

Provvedimento n. 3023 (A72) **IGNAZIO MESSINA & C./LLOYD TRIESTINO**

L'AUTORITA' GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA dell'11 maggio 1995;

SENTITO il Relatore Professor Luciano Cafagna;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO in particolare l'articolo 3 della citata legge;

VISTA la propria delibera con la quale, in data 9 novembre 1994, è stata avviata l'istruttoria di cui all'articolo 14 della legge n. 287/90 nei confronti del LLOYD TRIESTINO SOCIETA' DI NAVIGAZIONE Spa (di seguito LLOYD TRIESTINO) per violazione dell'articolo 3 della legge n. 287/90, in ordine alla presunta adozione di comportamenti restrittivi della concorrenza per quanto concerne i servizi di linea di trasporto marittimo di merci tramite container sulle rotte tra l'Italia ed il Sudafrica ed in seguito a denuncia presentata dalla IGNAZIO MESSINA & C. Spa (di seguito MESSINA);

VISTA la propria delibera del 9 novembre 1994, con la quale ha disposto di effettuare presso la sede della società LLOYD l'ispezione di cui all'articolo 14, comma 2, della legge n. 287/90, al fine di accertare, mediante acquisizioni documentali, la possibile violazione dell'articolo 3 della stessa legge;

SENTITI in data 14 dicembre 1994 i rappresentanti di MESSINA;

SENTITI in data 10 gennaio 1995 i rappresentanti del LLOYD TRIESTINO;

SENTITI nuovamente, in data 12 aprile 1995, i rappresentanti di MESSINA e del LLOYD TRIESTINO;

VISTA la documentazione acquisita nel corso dell'istruttoria;

CONSIDERATO quanto segue:

I. IL FATTO

1. Con una nota del 30 marzo 1994 e con successive integrazioni, la MESSINA ha segnalato all'Autorità i presunti comportamenti abusivi tenuti dal LLOYD TRIESTINO sulle rotte tra l'Italia ed il Sudafrica, nello svolgimento del servizio di linea di trasporto marittimo di merci tramite container.

Più in particolare, i comportamenti contestati dall'impresa denunciante al LLOYD TRIESTINO sono: a) gli ostacoli opposti dal LLOYD TRIESTINO all'uscita di MESSINA dalla conferenza marittima ESAC; b) l'adozione di comportamenti predatori, successivamente all'entrata di MESSINA sul mercato quale operatore indipendente, consistenti nella fissazione di tariffe non remunerative, nell'aumento della capacità di trasporto offerta e delle frequenze del servizio in condizioni di modesto utilizzo di quella già esistente, nonché nell'accogliere di ulteriori costi per la remunerazione delle navi conferite al servizio consortile SAECS; c) la concessione di sconti di fedeltà o comunque di sconti tali da impedire alla clientela di rivolgersi alle imprese concorrenti del LLOYD.

In particolare, MESSINA ha sostenuto la possibilità del LLOYD TRIESTINO di tenere i comportamenti predatori di cui sub b) e c) in virtù dei sussidi pubblici di cui detta compagnia di navigazione fruisce in base a disposizioni di legge.

II. LE PARTI

a) L'impresa denunciante

2. La MESSINA è una compagnia di navigazione operante nel trasporto marittimo di linea di merci tramite container sulle rotte internazionali, tra cui quelle colleganti il Mar Mediterraneo e l'Africa. Fino al 1991, la MESSINA aderiva alla conferenza marittima Europe South African Conference (di seguito ESAC o anche Conference): successivamente a quella data, la società ha operato come compagnia indipendente sulle rotte tra l'Europa ed il Sudafrica, effettuando, nell'ambito dello stesso viaggio, sia i servizi per l'Africa Orientale sia quelli per il Sudafrica.

b) L'impresa denunciata

3. Il LLOYD TRIESTINO è una società, controllata dalla FINMARE, società finanziaria del gruppo IRI, operante, anche mediante accordi consortili con altre compagnie di navigazione, nel trasporto marittimo di linea di merci tramite container su rotte transoceaniche in partenza dall'Europa, in particolare dai porti italiani, e con destinazione i porti dell'Africa, dell'Asia e dell'Oceania.

Per quanto concerne in particolare le rotte tra l'Europa ed il Sudafrica, la società svolge un servizio di linea nell'ambito dell'ESAC, nonché nell'ambito degli accordi consortili legati alla suddetta conferenza marittima.

III. IL MERCATO RILEVANTE

a) Il mercato del prodotto

4. Il mercato rilevante del prodotto è dato dal servizio di trasporto marittimo di linea di merci a mezzo di container. Tale servizio si caratterizza per le partenze a cadenze regolari dai singoli porti toccati lungo la rotta, partenze che vengono rese note in anticipo e che possono discostarsi solo di qualche giorno rispetto all'intervallo di tempo prefissato tra una partenza e l'altra. Il trasporto tramite containers, inoltre, consente il carico contemporaneo di merci di vario tipo, di diversa provenienza e presenta uno scarso grado di sostituibilità con modalità alternative di trasporto marittimo, come confermato dalle parti in corso di istruttoria (audizione di MESSINA del 14 dicembre 1994, audizione del LLOYD TRIESTINO del 10 gennaio 1995).

b) Il mercato geografico

5. Il mercato geografico interessato è stato inizialmente definito come il complesso di rotte che uniscono i porti europei sul Mar Mediterraneo con i porti del Sudafrica.

