agli uffici, ai locali di uso sociale ed agli impianti per l'estinzione automatica degli incendi ed i costi indiretti. I costi ammissibili ammonterebbero quindi a 8 864 000 EUR. Qualora il costo reale dell'investimento dovesse a posteriori risultare inferiore, le autorità belghe ricalcoleranno l'aiuto sulla base dei costi reali d'investimento. Gli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria non comporteranno alcun risparmio di costi d'esercizio rispetto al trasporto su strada.

2.8. L'aiuto

- (18) L'aiuto consta di:

- una sovvenzione di 25 892 425 EUR,
 - un'esenzione dall'imposta sugli immobili per cinque anni. Il Belgio ha calcolato che l'agevolazione annua massima teorica è di 2 035 162 EUR, ovvero circa 9 milioni di EUR netti, al valore attuale, nell'arco di cinque anni. Avendo le autorità fiamminghe tuttavia congelato il valore dei beni su cui è calcolata l'imposta al livello del 1998, gli investimenti non determineranno un aumento dell'imposta sugli immobili e l'esenzione non comporterebbe alcun vantaggio reale. Nondimeno, la situazione potrebbe mutare qualora fosse modificato il metodo di calcolo del regime.
- (19) Entrambe le misure si basano sul decreto del 15 dicembre 1993 relativo all'espansione economica della regione fiamminga, autorizzato dalla Commissione nel 1993. Delle modifiche al regime di aiuti a favore dell'ambiente basate su tale decreto sono state autorizzate dalla Commissione nel 2000⁽⁵⁾. Il regime, che prevede delle intensità d'aiuto comprese tra l'8 e il 12% in funzione della tipologia della misura, è stato uniformato alla disciplina degli aiuti per l'ambiente, in conformità a quanto stabilito al punto 77 della medesima.

2.9. Motivazione dell'avvio del procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato

- (20) Nella decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato, la Commissione ha espresso dei dubbi circa la sovvenzionabilità dei costi d'investimento del progetto in base alla disciplina degli aiuti per l'ambiente. Più precisamente si prospettava che l'investimento relativo all'impianto per la produzione di carta da giornale con 100% di fibre riciclate dovesse essere considerato un investimento ordinario per il settore, necessario per adeguarsi all'attuale stato della tecnologia. La carta da rotocalchi con 80% di fibre riciclate è certamente meno diffusa, ma non è sicuro se tale investimento non sia necessario per qualunque (grande) produttore di carta desideroso di conformarsi alle sempre più severe disposizioni in materia ambientale e di mantenere la propria concorrenzialità a lungo termine attraverso la continua innovazione. Per quanto riguarda gli altri investimenti, non è certo che i costi ammissibili siano limitati allo stretto necessario al conseguimento degli obiettivi in materia ambientale.

3. OSSERVAZIONI TRASMESSE DA TERZI INTERESSATI

- (21) Un concorrente dell'impresa ha inviato delle osservazioni. Questi reputa che gli aiuti abbiano effetti distorsivi sulla concorrenza nel mercato della carta da giornale, della carta da rotocalchi e della carta di recupero. Nella regione in cui SEL conta di acquistare le fibre che le occorrono, quest'ultimo mercato è caratterizzato da scarsità dell'offerta. Considerando che altri produttori dell'impresa acquisterebbero, in concorrenza con l'impresa, le fibre di recupero, gli investimenti relativi agli impianti PM3 e PM4 non presenterebbero alcun vantaggio netto sul piano ambientale.

⁽⁵⁾ N 223/93 e N 40/99, GU C 284 del 7.10.2000, pag. 4.

(22) Gli ammodernamenti attuati nello stabilimento di Langerbrugge altro non sarebbero che un adeguamento allo stato attuale della tecnologia, dettato da considerazioni di mercato e di concorrenza, e rappresenterebbero un investimento finalizzato a mantenere, ovvero accrescere, la competitività dell'impresa a lungo termine. Gli investimenti relativi agli impianti PM4 e PM3 servirebbero ad adeguarsi all'evoluzione tecnologica in atto nel settore cartario. Queste affermazioni sono corroborate da una panoramica dei recenti ammodernamenti operati da diverse imprese cartarie negli ultimi anni. Riguardo alla carta da rotocalchi, si fa una distinzione tra la carta supercalandrata e la carta patinata. Solo qualora l'ammodernamento permettesse a SEL di produrre carta da rotocalchi patinata con un tenore elevato di fibre riciclate, sarebbe da considerare di portata superiore agli standard industriali attualmente diffusi.

(23) Si tratta di un investimento che dovrebbe essere effettuato da qualsiasi produttore di carta editoriale. L'investimento è stato annunciato già nel 2001 e a quanto sembra l'aiuto non avrebbe influito sulla decisione d'investimento, che s'inquadra nell'ottica dell'impresa di ottenere un rendimento sui capitali investiti del 13 %, con un livello di investimento di capitale pari o inferiore a quello di ammortamento. Inoltre, l'intero progetto è stato finanziato con il flusso di cassa dell'impresa. Questo è confermato da diversi comunicati stampa emanati dall'impresa medesima. Gli investimenti relativi all'impianto PM4, all'ammodernamento dell'impianto PM3 ed alla chiusura dell'impianto PM2 presentano inoltre il duplice vantaggio di essere meno costosi della costruzione di un nuovo impianto per la fabbricazione, sia di carta da giornale sia di carta da rotocalchi, e di consentire all'impresa di creare nuove capacità sopprimendo progressivamente quelle vecchie, transizione necessaria per evitare gli inconvenienti derivanti dall'introduzione di nuove capacità per le quali non vi è una domanda corrispondente. La domanda di carta di elevata qualità è in aumento e sia i clienti sia le autorità esigono una carta con maggiore tenore di fibre riciclate.

(24) La creazione di nuove capacità per la combustione dei fanghi e gli investimenti relativi al trattamento dell'acqua e dei reflui potrebbero *eventualmente* essere approvati facendo valere la disciplina degli aiuti per l'ambiente, benché essendo questi ultimi elementi direttamente legati alla capacità di produzione e non strettamente necessari per la realizzazione di obiettivi ambientali, non siano ammessi a fruire di alcun aiuto. La costruzione dell'infrastruttura ferroviaria appare eccessiva, in quanto il trasporto su strada costituisce un'ovvia soluzione alternativa, che non richiede alcun investimento supplementare. L'impatto sull'ambiente sarebbe minimo.

4. OSSERVAZIONI DEL BELGIO E DI SEL

4.1. Osservazioni generali

(25) Il Belgio e SEL reputano che l'aiuto non incida negativamente sugli scambi tra gli Stati membri e che non conferisca all'impresa un vantaggio con effetti distorsivi sulla concorrenza. I costi di tutti gli elementi del progetto comprendono una quota ammissibile sufficiente per giustificare l'aiuto. Dei costi ammissibili sono state fornite informazioni e motivazioni dettagliate, non riprese in questa sezione in quanto già esposte nelle sezioni 2 e 5.

4.2. Impianto PM4 e unità DIP2: produzione di carta da giornale con 100 % di fibre riciclate

(26) Le percentuali di riciclaggio sono stabilite da disposizioni imposte agli Stati membri, ma nella realtà del Belgio vi è un nesso diretto tra tali norme e le attività dell'impresa.

(27) La carta da giornale con 100 % di fibre riciclate non corrisponde affatto allo stato attuale della tecnologia. Nell'Europa occidentale esistono oggi solo cinque o sei unità di produzione di carta da giornale dello stesso tenore. La grande maggioranza delle cartiere fabbricano carta con un tenore di fibre riciclate compreso tra il 40 e l'80 %. Tali impianti non sono stati costruiti in serie e ogni singolo impianto ha costituito un'innovazione. Per raggiungere un rendimento ottimale occorrono circa due anni, ossia un tempo molto superiore a quello di un impianto equivalente basato sulla tecnologia attuale. L'impianto PM4 e l'unità DIP2 sono tra i migliori al mondo.

4.3. Impianto PM3: carta da rotocalchi con 80 % di fibre riciclate

(28) Oltre alle argomentazioni già riportate nella decisione di avvio del procedimento, il Belgio e SEL hanno messo in risalto gli elementi innovativi ed unici dell'impianto PM3m nonché l'importanza dei costi per l'entrata in funzione dell'impianto e la curva di apprendimento. Ciò attesta inoltre che l'investimento non può essere associato all'attuale sviluppo tecnologico. Pur riconoscendo che il mercato della carta da rotocalchi sta evolvendo verso un più elevato tenore di fibre riciclate ed un minor consumo energetico, si ribadisce che l'investimento di SEL non può essere inquadrato come un adeguamento allo sviluppo attuale della tecnologia.

(29) La ricostruzione dell'impianto PM3 è stata effettuata prima che fosse necessario sotto il profilo tecnico ed economico. L'impianto deve essere considerato un prototipo per il gruppo Stora Enso. L'investimento s'inquadra perfettamente nella strategia a lungo termine del gruppo, volta al continuo miglioramento del processo, dell'utilizzo delle risorse e delle capacità del personale, nell'ottica di giungere ad una produzione ecologicamente sostenibile della carta.

(30) Né le autorità belghe, né l'impresa si sono espressi in merito agli investimenti effettuati da LEIPA, impresa anch'essa impegnata nella produzione di carta da rotocalchi composta principalmente da fibre riciclate⁽⁶⁾.

4.4. Impianto per la combustione dei fanghi con recupero di energia e calore

(31) Alla luce del costo complessivo dell'impianto di cogenerazione con combustione dei fanghi ed del relativo ammortamento, non vi sarà alcun beneficio netto nei primi cinque anni di esercizio dell'impianto. Se l'impresa non avesse investito in tale impianto, avrebbe potuto acquistare il vapore e l'elettricità necessari da un'azienda energetica locale. In tal caso, l'impresa avrebbe dovuto investire in un'unità caldaia a vapore supplementare, con un costo di 1 189 000 EUR. Per ottenere il totale dei costi ammessi a fruire dell'aiuto, dai i costi d'investimento complessivi si deve quindi detrarre l'importo di 1 189 000 EUR.

⁽⁶⁾ Si rinvia alla nota 10 della decisione di avviare il procedimento a norma dell'articolo 88, paragrafo 2; cfr. la nota 1 della presente decisione.

- (32) Ad ogni modo, l'alternativa più conveniente sarebbe rappresentata da un impianto di cogenerazione convenzionale per la produzione di un'uguale quantità di vapore ed elettricità, piuttosto che degli impianti distinti per la produzione di vapore e di elettricità.

4.5. Trattamento dell'acqua dolce

- (33) Se l'impresa avesse avuto una licenza per attingere quantità limitate di acqua sotterranea, sarebbe realistico che continuasse ad avvalersene. Il costo totale al m³ delle due opzioni è praticamente identico, ma l'alternativa indicata non richiederebbe alcun investimento. Nella pratica, tuttavia non è pensabile di potere prelevare tali quantità d'acqua sotterranea.

4.6. Trattamento dei reflui

- (34) Il Belgio ha affermato che non era necessario aumentare le capacità degli attuali impianti di trattamento dell'acqua, in prospettiva dell'ottimizzazione del trattamento dei reflui e del processo di produzione. L'investimento è destinato essenzialmente ad una cisterna di riserva, per assicurare un regime costante del trattamento, nonché alle attrezzature tecniche necessarie a realizzare il collegamento con gli impianti di trattamento esistenti. L'impianto per il trattamento dei reflui presenta taluni aspetti innovativi.

- (35) Il trattamento è superiore a quanto prescritto dalle norme VLAREM, ma anche alle severe norme prescritte nella licenza (per quasi la totalità delle sostanze), che sono state adeguate, in sede dei negoziati con le autorità, in funzione dei migliori risultati possibili degli impianti di trattamento. I livelli stabiliti sarebbero superiori a quelli conseguibili con la «migliore tecnica disponibile». Stando ad una perizia presentata, il valore limite di 260 mg/l fissato per il COD è da giudicare estremamente ambizioso. La licenza ambientale prescrive un'ulteriore riduzione di tale parametro a 180 mg/l, un livello senza precedenti nel settore cartario.

- (36) Ad eccezione del COD, tutte le concentrazioni di sostanze nei reflui sono inferiori a quelle misurate nell'acqua prelevata dal Kale.

4.7. Trattamento terziario dell'acqua

- (37) Le autorità belghe sostengono che l'aiuto destinato all'eventuale trattamento terziario dell'acqua sia compatibile con la normativa per le stesse ragioni addotte per il trattamento dei reflui. Alla luce della perizia e in attesa della decisione delle autorità fiamminghe in merito alla domanda di deroga alla soglia di 180 mg/l per il COD, l'impresa non ha ancora preso alcuna decisione in merito a questo investimento, né ha richiesto alcuna sovvenzione.

4.8. Deposito della carta da macero e infrastruttura ferroviaria

- (38) Il Belgio e l'impresa sottolineano che il passaggio dal trasporto su strada al trasporto per ferrovia è pienamente in sintonia con il Libro bianco della Commissione «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte»⁽⁷⁾. Gli investimenti relativi all'infrastruttura ferroviaria non sono necessari per il funzionamento della cartiera, essendo possibile adeguare le infrastrutture stradali alla nuova situazione attraverso una deviazione della strada principale. Quest'alternativa presenterebbe qualche inconveniente, ritenuto tuttavia minimo. Tale analisi è confermata da uno studio realizzato nell'ambito della valutazione dell'impatto ambientale. I costi di trasporto non sarebbero aumentati se non si fossero fatti gli investimenti relativi all'infrastruttura ferroviaria.

- (39) L'aiuto sarebbe anche conforme alle disposizioni relative agli aiuti di stato nel settore dei trasporti. Gli investimenti avrebbero potuto essere sovvenzionati nel quadro del programma europeo Marco Polo, ma non è stata prevista alcuna domanda d'aiuto in tale contesto. L'aiuto è necessario per compensare una parte dei costi supplementari. Inoltre, anche il trasporto su strada è sovvenzionato, visto che gli utenti non sopportano tutti i costi relativi agli ingorghi stradali e all'inquinamento.

5. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

5.1. Aiuto di stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato

- (40) L'articolo 87, paragrafo 1, del trattato statuisce che, fatte salve le eccezioni previste dal trattato, gli aiuti che falsano o minacciano di falsare la concorrenza favorendo talune imprese o talune produzioni sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidono sugli scambi tra gli Stati membri. La sovvenzione e l'esenzione fiscale previste — quest'ultima nella misura in cui riduce l'importo delle imposte effettivamente versate — costituiscono degli aiuti ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, in quanto riducono, mediante risorse statali, una parte dei costi d'investimento che l'impresa dovrebbe normalmente sostenere. L'aiuto rafforza la posizione dell'impresa rispetto ai concorrenti all'interno della Comunità, e per tale ragione si deve quindi ritenere che esso incida sulla concorrenza. Alla luce degli intensi flussi di scambio tra gli Stati membri nel settore del carta da giornale e della carta da rotocalchi, nonché della carta da macero e della pasta di cellulosa, la Commissione reputa che l'aiuto concesso all'impresa incida sugli scambi tra gli Stati membri.