Gli elementi acquisiti nel corso dell'istruttoria hanno fatto emergere la limitata sostituibilità tra i porti italiani e gli altri porti del Mediterraneo, dovuta all'elevata incidenza, per i clienti, dei costi del trasporto terrestre, e suggeriscono di circoscrivere il mercato rilevante alle rotte che collegano solo i porti italiani con il Sudafrica. La stessa Commissione CE, in un caso riguardante i servizi marittimi di linea, ha rilevato che "il costo del trasporto terrestre supera quello del trasporto marittimo ... in proporzioni tali che la prossimità geografica costituisce per il caricatore un elemento decisivo per la scelta del porto di imbarco (o di sbarco)" (decisione del 1° aprile 1992, caso n. IV/32450 - *Comitati Armatoriali*).

In base a quanto sottolineato dalle parti nelle audizioni citate al punto 4. e a quanto ribadito dai principali acquirenti italiani dei servizi di trasporto marittimo per il Sudafrica nelle informazioni trasmesse all'Autorità, i costi del trasporto terrestre rendono preferibile l'imbarco delle merci, provenienti dai produttori italiani, dai porti nazionali e limitano sensibilmente la sostituibilità tra questi e gli altri porti europei sul Mar Mediterraneo (ad esempio, Marsiglia, Fos, Barcellona) toccati dalle navi delle compagnie operanti nei servizi di linea per il Sudafrica.

Per le medesime motivazioni, anche tra i singoli porti italiani il grado di sostituibilità risulta variabile, a seconda della distanza tra i medesimi e dell'area geografica di provenienza delle merci da imbarcare. I porti di Genova, Savona e La Spezia risultano sostanzialmente sostituibili tra loro, ma appaiono esserlo in misura lievemente minore con Trieste, mentre ancor più ridotta è la loro sostituibilità con i porti di Napoli e Salerno. Tuttavia, tenuto conto della rilevante lunghezza della tratta marittima interessata in confronto alla distanza tra i singoli porti nazionali, è possibile affermare che il grado di sostituibilità tra gli stessi è sufficiente per far sì

che, nel servizio di linea di trasporto di container tra l'Italia ed il Sudafrica, i principali porti italiani facciano parte di un unico mercato. Per le stesse ragioni, anche tra i principali porti sudafricani (Cape Town, Durban, Port Elizabeth) appare esistere un sufficiente grado di sostituibilità, pur tenendo conto dei costi per il trasporto terrestre. In tal senso si sono espresse anche le parti.

Pertanto, il mercato geografico interessato può essere definito come le rotte in partenza dai porti italiani con destinazione i porti del Sudafrica.

IV. LE RISULTANZE ISTRUTTORIE

a) Gli operatori e le quote di mercato

6. Sul mercato in esame è attiva la conferenza marittima ESAC, per il tramite dell'accordo consortile Southern Africa European Container Service (di seguito SAECS o anche Consorzio), sostituito dal 13 aprile 1994 dall'accordo consortile Southern Africa Mediterranean Containers Service (di seguito SAMCS). Il SAECS, costituito nel 1977 nell'ambito dell'ESAC e denominato SAECS II dal 1° gennaio 1992 in seguito a modifiche degli accordi consortili, prevede la suddivisione dei profitti e delle perdite tra le compagnie aderenti al consorzio, in base alla loro rispettiva quota di partecipazione, nonché il conferimento dell'attività di *marketing* ad una singola compagnia secondo l'area geografica di competenza. All'ESAC spetta la fissazione dei noli da praticare sulla linea, mentre il SAECS conserva la responsabilità della gestione industriale del servizio, incluse le decisioni circa la composizione della flotta, la frequenza delle partenze, la negoziazione con i clienti del nolo fissato dalla Conferenza.

Le quote di partecipazione del SAECS fino al 1991 sono state pari al 40,25% per LLOYD TRIESTINO -comprensiva di una quota dell'8,86% spettante a MESSINA che non agiva con proprie navi, ma solo come *contractual carrier*-, 40,25% per Safmarine, 5,68% per la Compagnie Generale Maritime (di seguito CGM), 4,50% per la P&OCL, 9,32% per la Naval Delmas. A partire dal 1° gennaio 1992, e successivamente all'uscita di MESSINA dalla conferenza, le quote sono state così ripartite: LLOYD TRIESTINO 45,99%, Safmarine 43,22%, CGM 6,29%, P&OCL 4,50%. Dal 13 aprile 1994, tra le compagnie aderenti al SAECS, soltanto LLOYD TRIESTINO e Safmarine operano sulla rotta in esame, nell'ambito dell'accordo paritetico SAMCS. Tale accordo prevede che i due terzi della capacità di carico trasportata siano destinati al traffico comune tra il Mar Mediterraneo ed il Sudafrica, mentre il restante terzo sia gestito esclusivamente da LLOYD TRIESTINO per il suo traffico commerciale verso l'Africa Occidentale ed Orientale.

7. Sulle rotte in esame operano anche compagnie indipendenti, quali MESSINA (a partire dal 1992), Mediterranean Shipping Company (di seguito MSC), Zim ed altre compagnie minori.