- (41) Il Belgio ha adempiuto all'obbligo di notificare l'aiuto a norma dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato e del punto 76 della disciplina degli aiuti per l'ambiente.

⁽⁷⁾ COM(2001) 370 def. del 12.9.2001.

5.2. Osservazioni generali in merito alla compatibilità

- (42) La Commissione ha esaminato se siano applicabili le deroghe previste all'articolo 87, paragrafi 2 e 3, del trattato. Le deroghe contemplate dall'articolo 87, paragrafo 2, del trattato potrebbero essere fatte valere per giustificare la compatibilità dell'aiuto con il mercato comune. Tuttavia, l'aiuto: a) non ha carattere sociale e non è accordato a singoli consumatori; b) non è destinato ad ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali; e c) non è necessario per compensare gli svantaggi economici provocati dalla divisione della Germania.
- (43) Né sono applicabili le deroghe previste all'articolo 87, paragrafo 3, lettere a), b) e d), del trattato, per gli aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso oppure si abbia una grave forma di sottoccupazione, per gli aiuti destinati a promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo o a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro, nonché per gli aiuti destinati a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio. Né il Belgio ha cercato di giustificare gli aiuti invocando queste disposizioni.
- (44) Per quanto riguarda la prima parte della deroga contemplata dall'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, che concerne segnatamente gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività economiche, la Commissione rileva che l'aiuto non è finalizzato alla ricerca e allo sviluppo, ad incentivare gli investimenti da parte di PMI o al salvataggio od alla ristrutturazione dell'impresa beneficiaria. L'aiuto può bensì servire a stimolare gli investimenti nel sito scelto. La località di Langerbrugge non è tuttavia situata in una regione in cui gli investimenti iniziali siano ammessi a fruire di aiuti regionali. L'aiuto non può quindi essere considerato compatibile con il mercato comune facendo valere che agevolerebbe lo sviluppo di talune regioni.
- (45) La Commissione ha esaminato se l'aiuto possa beneficiare di una deroga ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato per altri motivi, vagliando in particolare la possibilità di applicare alla fattispecie la disciplina degli aiuti per l'ambiente. L'aiuto è stato concesso in base ad un regime di aiuti autorizzato dalla Commissione nel 2000⁽⁸⁾. Tale autorizzazione è tuttavia anteriore all'entrata in vigore della nuova disciplina. In sede di adozione della nuova disciplina, la Commissione propose agli Stati membri, per ragioni di opportunità, di adeguare i regimi di aiuto esistenti al fine di renderli compatibili con la nuova disciplina prima del 1° gennaio 2002. Il Belgio ha accettato incondizionatamente tale proposta ed era dunque tenuto ad adeguare il regime autorizzato nel 2000. La Commissione ha quindi valutato la compatibilità dell'aiuto alla luce della nuova disciplina. La parte del progetto relativa all'infrastruttura ferroviaria, tuttavia, è stata valutata alla luce dell'articolo 73 del trattato, che

disciplina gli aiuti di stato che rispondono alle necessità del coordinamento dei trasporti.

5.3. Compatibilità alla luce della disciplina degli aiuti per l'ambiente

- (46) Il punto 29 della disciplina degli aiuti per l'ambiente statuisce che gli aiuti agli investimenti che consentano alle imprese di ottenere un livello di tutela più elevato di quello richiesto dalle norme comunitarie in vigore possono essere autorizzati fino a un'intensità massima lorda del 30% dei costi d'investimento ammissibili. Tale condizione vige parimenti qualora le imprese realizzino investimenti in assenza di norme comunitarie obbligatorie o debbano effettuare investimenti per conformarsi a disposizioni nazionali più rigorose rispetto alle norme comunitarie vigenti. Parimenti, come indicato al punto 6 della disciplina degli aiuti per l'ambiente, sono da considerarsi norme comunitarie le disposizioni imposte agli organismi nazionali in applicazione della direttiva 96/61/CEE del Consiglio, del 24 settembre 1996, sulla prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento⁽⁹⁾. In base a tale direttiva, gli Stati membri sono tenuti a stabilire le norme, prescritte nelle licenze ambientali, sulla base di risultati che possono essere ottenuti utilizzando la migliore tecnologia disponibile.
- (47) In base ai punti 36 e 37 della disciplina degli aiuti per l'ambiente, sono da considerare costi ammissibili gli investimenti in terreni, sempreché siano necessari per soddisfare obiettivi ambientali, nonché in fabbricati, impianti e attrezzature destinati a ridurre o ad eliminare l'inquinamento e i fattori inquinanti o ad adattare i metodi di produzione in modo da proteggere l'ambiente. I costi ammissibili sono rigorosamente limitati ai costi d'investimento supplementari necessari per conseguire gli obiettivi di tutela ambientale.
- 5.3.1. *Impianti DIP2, PM4 e PM3: aumento del tasso di riciclaggio*
- (48) Lungi dal mettere in dubbio i benefici del riciclaggio della carta da macero per l'ambiente, la Commissione reputa tuttavia che non sia possibile far valere il punto 29 della disciplina degli aiuti per l'ambiente per giustificare l'aiuto accordato per gli impianti DIP2, PM4 e PM3 in ragione dell'incremento del tasso di riciclaggio.
- (49) La Commissione fa presente anzitutto che, conformemente ai principi generali del diritto, qualsiasi deroga deve essere interpretata in modo restrittivo. La disciplina degli aiuti per l'ambiente definisce le condizioni cui deve essere subordinato un aiuto affinché la Commissione possa giudicarlo compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato e possa quindi beneficiare di una deroga al divieto generale statuito all'articolo 87, paragrafo 1, del trattato. Va inoltre ricordato che la disciplina degli aiuti per l'ambiente si fonda sul principio generale che «chi inquina paga» e che qualsiasi interpretazione di questa disciplina deve rispettare rigorosamente tale principio.

⁽⁸⁾ Cfr. nota 5.

⁽⁹⁾ GU L 257 del 10.10.1996, pag. 26.

- (50) Gli investimenti relativi agli impianti PM3, PM4 e DIP2 saranno utilizzati per produrre carta da giornale e carta da rotocalchi, destinati a diventare a loro volta carta da macero. L'aumento della capacità di produzione comporterà quindi un incremento della quantità della carta da macero, di cui solo una parte sarà riciclata. In questo contesto non si può tenere conto della chiusura dell'impianto PM2 e della riduzione della produzione in Finlandia e in Svezia, che controbilanciano (in parte) l'aumento di capacità degli impianti PM3 e PM4. Le capacità eliminate con tale operazione sono più vetuste di quelle nuove, hanno caratteristiche tecniche differenti ed hanno una diversa collocazione nel mercato. Non sono quindi direttamente comparabili.
- (51) Gli investimenti potrebbero condurre ad un aumento della domanda di carta da macero, ma non è detto che producano effettivamente un aumento della raccolta di carta da riciclare, né della carta in generale, né della carta da macero proveniente dalle vendite dell'impresa in causa. Gli investimenti non ridurranno l'inquinamento causato *direttamente* dall'impresa. I benefici ecologici potranno risultare da effetti indiretti provocati sull'offerta e sulla domanda di carta da macero, con ripercussioni sulla totalità degli utilizzatori e dei fornitori di tali prodotti, e non solo sull'impresa in causa.
- (52) La Commissione rileva a maggior ragione che le norme relative alle percentuali di carta riciclata non sono delle disposizioni giuridiche direttamente applicabili alle singole imprese, anche se, nella realtà del Belgio, abbiano un notevole impatto sulle attività di SEL. Si tratta piuttosto di norme prescritte agli Stati membri dalla legislazione europea, precisamente dalla direttiva relativa alle discariche di rifiuti⁽¹⁰⁾ e dalla direttiva sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggi⁽¹¹⁾. L'aiuto non è accordato per consentire all'impresa di ottenere un livello di tutela ambientale superiore a quello stabilito dalle norme ad essa direttamente applicabili. La prima condizione indicata al punto 29 della disciplina degli aiuti per l'ambiente, che autorizza l'erogazione di aiuti che consentano alle imprese di ottenere un livello di tutela superiore a quello delle norme comunitarie in vigore, non può essere invocata nel caso in esame.
- (53) Il Belgio sostiene invece che sia realizzata la seconda condizione indicata al punto 29 della disciplina degli aiuti per l'ambiente, ovvero qualora gli aiuti siano concessi a imprese che realizzano investimenti in assenza di norme comunitarie. La Commissione ha tuttavia stabilito diversamente. Gli aiuti complessivi a favore degli investimenti relativi agli impianti PM3, PM4 e DIP2 sono intesi a favorire il riciclaggio, alleggerendo gli oneri che normalmente dovrebbero gravare sugli inquinatori reali. L'aiuto non mira a ridurre la quantità di carta da macero proveniente dalle vendite dell'impresa, ma stimola piuttosto l'impresa a riprendere carta da macero proveniente da prodotti venduti da qualsiasi produttore di carta. La Commissione ritiene che le disposizioni del punto 29

della disciplina degli aiuti per l'ambiente possano essere fatte valere solo nei casi in cui un'impresa investa per migliorare le proprie prestazioni sul piano ambientale e per ridurre l'inquinamento direttamente prodotto dalla medesima. In tale caso, si possono accordare degli aiuti per stimolare l'impresa a migliorare *la propria situazione* sul piano ambientale. Altrimenti, si finirebbe facilmente per aggirare le disposizioni accordando aiuti non a chi inquina, ma alle imprese che abbattano l'inquinamento.

- (54) Questa interpretazione è avvalorata dal punto 18, lettera b), della disciplina degli aiuti per l'ambiente, che statuisce: «Gli aiuti possono altresì avere un effetto incentivante, soprattutto per stimolare le imprese ad andare al di là delle norme vigenti o a compiere degli investimenti supplementari volti a rendere gli impianti meno inquinanti».
- (55) Inoltre, l'interpretazione suggerita dal Belgio permetterebbe agli Stati membri di sovvenzionare investimenti in tutti i settori ove sia possibile impiegare materie prime di recupero o secondarie. In tal modo gli aiuti potrebbero essere accordati senza che le imprese siano tenute a rispettare la normativa in materia di aiuti di stato, più precisamente le disposizioni relative agli aiuti regionali o agli aiuti agli investimenti delle PMI. Tali aiuti potrebbero avere gravi effetti distorsivi sui mercati interessati.
- (56) Per i motivi sopra esposti la Commissione ritiene che il punto 29 della disciplina degli aiuti per l'ambiente non sia applicabile alla totalità degli investimenti relativi agli impianti PM3, PM4 e DIP2. La Commissione ha tuttavia esaminato se le disposizioni dei punti 29 o 30 della disciplina degli aiuti per l'ambiente fossero applicabili a taluni elementi degli investimenti.
- 5.3.2. *Singoli elementi con finalità ambientale degli investimenti relativi agli impianti PM3, PM4 e DIP2, riduzione del consumo energetico dell'impianto PM4*
- (57) Come esposto al punto 9, il Belgio ritiene che vari elementi degli investimenti relativi agli impianti PM4 e DIP2 (per un totale di 19,1 milioni di EUR di costi supplementari) potrebbero beneficiare di un aiuto a norma del punto 29 della disciplina degli aiuti per l'ambiente. Tuttavia, dalla descrizione dei suddetti elementi si desumono diversi risparmi di spesa. L'investimento supplementare relativo alla torre di raffreddamento, per esempio, comporterebbe una diminuzione del consumo d'energia dell'ordine di 10 MW nel periodo invernale. La chiusura del circuito dell'acqua bianca mira a ridurre il consumo d'acqua. L'utilizzo di presse a scarpa al posto delle presse convenzionali consente di ottenere della carta meno umida, ottimizzando il processo di essiccamento e permette di risparmiare energia. Nonostante le ripetute sollecitazioni della Commissione, il Belgio non ha né dimostrato che tali costi possano essere interamente ammessi a fruire dell'aiuto a titolo di «sovraccosti», né ha chiarito quali vantaggi deriverebbero all'impresa da questi elementi specifici dell'investimento, come prescritto ai punti 36 e 37 della disciplina degli aiuti per l'ambiente. Non è quindi possibile calcolare quale sia l'importo dell'aiuto autorizzabile.

⁽¹⁰⁾ Direttiva 1999/31/CE del Consiglio, del 26 aprile 1999, relativa alle discariche di rifiuti (GU L 182 del 16.7.1999, pag. 1). Direttiva modificata dal regolamento (CE) n° 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

⁽¹¹⁾ Direttiva 94/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 1994, sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggi (GU L 365 del 31.12.1994, pag. 10). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/12/CE (GU L 47 del 18.2.2004, pag. 26).