8. Coerentemente al criterio utilizzato dalla Commissione delle Comunità Europee nella valutazione dei casi riguardanti i servizi marittimi di linea (decisione del 23 dicembre 1992, casi nn. IV/32448 e IV/32450, *Cewal*; decisione del 19 ottobre 1994, caso n. IV/34446, *Trans-Atlantic Agreement*), la valutazione della rilevanza delle imprese sul mercato in esame deve effettuarsi sulla base delle quote di mercato detenute sul traffico trasportato. Tale criterio risulta preferibile a quello basato sulla capacità di trasporto delle singole imprese, in quanto le caratteristiche di regolarità del servizio non consentono l'inserimento improvviso e temporaneo di nuova capacità per singoli viaggi (c.d. strategie *hit and run*), ma richiedono che sulla rotta venga dedicata una capacità fissa di trasporto ed annunciata in anticipo. In secondo luogo, gli elevati costi fissi, derivanti dalla necessità di mantenere regolarmente sul servizio lo stesso livello di capacità per un consistente numero di viaggi annui, fanno sì che nessuna compagnia possa mantenere il servizio di linea senza acquisire quote di traffico tali da consentire la copertura dei suddetti costi.

Pertanto, il rilievo economico di un'impresa operante sul servizio in esame risulta più correttamente espresso dai volumi di traffico effettivamente acquisiti.

9. Nel corso dell'istruttoria sono stati richiesti a ciascuno dei principali operatori presenti sul mercato i dati concernenti le quantità trasportate in *teus* (*twenty-feet equivalent units*). In base all'elaborazione dei dati forniti da ciascuna impresa, le quote di mercato risultanti per il traffico dall'Italia diretto in Sudafrica (c.d. *Southbound*) sono le seguenti:

Quantità trasportate dall'Italia al Sudafrica - percentuali sul totale

| | | | | |
|--|------|------|------|------|
| | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 |
|--|------|------|------|------|

| | | | | |
|-------------------|--------|--------|--------|--------|
| SAECS (1) | 65,9% | 46,3% | 44,9% | 39,2% |
| -di cui LLOYD TS. | 30,3% | 21,3% | 20,6% | 18,0% |
| MESSINA (2) | 0,0% | 23,7% | 27,2% | 28,2% |
| MSC | 34,1% | 30,0% | 27,9% | 32,6% |
| Totale | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

(1) Per il 1994, traffico del SAMCS a partire da aprile.

(2) MESSINA faceva parte del SAECS nel 1991.

Fonti: elaborazioni su dati forniti dalle parti.

La tabella non comprende alcuni operatori minori (quali Zim) che tuttavia trasportano quantità trascurabili.

I dati disponibili non consentono di fornire un quadro altrettanto dettagliato per il traffico proveniente dal Sudafrica e diretto ai porti italiani (c.d. *Northbound*). Le stesse parti peraltro ritengono comunque molto più significativo, in termini di volumi, il dato relativo al *Southbound* (verbali delle audizioni citate).

Quest'ultimo, infatti, riguarda merci acquisite per conto di imprese italiane e costituite dall'esportazione verso il Sudafrica di prodotti finiti di vario genere. Il traffico *Northbound*, di dimensioni decisamente più contenute, è invece composto essenzialmente dall'importazione verso l'Italia, per conto di clientela sudafricana, di materie prime e di derrate alimentari.

Va poi rilevato che il mercato in esame riveste importanza per la clientela italiana essenzialmente per quanto concerne i traffici diretti in Sudafrica. Infatti, i principali clienti delle compagnie di navigazione di cui trattasi interpellati dall'Autorità operano nel trasporto di merci prevalentemente, e in molti casi esclusivamente, dirette in Sudafrica, mentre la clientela per il traffico *Northbound* è costituita essenzialmente da imprese sudafricane. Ai fini del procedimento in oggetto, pertanto, è stata effettuata la valutazione della posizione concorrenziale delle imprese interessate sulla base dei dati relativi al *Southbound*.

b) Andamento dei prezzi

10. Il mercato in esame ha registrato una sensibile riduzione dei prezzi nel periodo 1991-94. In base ai dati raccolti presso i principali clienti delle parti, nel 1991 i prezzi medi erano pari a 1.400-1.500 dollari per *teu*, registrando nel 1992 una diminuzione di circa il 5-10% rispetto all'anno precedente. Nel 1993, i prezzi hanno oscillato tra i 750 ed i 1.100 dollari, con un'ulteriore diminuzione del 20%, mentre il livello dei prezzi praticati è stato pressoché stabile nel 1994, mostrando anzi un leggero incremento. I dati forniti dalla clientela hanno mostrato un sostanziale allineamento tra i prezzi praticati da MESSINA e quelli fissati dal LLOYD TRIESTINO.

La rilevante diminuzione dei prezzi avvenuta nel 1992 si registra a seguito dell'entrata di MESSINA sul mercato quale *outsider*. La documentazione prodotta dalle parti rivela che all'iniziale fissazione da parte di MESSINA di noli prossimi ai livelli minimi di quelli praticati dal SAECS nel 1992 ha fatto seguito una risposta competitiva da parte dei concorrenti (SAECS e MSC), ed in particolare del SAECS, che ha in breve tempo condotto ad ulteriori riduzioni dei prezzi praticati alla clientela da tutte le imprese operanti sul mercato.

c) Andamento della capacità offerta e della capacità utilizzata

11. Le parti hanno fornito dati sulla capacità di stiva offerta relativamente al complesso delle rotte che collegano i porti del Mar Mediterraneo, inclusi i porti italiani. Secondo i dati forniti dal LLOYD TRIESTINO e dal SAECS, la capacità di stiva offerta dal Consorzio, pari a [...*omissis*...]¹ *teus* nel 1991, si è incrementata del 30% nel 1992, per poi registrare un lieve decremento (circa il 10%) negli anni successivi, diminuzione che risulta ancor più accentuata (oltre il 30%) ove si consideri che una parte della stiva è stata dedicata a traffici diversi dal Sudafrica, quali l'Africa Occidentale ed Orientale.

MESSINA ha contestato i dati forniti dal LLOYD TRIESTINO, sostenendo che la capacità di trasporto offerta negli anni 1993 e 1994 è stata in realtà superiore a quanto comunicato dall'impresa denunciata, poiché il numero delle navi impiegate e dei viaggi effettuati è rimasto sostanzialmente invariato rispetto al 1992 e poiché i volumi di traffico dell'Africa Occidentale risulterebbero comunque troppo modesti rispetto alla capacità teoricamente dedicata. Il LLOYD TRIESTINO, nella memoria del 13 aprile 1995, ha affermato che la diminuzione nel 1993 e nel 1994 della capacità effettivamente offerta per i traffici con il Sudafrica, pur in presenza di un numero di viaggi e di partenze pari all'anno precedente, è stata determinata dalla necessità di adeguare la capacità ed il peso delle singole navi alle caratteristiche del porto di Abidjan,

¹ Dato riservato.

nel quale le navi del LLOYD TRIESTINO hanno iniziato a fare scalo a partire dal 1993. Il LLOYD TRIESTINO ha poi fornito dati circa il traffico effettivamente trasportato per l'Africa Occidentale, ritenendo congrua la capacità conseguentemente offerta, dati che MESSINA, nella sua memoria del 21 aprile 1995, ha sostenuto doversi ritenere inattendibili.

La decisione del LLOYD TRIESTINO e del SAECS di razionalizzare il servizio per il Sudafrica, dedicando un terzo della capacità al traffico per altre aree africane e limitando quindi la stiva offerta ai traffici per il Sudafrica a 850 *teus* per nave, risulta confermata sia dalla relazione di bilancio della stessa società per l'esercizio 1993, sia dalla documentazione contabile interna del LLOYD TRIESTINO, acquisita dall'Autorità nel corso dell'ispezione. I dati relativi al traffico effettivo per l'Africa Occidentale nel 1993-94, forniti dal LLOYD TRIESTINO nella sua memoria del 13 aprile 1995, che costituiscono segreto aziendale, risultano sostanzialmente in linea con i dati riepilogativi del traffico trasportato contenuti nei budget societari acquisiti dall'Autorità in corso di ispezione.

12. MESSINA ha poi sostenuto che il grado di utilizzo della capacità di trasporto delle navi del LLOYD TRIESTINO e del SAECS è stato assai ridotto e comunque a livelli tali da non poter assicurare il pareggio economico.

I dati forniti dal LLOYD TRIESTINO nell'audizione del 10 gennaio 1995 indicano che il coefficiente di utilizzo delle proprie navi per le rotte Mediterraneo-Sudafrica è stato pari al 71% nel 1991, al 43,3% nel 1992, all'86% nel 1993 ed al 91,7% nel 1994.

MESSINA ha contestato tali dati nella sua memoria del 22 febbraio 1995, stimando coefficienti di utilizzo assai più bassi (tra il 23% ed il 35% nel periodo 1992-94). Il LLOYD TRIESTINO, nella sua memoria del 20 febbraio 1995, aveva fornito, sotto vincolo di riservatezza, nuove stime del grado di utilizzo della capacità di trasporto, confermando sostanzialmente i dati forniti in precedenza. Il LLOYD TRIESTINO ha inoltre sostenuto che le discrepanze tra i diversi dati forniti nel corso dell'istruttoria sono dovute all'adozione di criteri di calcolo differenti, facenti riferimento in un primo tempo alla capacità effettiva delle navi ed in secondo tempo, più correttamente, alla stiva dedicata.

L'analisi dei dati forniti anche dagli altri operatori appare confermare l'andamento indicato dal LLOYD TRIESTINO, con una forte diminuzione del grado di utilizzo della capacità nel 1992, un suo aumento nel 1993 ed un consistente incremento nel 1994. Nessuna delle parti è stata peraltro in grado di indicare il coefficiente percentuale minimo di utilizzo della capacità in grado di assicurare il pareggio tra ricavi e costi.

d) Frequenze del servizio

13. Nel 1991 il SAECS ha effettuato 18 viaggi per il Sudafrica, in partenza dai porti italiani, nonché dagli altri porti europei del Mar Mediterraneo serviti dal Consorzio. Nel 1992, i viaggi effettuati sono stati 25, mentre nel 1993 e nel 1994 il Consorzio ha effettuato 24 viaggi. Nel 1992, primo anno della sua operatività, MESSINA ha effettuato 22 viaggi, ridottisi a 18 nel 1993 e a 17 nel 1994.