- (58) Come indicato al punto 10, le autorità belghe hanno sostenuto che l'impianto PM4 potrebbe beneficiare d'aiuti a norma del punto 30 della disciplina degli aiuti per l'ambiente, in quanto permette di ridurre il consumo d'energia. Anziché investire in una macchina continua di dimensione convenzionale, l'impresa ha optato per un impianto innovativo che consuma meno energia. L'investimento rientra quindi nell'ambito dei risparmi energetici.
- (59) Secondo quanto stabilito ai punti 36 e 37 della disciplina degli aiuti per l'ambiente, sono ammissibili solo gli investimenti strettamente necessari per realizzare gli obiettivi di tutela ambientale. La riduzione del consumo d'energia non è ascrivibile ad un solo elemento dell'impianto PM4. Il fattore cruciale è costituito dalla maggiore larghezza di tutti gli elementi rotanti, che influisce sull'intera concezione e costruzione della macchina ed impone una velocità inferiore, nonché degli adattamenti della sezione delle presse. Un esperto indipendente ha elaborato un'analisi dettagliata del costo di una macchina continua convenzionale per la produzione di carta da giornale. È stata successivamente effettuata un'analisi approfondita dei costi reali d'investimento. Le differenze derivano non solo dalle specifiche tecniche, ma anche dalla maggiore precisione delle informazioni, dalle stime delle riduzioni potenziali di prezzo, ecc. Il costo ammissibile di 14,1 milioni di EUR così calcolato rappresenta tuttavia unicamente la differenza dei costi relativi agli investimenti per i macchinari⁽¹²⁾. Questa valutazione è stata effettuata sulla base di ipotesi prudenti, evitando stime eccessive.
- (60) Il punto 37, terzo comma, della disciplina degli aiuti per l'ambiente, stipula che i costi ammissibili siano calcolati al netto dei vantaggi apportati dall'eventuale aumento di capacità e risparmi di spesa ottenuti nei primi cinque anni di esercizio dell'impianto. Tuttavia, i costi più elevati di rodaggio durante i primi anni di vita dell'impianto superano i vantaggi derivanti dai risparmi realizzati sotto il profilo dell'energia, delle materie prime e della produttività.
- (61) Concludendo, per l'impianto PM4, la Commissione ritiene che si possa considerare ammissibile un'intensità d'aiuto del 40% su un importo di 14,1 milioni di EUR, ossia 5,64 milioni di EUR.
- (62) Non esiste alcun caso sulla cui base, per analogia, si possano ritenere compatibili eventuali aiuti a favore delle impianti PM3 e DIP2.
- 5.3.3. *Impianto di cogenerazione con combustione dei fanghi*
- (63) Secondo quanto indicato al punto 31 della disciplina degli aiuti per l'ambiente, gli investimenti nel settore della cogenerazione di elettricità e di calore possono benefi-
- ciare di eventuali aiuti qualora il rendimento di conversione sia particolarmente elevato. In tale contesto, la Commissione intende esaminare soprattutto il tipo di energia primaria utilizzata nel processo di produzione. Questo tipo di investimenti può beneficiare di un'intensità di base d'aiuto pari al 40% dei costi ammissibili, conformemente alle disposizioni dei punti 36 e 37 della disciplina degli aiuti per l'ambiente.
- (64) L'impianto sarà alimentato con della biomassa⁽¹³⁾ prodotta direttamente dallo stabilimento, nonché gas naturale, e avrà un rendimento di conversione dell'87,5-90%. Alla luce delle disposizioni della direttiva 2004/8/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, sulla promozione della cogenerazione basata su una domanda di calore utile nel mercato interno dell'energia e che modifica la direttiva 92/42/CEE⁽¹⁴⁾, la Commissione ritiene che questo investimento rientri nel campo d'applicazione del punto 31 della disciplina degli aiuti per l'ambiente.
- (65) Tutti i costi esaminati si riferiscono a fabbricati, impianti ed attrezzature necessarie per produrre ed utilizzare l'elettricità e il vapore prodotti dall'impianto di cogenerazione alimentato con biomassa. Detti costi sono pertanto ammissibili a norma del punto 36 della disciplina degli aiuti per l'ambiente.
- (66) Secondo quanto stabilito al punto 37, primo comma, della disciplina degli aiuti per l'ambiente, sono ammissibili solo i costi d'investimento supplementari. Nella fattispecie, l'alternativa più economica sarebbe investire in un impianto convenzionale di cogenerazione con recupero di energia e calore. Detto impianto comprenderebbe un generatore di vapore ad alta pressione di 55 000 kW ed una turbina a vapore a contropressione di 9 400 kW, con un investimento dal costo complessivo di 5 180 000 EUR.
- (67) In base a quanto indicato al punto 37, terzo comma, della disciplina degli aiuti per l'ambiente, i costi ammissibili devono essere calcolati al netto dei risparmi di spesa ottenuti nei primi cinque anni di vita dell'impianto e delle produzioni accessorie aggiuntive realizzate nell'arco dello stesso periodo quinquennale. I risparmi in questione sono i seguenti:
- costi d'esercizio evitati relativi ad un impianto convenzionale di cogenerazione, ovvero: i costi di combustibile per l'alimentazione dell'impianto convenzionale di cogenerazione per la produzione di uguali quantità di vapore e calore, i costi di personale, i costi di manutenzione e il costo dell'acqua demineralizzata, necessari per il funzionamento di un impianto convenzionale,

⁽¹²⁾ Una piccola quota si riferisce infatti ai pezzi di ricambio necessari per garantire la continuità del processo di produzione.

⁽¹³⁾ Ai sensi dell'articolo 2, lettera b), della direttiva 2001/77/CE del Parlamento e del Consiglio, del 27 settembre 2001, sulla promozione dell'energia elettrica prodotta da fonti energetiche rinnovabili nel mercato interno dell'elettricità (GU L 283 del 27.10.2001, pag. 33). Direttiva modificata dall'atto di adesione del 2003.

⁽¹⁴⁾ GU L 52 del 21.2.2004, pag. 50.

- costi evitati per il trattamento dei fanghi. Se i fanghi non venissero inceneriti nell'impianto di cogenerazione, l'impresa avrebbe la scelta tra le seguenti alternative: 1) spargimento sul suolo, nel caso dei fanghi risultanti dal trattamento dell'acqua, ma non per i fanghi provenienti dalla deinchiostrazione; 2) utilizzo nel settore dei laterizi; 3) utilizzo come combustibile per la produzione d'elettricità, soprattutto considerato che i fanghi sono considerati della biomassa; 4) utilizzo nel settore del cemento,
- aiuti al funzionamento: l'impresa potrà ottenere dei certificati verdi per l'elettricità che produce. Le autorità belghe garantiscono un prezzo minimo di 80 EUR per certificato. Il prezzo reale percepito nel 2003 era lievemente superiore.

- (68) Dall'altro lato, i sovraccosti sono rappresentati dai costi d'esercizio relativi agli impianti di cogenerazione con combustione dei fanghi relativi ai seguenti elementi: gas per la co-alimentazione dell'impianto, trasporto e smaltimento delle ceneri, consumo d'acqua demineralizzata, maggiori costi di personale, costi dei certificati ambientali, controllo e costo della depurazione dei gas di combustione. Il costo di eliminazione dell'acqua dai fanghi prima della combustione non è stato detratto, in quanto tale operazione sarebbe comunque necessaria.
- (69) Nell'arco di cinque anni, da maggio 2003 ad aprile 2008, i risparmi netti totali ammontano a 16 343 000 EUR (valore netto attuale al 1° gennaio 2003).
- (70) Alla luce di quanto precede, gli importi ammissibili ammontano al 40% di [55 147 000 EUR — 5 180 000 EUR — 16 343 000 EUR] ovvero 13 449 600 EUR.
- (71) In taluni casi, la combustione dei fanghi in un impianto di cogenerazione può rientrare nelle disposizioni del punto 29 della disciplina degli aiuti per l'ambiente, per esempio qualora la società scelga una tecnologia di smaltimento dei fanghi più ecologica rispetto ad un'altra tecnologia meno favorevole all'ambiente, ma pure ammessa dalla normativa comunitaria. L'impresa non ha tuttavia tale alternativa. In tutti i casi, i fanghi verrebbero inceneriti, con o senza recupero del calore. Il beneficio ambientale offerto dalla soluzione scelta risiedono pertanto nel recupero d'energia attraverso la produzione combinata di elettricità e calore, per cui l'aiuto potrebbe essere autorizzato solo a norma del punto 31 della disciplina degli aiuti per l'ambiente.