Nell'audizione del 10 gennaio 1995, il LLOYD TRIESTINO ha sostenuto che MESSINA avrebbe posizionato le proprie partenze in corrispondenza di quelle del LLOYD TRIESTINO. Nella memoria del 22 febbraio 1995 MESSINA ha evidenziato che nel 1992 vi sono stati 5 casi di partenze di navi delle due società da La Spezia a date ravvicinate, sostenendo doversi trattare di una strategia di *c.d. fighting ships* da parte del LLOYD TRIESTINO. La documentazione prodotta evidenzia che le navi del LLOYD TRIESTINO sono partite 2-3 giorni prima o dopo le navi della società denunciante. Nella memoria del 13 aprile 1995, il LLOYD TRIESTINO ha dichiarato che le partenze risultavano programmate e conosciute con largo anticipo e che in 4 dei 5 casi citati vi è stato un imprevisto ritardo di 2 o 3 giorni nella partenza delle proprie navi.

e) I sussidi ed i risultati economici del LLOYD

14. Ai sensi della legge 5 dicembre 1986, n. 856, e delle integrazioni apportate dalla legge 17 dicembre 1990, n. 383, il LLOYD TRIESTINO fruisce di contributi di avviamento, erogati a favore dei servizi di linea internazionali di trasporto merci - incluso il servizio di linea per il Sudafrica. I sussidi sono erogati per il mantenimento delle linee per le quali sia riconosciuta l'indispensabilità per l'economia nazionale e contestualmente l'impossibilità di conseguire l'equilibrio economico della gestione. Per tali servizi le società LLOYD TRIESTINO ed ITALIA DI NAVIGAZIONE avevano predisposto un programma di ristrutturazione. I contributi di avviamento per il LLOYD TRIESTINO, sulla linea in esame, sono stati pari a 22 miliardi nel 1990, 20,8 miliardi nel 1991, 21,4 miliardi nel 1992, 19,5 miliardi nel 1993 e 13,8 miliardi nel 1994. Inizialmente si era previsto l'esaurimento dei sussidi nel 1995 con 3,7 miliardi. L'articolo 3, comma 6, del decreto legge 1° aprile 1995, n. 98, in attesa di conversione, ha poi previsto la corresponsione di 43 miliardi nel 1994, di 12 miliardi nel 1995 e di 4 miliardi nel 1996, "al fine di assicurare alle imprese del gruppo FINMARE operanti nel settore dei trasporti marittimi su linee merci internazionali la continuità nella

corresponsione dei contributi anche per gli anni 1994-1996, fermo restando il periodo quinquennale del periodo concessivo degli stessi".

Lo stesso decreto legge, all'articolo 3, commi 1 e 5, ha poi previsto la ricapitalizzazione delle società del gruppo FINMARE, mediante prestiti bancari a carico dello Stato, subordinatamente alla presentazione al Parlamento di un piano di riordino delle società del gruppo FINMARE. L'importo, inizialmente pari a 59 miliardi di lire da versarsi in tre anni, di cui i due terzi spettanti al LLOYD TRIESTINO, corrisponde alle rate di ammortamento dei mutui unitariamente contratti dal gruppo FINMARE per l'acquisizione delle risorse occorrenti alla ricapitalizzazione delle imprese dello stesso gruppo.

15. Dai bilanci per gli esercizi 1991, 1992 e 1993, risulta che il LLOYD TRIESTINO ha registrato un risultato economico negativo, prima dei componenti straordinari e delle imposte, pari a 10,3 miliardi nel 1990, 9,8 miliardi nel 1991, 52,7 miliardi nel 1992, 890 milioni nel 1993. Tali risultati sono calcolati al lordo dei sussidi e delle sovvenzioni di esercizio, complessivamente pari a 40 miliardi nel 1990, 72,6 miliardi nel 1991, 66,4 miliardi nel 1992 e 65,5 miliardi nel 1993.

Dai dati contabili del LLOYD TRIESTINO acquisiti in corso di ispezione, risulta che il risultato di gestione della linea Mediterraneo-Sudafrica (non sono stati elaborati dalla società dati sulle rotte Italia-Sudafrica), al netto dei sussidi pubblici e delle partite straordinarie, è risultato negativo e pari a [.....omissis.....]² nel 1990, [.....omissis.....]² nel 1991, [.....omissis.....]² nel 1992, [.....omissis.....]² nel 1993, con previsione di una perdita pari a [.....omissis.....]² nel 1994.

16. Il LLOYD TRIESTINO, nella sua memoria del 20 febbraio 1995, ha sostenuto che i criteri contabili, imposti dalla normativa civilistica, fiscale e specifica di settore, non risultano appropriati alle caratteristiche del settore, poiché impongono, tra l'altro, un periodo di ammortamento assai breve delle navi rispetto alla loro vita utile economica. La stessa società ha poi prodotto nuove stime contabili, basate su diversi criteri, che confermerebbero l'economicità dell'investimento delle due navi di proprietà utilizzate nel servizio in esame, con risultati economici positivi. Tuttavia, va rilevato che le valutazioni proposte dal LLOYD TRIESTINO non appaiono trovare riscontro nei *budget* societari acquisiti dall'Autorità. Inoltre, anche le informazioni raccolte dal SAECS evidenziano che l'esercizio della linea in esame ha determinato perdite nel periodo in esame, ed in particolare negli anni 1992-1993.

17. MESSINA ha dichiarato di non essere in grado di fornire dati relativi ai propri risultati economici per l'esercizio della linea Mediterraneo-Sudafrica, ma ha sostenuto comunque che la linea in esame ha comportato perdite economiche per gli armatori che vi operavano (audizione del 14 dicembre 1994). Inoltre, MESSINA ha segnalato il fatto che il LLOYD TRIESTINO nel 1992 ha addebitato al SAECS, per il noleggio giornaliero delle proprie navi, un nolo pari a 10.500 dollari, inferiore al loro costo di mercato calcolabile sulla base della capacità della nave e stimato dalla società in 15.000 dollari. Tale circostanza è stata confermata dal LLOYD TRIESTINO, che ha però sostenuto che ciò non è derivato da un'autonoma decisione della società, bensì da una delibera del SAECS.