5.3.4. *Trattamento dell'acqua dolce*

- (72) Gli investimenti sono necessari per poter utilizzare le acque di superficie prelevate dal torrente Kale. Le autorità belghe non hanno tuttavia precisato se l'impresa potrebbe avere un'alternativa meno costosa, conforme alla legislazione comunitaria. Le autorità ammettono che «dal punto di vista pratico, non è realistico pensare di prele-

vare tali quantità d'acqua sotterranea. Se l'impresa avesse una licenza per il prelievo (limitato) di acqua sotterranea, sarebbe ragionevole considerare realista la continuazione di tale prelievo». Tuttavia, l'impresa non possiede attualmente alcuna licenza per il prelievo di acqua sotterranea e non sono state fornite precisazioni al riguardo. Sembra che, alla luce dei crescenti problemi attualmente esistenti nelle Fiandre in relazione alle acque sotterranee, le autorità siano restie a rilasciare nuove licenze. In più, come precisato dalle autorità belghe, la scelta di non utilizzare l'acqua sotterranea è stata fatta in attesa delle disposizioni in materia di gestione sostenibile dell'acqua della direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2000, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque⁽¹⁵⁾ (di seguito «direttiva quadro sulle acque»). Per quanto riguarda le acque sotterranee, l'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto ii), della predetta direttiva prescrive agli Stati membri di proteggere, migliorare e ripristinare tutti i corpi idrici sotterranei e di assicurare un equilibrio tra l'estrazione e il ravvenamento delle acque sotterranee al fine di conseguire un buono stato delle acque sotterranee. Tale obiettivo dovrà essere realizzato entro il 2015 e sono state fissate diverse scadenze intermedie. La falda (o falde) d'acqua che Stora Enso avrebbe dovuto utilizzare è attualmente sfruttata in modo troppo intensivo. Per tale motivo la scadenza del 2015 ha delle conseguenze politiche già da ora. La Commissione non può quindi tenere conto di questa alternativa ai fini del calcolo dei costi ammissibili e, a norma del punto 40 della disciplina degli aiuti per l'ambiente, non può essere autorizzato alcun aiuto per questo elemento specifico.

5.3.5. *Trattamento delle acque reflue*

- (73) Le autorità belghe hanno affermato che la qualità delle acque reflue è superiore alla maggioranza delle norme prescritte nella relativa licenza e anche alle norme VLA-REM II che, a loro dire, si basano sulle migliori tecniche disponibili e sulle norme fissate dalla direttiva 96/61/CEE. Il fattore critico, tuttavia, è rappresentato dal parametro del consumo di ossigeno per l'ossidazione chimica (COD) dell'acqua. A breve termine, l'impresa non potrà ridurre il COD al di sotto di 260 mg/l.
- (74) Il documento di riferimento «Migliori tecnologie disponibili» per il settore cartario indica un COD di 1 700-2 700 mg/l, ma tale valore si basa su un consumo molto maggiore d'acqua per tonnellata di carta, che corrispondeva alla migliore tecnologia disponibile all'epoca della stesura di tale documento di riferimento. Le autorità belghe rinvia ad uno studio in cui si dichiara che la soglia di 260 mg/l è estremamente ambiziosa e che non ha precedenti nel settore cartario. Tuttavia, la valutazione dell'impatto ambientale, nell'indicare il valore di 260 mg/l per le acque reflue, fa riferimento ai risultati dello stabilimento di Stora Enso in Sassonia (Germania).

⁽¹⁵⁾ GU L 327 del 22.12.2000, pag. 1. Direttiva modificata dalla decisione n. 2455/2001/CE (GU L 331 del 15.12.2001, pag. 1).

(75) La licenza ambientale rilasciata per l'impianto di Stora Enso contiene condizioni ancora più severe e prescrive una soglia massima di 180 mg/l per il COD, sulla base della legislazione vigente nelle Fiandre. L'impresa ha chiesto una deroga al fine di poter scaricare acque reflue con un COD di 260 mg/l. Nella licenza rilasciata si menziona tale richiesta, in prospettiva di uno studio sui miglioramenti futuri, la cui realizzazione dovrebbe consentire di raggiungere la soglia di 180 mg/l.

(76) L'articolo 10 della direttiva 96/61/CEE statuisce: «Qualora una norma di qualità ambientale richieda condizioni più rigorose di quelle ottenibili con le migliori tecniche disponibili, l'autorizzazione prescrive misure supplementari particolari, fatte salve le altre misure che possono essere adottate per rispettare le norme di qualità ambientale». La cartiera di Stora Enso scaricherà le proprie acque reflue nel canale Gand-Terneuzen, fortemente inquinato. In base alla valutazione dell'impatto ambientale, con un livello di 260 mg/l, le acque reflue totali scaricate dall'impresa rappresenteranno il 10-15% della totalità di COD immesso nel canale, con un notevole impatto sullo stato dell'acqua del canale e superamento dei valori-limite fissati per la qualità delle acque del canale. La direttiva quadro sulle acque prescrive agli Stati membri di definire degli obiettivi di qualità adeguati per le acque riceventi nel territorio nazionale. Benché gli obblighi derivanti dalla suddetta direttiva possano non essere ancora del tutto vincolanti, gli obiettivi fissati per il canale di Gand-Terneuzen non sembrano superiori a quanto prescritto dalla direttiva.

(77) Pertanto, se si autorizzasse lo scarico di acque reflue con un COD di 260 mg/l, tale soglia dovrebbe essere assimilata ad una norma comunitaria, stabilita in conformità in particolare all'articolo 10 della direttiva 96/61/CEE e agli obiettivi generali della direttiva quadro sulle acque. Le autorità belghe non hanno dimostrato che la soglia di 260 mg/l sia più ambiziosa delle norme imposte in base alla normativa comunitaria. Concludendo, l'investimento è necessario per ottemperare a norme comunitarie, ai sensi del punto 6 della disciplina degli aiuti per l'ambiente, e non può pertanto beneficiare di un aiuto. Benché l'impianto consenta di ottenere un livello di tutela ambientale superiore alle norme vigenti per gli altri parametri salvo il COD, a quanto risulta non vi è alcun costo d'investimento supplementare sovvenzionabile e la Commissione non può autorizzare alcun aiuto in relazione ai suddetti investimenti.

5.3.6. Trattamento terziario dell'acqua

(78) Gli investimenti supplementari relativi agli impianti per il trattamento terziario dell'acqua saranno realizzati per rispettare le norme relative al COD. Le autorità belghe non hanno precisato se tali norme siano più severe di quelle

comunitarie. Il Belgio non ha comunque notificato l'aiuto a favore di detti investimenti, non essendo la situazione ancora definita in attesa dei risultati dello studio che l'impresa dovrà realizzare conformemente a quanto stabilito nella licenza ambientale. La Commissione non è quindi tenuta ad esprimersi in merito.

5.4. Infrastruttura ferroviaria e deposito della carta da macero

(79) Questa parte del progetto riguarda un'attività di trasporto e non direttamente la fabbricazione della carta. L'investimento inciderà perciò soprattutto sulla concorrenza nel mercato dei trasporti. L'articolo 73 del trattato statuisce che sono compatibili con il trattato gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti. Il regolamento (CEE) n. 1107/70 del Consiglio del 4 giugno 1970 relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile⁽¹⁶⁾, dà attuazione all'articolo 73 del trattato. L'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del predetto regolamento stabilisce che fino all'entrata in vigore di una regolamentazione comune in materia d'imputazione dei costi d'infrastruttura, gli Stati membri possono accordare degli aiuti alle imprese che hanno a loro carico spese di infrastrutture da esse utilizzate mentre altre imprese non sostengono stessi oneri. Conformemente alla prassi abituale⁽¹⁷⁾, la Commissione reputa che i costi per i nodi ferroviari rientrano nel campo d'applicazione dell'articolo summenzionato, visto che le imprese che offrono delle modalità di trasporto concorrenziali, precisamente il trasporto su strada, non debbono sostenere gli stessi costi d'infrastruttura. Il passaggio da una modalità di trasporto all'altra, come nel caso in esame, va considerato un'attività di coordinamento ai sensi dell'articolo 73 del trattato. Di conseguenza, su tale base si può considerare compatibile con il mercato comune un aiuto d'intensità fino al 50%. Inoltre, l'impresa ha dimostrato che il trasporto per ferrovia non è necessario per continuare l'attività. Si può pertanto ritenere che l'aiuto incentiva l'impresa a realizzare l'investimento. Per tale motivo, la quota dell'aiuto relativa a questo elemento del progetto può essere giustificata sulla base dell'articolo 73 del trattato fino ad un importo di 4 432 000 EUR.

5.5. Compatibilità direttamente fondata sull'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato

(80) Non essendo possibile applicare la disciplina degli aiuti per l'ambiente agli investimenti relativi agli impianti PM4 e PM3 ed all'unità DIP2, la Commissione ha esaminato se gli aiuti a favore di tali investimenti potessero essere autorizzati sulla base dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

⁽¹⁶⁾ GU L 130 del 15.6.1970, pag. 1.

⁽¹⁷⁾ Cfr. la decisione della Commissione del 19 giugno 2002, n. 643/2001, Austria, programma di aiuto per lo sviluppo di binari ferroviari secondari (GU C 178 del 26.7.2002, pag. 20), decisione del 18 settembre 2002, n. 308/2002, Germania, direttive per la concessione di aiuti all'investimento per le infrastrutture ferroviarie nel Land della Sassonia-Anhalt (GU C 277 del 14.11.2002, pag. 2), e decisione del 9 febbraio 2001, n. 597/2000, Paesi Bassi, regime di sovvenzione a favore dei raccordi industriali privati alle vie navigabili (GU C 102 del 31.3.2001, pag. 8).

5.5.1. *Impianto PM4 ed unità DIP2: fabbricazione di carta da giornale con 100 % di fibre riciclate*

- (81) L'investimento dell'impresa relativo ad una capacità di produzione di carta da giornale con tenore del 100 % di fibre riciclate deve essere considerato un investimento realizzato per adeguarsi allo sviluppo attuale della tecnologia, che è già stato già effettuato da numerosi produttori di carta da giornale o che questi dovranno realizzare in un futuro più o meno immediato. In questo contesto, un fattore determinante sembra essere la disponibilità di quantità sufficienti di carta da macero, come confermano gli esempi di impianti di produzione di carta da giornale con 100 % di fibre riciclate citati dalle autorità belghe, uno dei quali è situato in un altro stabilimento di Stora Enso. Non si deve confondere la tecnologia «equivalente allo stadio attuale di sviluppo» con la tecnologia attualmente più diffusa. Il fatto che questo tipo di impianti per la fabbricazione di carta non siano (ancora) prodotti in serie e necessitino di un periodo di ottimizzazione di due anni non muta la valutazione della Commissione. La Commissione non può quindi autorizzare l'aiuto su tale base. La Commissione è recentemente giunta ad una conclusione analoga in relazione ad un aiuto accordato a favore di un impianto simile della società Shotton, nel Regno Unito ⁽¹⁸⁾.

5.5.2. *Impianto PM3: conversione alla fabbricazione di carta da rotocalchi con 80 % di fibre riciclate*

- (82) La produzione di carta per rotocalchi SC con un tenore dell'80 % di fibre riciclate non è certamente comune ed è probabile che quello dell'impresa Langerbrugge sia il primo impianto con calandre di 6 metri in linea per la fabbricazione di carta SC di qualità avente un tenore di fibre riciclate superiore al 60 %. E' forse anche vero che un prodotto di elevata qualità, quale la carta da rotocalchi, ha generalmente un tenore di fibre riciclate inferiore. Tuttavia, per le ragioni esposte nei paragrafi che seguono, la Commissione ha stabilito che gli investimenti relativi all'impianto PM3 non sono ammissibili applicando direttamente le disposizioni dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato.
- (83) Anzitutto, l'aumento del tenore di fibre riciclate è una tendenza che si osserva nel settore cartario, non limitata alla carta da giornale, ma che interessa anche la carta da rotocalchi, in particolare quella di qualità SC. È possibile che, sotto il profilo puramente tecnico, l'impianto si basi su una tecnologia più avanzata di quella considerata attuale, benché resti ancora da vedere se l'obiettivo di un tenore di fibre riciclate dell'80 % sarà raggiunto. Comunque sia, tali obiettivi non sembrano fondamentalmente diversi da quelli perseguiti da altri produttori di carta già ora o in un prossimo futuro. Ciò è confermato dai

dati forniti dal terzo interessato, ma anche nell'ambito di altri casi precedentemente esaminati dalla Commissione ⁽¹⁹⁾.

- (84) In secondo luogo, l'investimento s'inquadra perfettamente nel programma d'investimento dell'impresa, orientato al miglioramento dei cespiti, badando a non creare nuove capacità che possano avere effetti distortivi sui mercati, e la chiusura dell'impianto PM2 s'inquadra — citando testualmente quanto dichiarato dall'impresa — «perfettamente nel programma di miglioramento continuo di Stora Enso orientato verso la chiusura delle unità di produzione non redditizie a lungo termine» (in olandese «*dit past volledig in Stora Enso's continue verbeteringsprogramma dat er op gericht is productie-eenheden die op lange termijn niet rendabel zijn te laten uitlopen*»). L'impianto PM4 rappresenta un miglioramento rispetto al vecchio impianto PM3 e il nuovo impianto PM3 è migliore del vecchio impianto PM2, la cui chiusura assieme a quella di taluni cespiti in Svezia e in Finlandia permetterebbe di eliminare eventuali sovraccapacità. Questo programma di investimenti offre considerevoli vantaggi all'impresa, in quanto le evita di sostenere il costo di investimento in un impianto ex-novo per la fabbricazione di carta da rotocalchi, nonché un ampliamento eccessivo delle capacità, e le consente di sviluppare la sua tecnologia senza correre troppi rischi finanziari o economici. Non vi era altra alternativa al suddetto investimento per poter produrre della carta con un tenore di fibre riciclate dell'80 % a costi inferiori. La conversione dell'impianto PM2, per esempio, avrebbe consentito di ottenere un prodotto con un tenore massimo di fibre riciclate del 55 %. Qualsiasi produttore di carta che voglia mantenere la propria concorrenzialità a lungo termine, sotto il profilo tecnologico ed ambientale, deve di tanto in tanto investire nell'innovazione. L'effetto incentivante dell'aiuto resta pertanto incerto, anche qualora si ritenga che l'investimento sia finalizzato alla realizzazione di un impianto dotato di una tecnologia più avanzata di quella attuale.
- (85) Terzo, è stato convenuto a livello europeo di raggiungere entro il 2005 un tenore medio di fibre riciclate del 56 %. L'attuale valore medio per il Belgio è 49,8 %. Benché la carta da rotocalchi abbia di norma un tenore più basso di carta riciclata, sarà difficile riuscire a realizzare tale obiettivo limitandosi ad aumentare il tenore di fibre riciclate delle altre carte e non della carta da rotocalchi. L'impresa stessa sottolinea che a causa della sua collocazione nel mercato belga della carta, le norme incidono direttamente sulle sue attività. La carta da giornale non è che un segmento limitato della totalità della carta fabbricata, non tutti i produttori di carta da giornale sono situati in prossimità di fonti di carta di recupero, per molti di essi può non essere economicamente interessante adeguarsi ad un maggiore impiego di fibre riciclate già entro il 2005. Non è perciò sorprendente la tendenza ad aumentare il tenore di carta riciclata della carta da rotocalchi.