Il complesso delle informazioni raccolte, pertanto, rende assai dubbia l'eventualità che, anche utilizzando criteri contabili più favorevoli, il LLOYD TRIESTINO possa aver registrato risultati economici positivi nell'esercizio delle rotte in esame.

f) Gli altri comportamenti denunciati da MESSINA

18. MESSINA ha sostenuto l'esistenza di comportamenti del LLOYD TRIESTINO tesi a vincolare a sé la clientela, tramite la concessione di sconti di fedeltà o di esclusiva o di elevati sconti di quantità. A supporto di tali tesi, MESSINA ha prodotto lettere di tre caricatori sudafricani che paventavano reazioni legali del SAECS nel caso in cui si fossero serviti di servizi di trasporto concorrenti. Tali lettere si riferiscono tutte al 1992, il primo anno di operatività di MESSINA quale *outsider*, in cui si può ritenere un'iniziale difficoltà degli acquirenti a rivolgersi a nuovi armatori.

Le informazioni e la documentazione acquisita, anche in sede di ispezione, non hanno evidenziato l'esistenza di sconti di fedeltà, la cui concessione è stata smentita anche dai caricatori italiani interpellati dall'Autorità. Questi ultimi hanno confermato la concessione di sconti quantità, anche su base annua, facendo comunque rilevare che in diversi casi essi venivano concessi sia da MESSINA che dal LLOYD TRIESTINO alla stessa società, la quale peraltro non si vincolava a nessuna delle due compagnie di navigazione. L'assenza di vincoli effettivamente stringenti trova sostanziale conferma nell'andamento delle quote di mercato ed in particolare nella rapida crescita della quota di mercato del nuovo entrante, ossia MESSINA.

² Dato riservato.

19. MESSINA ha poi segnalato l'opposizione svolta dal LLOYD TRIESTINO all'uscita della stessa MESSINA dal SAECS nel 1991. MESSINA avrebbe poi ottenuto di uscire dal Consorzio con un preavviso di soli 12 mesi, anziché di 18 mesi come previsto contrattualmente, solo minacciando azioni legali presso la Commissione CE. Il LLOYD TRIESTINO ha negato di aver ostacolato in alcun modo l'uscita di MESSINA.

La documentazione prodotta dalle parti conferma l'esistenza di una lunga trattativa tra MESSINA ed il SAECS, incluso il LLOYD TRIESTINO, prima dell'uscita dal Consorzio della parte denunciante, nonché la rinuncia del SAECS a far rispettare il termine di 18 mesi dopo la prospettazione di reazioni da parte di MESSINA. Tuttavia, la documentazione non consente di evidenziare in maniera incontestabile un comportamento ostruzionistico specificamente imputabile al LLOYD TRIESTINO.

V. LA POSIZIONE DELLE PARTI

20. Secondo quanto sostenuto da MESSINA nelle sue memorie del 28 marzo e del 21 aprile 1995, la posizione dominante detenuta dal LLOYD TRIESTINO nel mercato di cui trattasi è denotata non tanto dalla quota di mercato effettivamente detenuta, quanto piuttosto dalla sua capacità di porre in essere comportamenti che si qualificavano come abusivi. Tra questi comportamenti devono ricomprendersi: a) l'immissione di capacità di trasporto in eccesso; b) ribassi dei prezzi ed assunzione di maggiori costi a livelli tali da non assicurare l'equilibrio economico, resi possibili in conseguenza dei sussidi statali di cui beneficia il LLOYD TRIESTINO. I comportamenti abusivi posti in essere dal LLOYD TRIESTINO sarebbero indice della possibilità per la stessa società di tenere comportamenti indipendenti dai concorrenti. Tale possibilità, secondo la giurisprudenza comunitaria in materia di concorrenza, sarebbe un chiaro indice di una posizione dominante. Inoltre, il ruolo di *marketing organization* del LLOYD TRIESTINO per l'Italia farebbe sì che quest'ultimo sia effettivamente in grado di controllare e gestire l'intera quota del SAECS per il traffico in esame.

La circostanza per cui il LLOYD TRIESTINO non sarebbe in grado di influenzare le politiche del SAECS, disponendo di un solo voto nel suo ambito, secondo MESSINA non rileva, poiché non vi è concorrenza tra i membri del Consorzio e questi si pongono come un'unica impresa sul mercato. Inoltre, il ruolo di *marketing organization* per l'Italia ricoperto dal LLOYD TRIESTINO nell'ambito del SAECS assegnerebbe alla società denunciata la responsabilità delle principali scelte commerciali.

21. Il LLOYD TRIESTINO ritiene che la quota di mercato della società sia insufficiente a determinare una posizione dominante, anche qualora si tenesse conto dell'intera quota detenuta dal SAECS.

Le decisioni di incrementare la capacità offerta nel 1992 così come quella di ridurre il noleggio corrisposto dal SAECS per le navi conferite dal LLOYD TRIESTINO non sarebbero da imputare a quest'ultima società, bensì al Consorzio nel suo complesso, le cui deliberazioni il LLOYD TRIESTINO non è in grado di determinare, poiché dispone di un solo voto.