⁽¹⁸⁾ Decisione 2003/814/CE della Commissione, del 23 luglio 2003, relativa all'aiuto di Stato C 61/2002 cui il Regno Unito intende dare esecuzione a favore di un impianto di riciclaggio di carta da giornale nel quadro del programma WRAP (GU L 314 del 28.11.2003, pag. 26).

⁽¹⁹⁾ Segnatamente il caso N 713/02 — Aiuto a favore di LEIPA Georg Leinfelder GmbH, Brandeburgo (Germania) (GU C 110 dell'8.5.2003, pag. 13).

(86) Quarto, le autorità belghe e l'impresa non hanno stabilito quale sarebbe stato il costo di un investimento alternativo per un impianto per la fabbricazione di carta da rotocalchi con un tenore (più) «normale» di fibre riciclate e quali risparmi l'investimento realizzato offrirebbe rispetto a tale alternativa. Per contro, insistono sul fatto che i costi supplementari servono non solo per raggiungere un tenore di fibre riciclate dell'80%, ma anche per ottenere una carta da rotocalchi di elevata qualità con una macchina originariamente progettata per produrre carta da giornale. Per tale ragione i costi di investimento includono voci quali l'unità di disidratazione (la carta SC è più difficile da drenare), una terza seccheria (la carta SC è più pesante), delle calandre soft 2x4 in linea per ottenere una carta con buona brillantezza e delle bobine adatte alla qualità SC, dei nuovi spappolatori per ottenere una cellulosa di qualità SC. Nella migliore delle ipotesi, solo una parte dell'investimento potrebbe essere ritenuta esclusivamente destinata ad incrementare il tasso di riciclaggio⁽²⁰⁾.

(87) Quinto, come già affermato alla sezione 5.3.1, non vi è alcuna garanzia che l'investimento permetta di aumentare l'uso delle fibre riciclate o di fibre riciclate provenienti dalle vendite dell'impresa. L'aiuto non è vincolato, ad esempio, al ritiro di una maggiore quantità di carta da macero proveniente dalla raccolta differenziata di rifiuti domestici, come nel caso dell'aiuto accordato a Shotton. In assenza di un beneficio diretto per l'ambiente, l'aiuto pare essere principalmente finalizzato all'innovazione. Sulla base della disciplina comunitaria per gli aiuti di stato alla ricerca e allo sviluppo⁽²¹⁾ la Commissione può tuttavia autorizzare unicamente gli aiuti destinati alle fasi di ricerca fondamentale e industriale ed allo sviluppo precompetitivo. Tanto più prossima la R&S è al mercato, maggiore è il rischio di un effetto distorsivo sulla concorrenza. Per tale motivo al punto 2.3 della predetta disciplina si vieta l'erogazione di aiuti ad attività che si potrebbero considerare innovative, ma che non rientrano nelle suddette fasi. Le osservazioni trasmesse dal terzo interessato confermano il rischio di eventuali effetti distorsivi sulla concorrenza nel caso in esame.

6. CONCLUSIONE

- (88) Il Belgio ha ottemperato all'obbligo che gli incombe di notificare l'aiuto ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato e al punto 76 della disciplina degli aiuti per l'ambiente.
- (89) Gli investimenti dell'impresa nell'impianto PM4 consentono di ridurre il consumo d'elettricità, di additivi e di acqua rispetto ad un impianto convenzionale per la fabbricazione di carta da giornale. I costi di investimento

ammisibili ammontano a 14 100 000 EUR, e si può pertanto ritenere compatibile con il mercato comune un aiuto fino a 5 640 000 EUR. Per quanto riguarda l'investimento relativo all'impianto di cogenerazione con la combustione dei fanghi, la Commissione ritiene compatibile con il mercato comune un aiuto di 13 449 600 EUR. In ordine agli investimenti relativi all'infrastruttura ferroviaria e al deposito della carta da macero, la Commissione è del parere che l'importo massimo d'aiuto compatibile con il mercato comune sia di 4 432 000 EUR. Complessivamente l'importo ritenuto compatibile ammonta a 23 521 600 EUR.

- (90) Gli investimenti dell'impresa relativi agli impianti PM3 e all'unità DIP2, nonché agli impianti di trattamento dell'acqua dolce e delle acque reflue non sono ammessi a fruire di sovvenzioni,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto di stato, costituito da una sovvenzione di 25 900 000 EUR ed un'esenzione dell'imposta sugli immobili dell'ordine di 9 milioni di EUR, cui le autorità belghe intendono dare esecuzione a favore dell'impresa N.V. Stora Enso Langerbrugge è compatibile con il mercato comune per un importo di 23 521 600 EUR.

L'attuazione di tale aiuto è pertanto autorizzata fino all'importo di 23 521 600 EUR.

L'importo restante dell'aiuto è incompatibile con il funzionamento del mercato comune e non vi si può pertanto dare esecuzione.

Articolo 2

Entro due mesi dalla notifica della presente decisione, il Belgio informa la Commissione circa i provvedimenti presi per conformarsi.

Articolo 3

Il Regno del Belgio è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, l'8 settembre 2004.

Per la Commissione

Mario MONTI

Membro della Commissione

⁽²⁰⁾ Ciò dimostra quindi che se l'investimento relativo all'impianto PM3 fosse considerato ammissibile, solo alcuni costi potrebbero essere considerati *supplementari* per analogia con le disposizioni dei punti 36 e 37 della disciplina degli aiuti per l'ambiente.

⁽²¹⁾ GU C 45 del 17.2.1996, pag. 5.

RETTIFICHE

Rettifica del regolamento (CE) n. 1582/2004 della Commissione, dell'8 settembre 2004, che apre un'inchiesta relativa alla possibile elusione delle misure antidumping istituite dal regolamento (CE) n. 1470/2001 del Consiglio sulle importazioni di lampade elettroniche fluorescenti compatte integrali (CFL-i) originarie della Repubblica popolare cinese mediante importazioni di lampade elettroniche fluorescenti compatte integrali (CFL-i) spedite dal Vietnam, dal Pakistan o dalle Filippine, indipendentemente dal fatto che siano dichiarate o meno originarie del Vietnam, del Pakistan e delle Filippine, e che dispone la registrazione di tali importazioni

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 289 del 10 settembre 2004)

A pagina 56, all'articolo 1, primo comma:

anziché: «codice TARIC 8539 31 90*91»,

leggi: «codice TARIC 8539 31 90*92».

Rettifica del regolamento (CE) n. 305/2005 della Commissione, del 19 ottobre 2004, che modifica il regolamento (CE) n. 312/2003 del Consiglio per quanto riguarda i contingenti tariffari applicabili a determinati prodotti originari del Cile

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 52 del 25 febbraio 2005)

A pagina 8, nell'allegato, punto 3, prima colonna della tabella:

anziché: «09.1937 (*)»,

leggi: «09.1940 (*)»;

anziché: «09.1939»,

leggi: «09.1941»;

anziché: «09.1941 (**)»,

leggi: «09.1942 (**)».