Il LLOYD TRIESTINO sostiene di aver proceduto ad un'effettiva riorganizzazione del servizio in esame, dedicando un terzo della capacità di trasporto delle navi al traffico con l'Africa Occidentale ed Orientale, registrando risultati favorevoli in termini di quantità trasportate. La società nega di aver ostacolato l'uscita di MESSINA dal Consorzio e di aver avuto intenti predatori nei confronti della medesima, sostenendo che la forte riduzione dei prezzi registratasi nel 1991-1993 sarebbe conseguente alla politica commerciale aggressiva condotta da MESSINA dopo il suo ingresso sul mercato.

VI. VALUTAZIONE GIURIDICA

Il mancato accertamento della posizione dominante

a) La potenza economica del LLOYD TRIESTINO

22. Sulla base dei principi stabiliti dalla Corte di Giustizia delle Comunità Europee, la posizione dominante "corrisponde ad una situazione di potenza economica grazie alla quale l'impresa che la detiene è in grado di ostacolare la persistenza di una concorrenza effettiva sul mercato di cui trattasi ed ha la possibilità di tenere comportamenti alquanto indipendenti nei confronti dei suoi concorrenti, dei suoi clienti e, in ultima analisi, dei consumatori" (sentenza del 14 febbraio 1978, causa 27/76, *United Brands*).

In base al richiamato principio, un requisito fondamentale per l'accertamento della posizione dominante è dato dalla quota di mercato dell'impresa in esame. Un'elevata quota di mercato è infatti condizione certamente non sufficiente, ma comunque necessaria per una posizione dominante, come la stessa Corte di Giustizia ha stabilito: "un operatore non può detenere una posizione dominante sul mercato di un

prodotto se non è riuscito ad accaparrarsi una parte non trascurabile del mercato stesso" (sentenza *United Brands*, cit.).

23. L'analisi dei dati riportati nella tabella di cui al punto 9. evidenzia innanzitutto che la quota di mercato detenuta dal LLOYD TRIESTINO non risulta elevata in valore assoluto (18%). Qualora peraltro, come sostenuto da MESSINA, i dati forniti dal LLOYD TRIESTINO sul traffico trasportato risultassero sovrastimati (memoria del 22 febbraio 1995), allo scopo di far comparire un maggior coefficiente di utilizzo della capacità, ciò determinerebbe una quota di mercato del LLOYD TRIESTINO ancora più contenuta.

24. L'attribuzione al LLOYD TRIESTINO dell'intera quota di mercato detenuta dal SAECS non appare *prima facie* del tutto corretta, in quanto nella formazione delle decisioni commerciali del Consorzio i singoli partecipanti dispongono di un solo voto, quale che sia la loro quota di partecipazione. Peraltro, deve evidenziarsi che le imprese partecipanti al SAECS, in quanto vincolate da un accordo consortile, non attuano politiche commerciali in concorrenza tra loro.

La documentazione interna del SAECS, raccolta in corso di istruttoria, mostra che il LLOYD TRIESTINO, pur rivestendo per l'Italia il ruolo di *marketing organization* del Consorzio, ha avuto discrezionalità nel fissare le tariffe di nolo e gli sconti alla clientela solo fino ad un prezzo prefissato, al di sotto del quale era necessaria una decisione da parte della Conference. Tuttavia, in virtù del citato ruolo di *marketing organization* per l'Italia, il LLOYD TRIESTINO costituisce il membro del Consorzio maggiormente in grado di acquisire clientela italiana sulle rotte in partenza dai porti nazionali, determinando alcune condizioni di vendita, tra le quali gli sconti ai caricatori.

25. L'eventuale attribuzione al LLOYD TRIESTINO dell'intera quota di mercato detenuta dal SAECS non muta peraltro in maniera decisiva la valutazione della sua potenza economica, poiché la quota risultante sarebbe pari a circa il 39% del mercato nel 1994.

La Corte di Giustizia ha ritenuto che una quota di mercato compresa fra il 40% ed il 45% non basta per concludere che un'impresa controlla senz'altro il mercato, ma "essa va valutata in rapporto alla forza e al numero dei concorrenti" (sentenza *United Brands*, cit.). Anche la Commissione CE ha riconosciuto la validità di tale criterio, richiamando la citata sentenza in un caso concernente i servizi marittimi di linea e stabilendo che "al fine di giungere alla conclusione dell'esistenza di una posizione dominante, occorre valutare la quota di mercato dell'impresa o delle imprese considerate rispetto alla forza o al numero dei concorrenti" (decisione *Comitati Armatoriali*, cit.).

Dai dati raccolti nel corso dell'istruttoria, si rileva che sia MESSINA che MSC, principali concorrenti sul mercato in esame, detengono quote di mercato consistenti, in quanto prossime al 30%, rispetto al 39% del LLOYD TRIESTINO-SAECS. I dati risultanti dall'analisi della struttura del mercato appaiono pertanto, già di per sé, escludere l'esistenza di una posizione dominante da parte del LLOYD TRIESTINO.

26. L'analisi dei dati del mercato evidenzia che la quota di mercato del LLOYD TRIESTINO-SAECS è diminuita a partire dal 1992, pur avendo il LLOYD TRIESTINO ed il Consorzio ridotto i prezzi praticati alla clientela del 30-40% nel periodo 1992-1994. La diminuzione della quota di mercato è stata particolarmente consistente nel 1992, in conseguenza dell'entrata sul mercato di MESSINA quale operatore indipendente.

In base ai principi stabiliti dalla Corte di Giustizia delle Comunità Europee, "la detenzione di una quota di mercato particolarmente elevata pone l'impresa che la detiene durante periodi di un certa entità, dato il volume di produzione e di offerta che in essa viene ricompreso, ... in una posizione di forza che la rende controparte obbligatoria e che, già per questo fatto, le garantisce per periodi relativamente lunghi, l'indipendenza di comportamento che caratterizza la posizione dominante" (sentenza del 13 febbraio 1979, causa n. 85/76, *Hoffmann-La Roche*). Il requisito della detenzione di un'elevata quota di mercato per periodi di una certa entità nel caso di specie viene meno per la citata riduzione della quota detenuta dal LLOYD TRIESTINO-SAECS, avvenuta immediatamente dopo che un qualificato concorrente (MESSINA) ha iniziato ad operare sul mercato. Anche questo elemento perciò esclude l'esistenza di una posizione dominante.

b) Gli ostacoli alla concorrenza effettiva e l'indipendenza dei comportamenti

27. La giurisprudenza comunitaria ha evidenziato che "l'esistenza di una posizione dominante deriva in generale dalla concomitanza di più fattori che, presi isolatamente, non sarebbero necessariamente decisivi" (sentenza *United Brands*, cit.). Nella stessa sentenza, la Corte ha indicato che, per stabilire che un'impresa sia in posizione dominante sul mercato di cui trattasi, "occorre esaminare anzitutto la sua struttura, indi la situazione concorrenziale su detto mercato" e successivamente "prendere eventualmente in considerazione

fatti addebitati alla ricorrente come comportamenti abusivi, senza che venga loro necessariamente riconosciuta tale natura".

Pur riconoscendo pertanto che i comportamenti posti in essere da un'impresa possono costituire l'indizio dell'esistenza di una posizione dominante, non appare tuttavia corretto giungere alla determinazione della stessa posizione dominante esclusivamente sulla base di comportamenti che si presumono abusivi.

28. L'istruttoria ha evidenziato che i comportamenti contestati al LLOYD TRIESTINO non sono tali da confermare l'indipendenza del LLOYD TRIESTINO dai comportamenti degli altri operatori sul mercato.

L'asserita opposizione specifica del LLOYD TRIESTINO all'uscita di MESSINA dal SAECS non è risulta confermata dalla documentazione raccolta. L'iniziale intenzione dell'intero SAECS di opporsi all'uscita di MESSINA non ha di fatto impedito a quest'ultima di uscire dal Consorzio nel termine di preavviso dalla stessa notificato.

La presunta strategia di sovrapposizione delle partenze del LLOYD TRIESTINO a quelle di MESSINA non risulta confermata. La documentazione raccolta ha evidenziato che il comportamento denunciato si riferisce a sole 5 partenze nel 1992, per le quali peraltro la partenza delle navi del LLOYD TRIESTINO è avvenuta talora prima e talora qualche giorno dopo la partenza delle navi di MESSINA. Il LLOYD TRIESTINO ha inoltre fornito giustificazioni riguardo i ritardi di alcune delle partenze in esame.

L'asserita pratica, da parte del LLOYD TRIESTINO, di sconti di fedeltà o di altre pratiche miranti a legare a sé stabilmente la clientela non ha trovato riscontri né in corso di ispezione né nelle informazioni ricevute dai caricatori italiani. Nella documentazione fornita da MESSINA alcuni caricatori sudafricani fanno cenno alla difficoltà di svincolarsi da precedenti accordi contrattuali con il SAECS: ciò appare tuttavia insufficiente a determinare con certezza l'esistenza delle pratiche contestate. La riscontrata difficoltà, nel 1992, di alcuni caricatori nell'utilizzare servizi diversi da quelli del SAECS può essere ricondotta alla normale vischiosità dei rapporti contrattuali preesistenti fra clientela e SAECS nel primo anno di operatività di MESSINA sulla rotta in esame. Il sensibile immediato incremento della quota di mercato di MESSINA e la consistente riduzione di quella del SAECS appaiono peraltro confermare indiscutibilmente l'assenza di diffusi rapporti contrattuali leganti per la clientela italiana.

29. Per quanto concerne i comportamenti apparentemente predatori (ribasso dei prezzi, aumento della capacità offerta, accollo di ulteriori costi nell'ambito del servizio SAECS) che il LLOYD TRIESTINO avrebbe posto in essere pur registrando risultati economici negativi, essi devono essere valutati alla luce dell'evoluzione della posizione sul mercato della stessa società e dei suoi concorrenti.

E' già stato sottolineato come la quota di mercato detenuta dal LLOYD TRIESTINO-SAECS, assai elevata nel 1991, abbia subito un notevole ridimensionamento negli anni successivi, pur avendo il LLOYD TRIESTINO-SAECS ridotto i prezzi praticati alla clientela del 30-40% nel periodo 1992-1994. La diminuzione della quota di mercato è stata particolarmente consistente nel 1992, in conseguenza dell'entrata sul mercato di MESSINA quale operatore indipendente. Anche l'aumento della capacità offerta sul mercato dall'impresa denunciata, particolarmente significativo nel 1992 con un rilevante incremento delle partenze e con l'inserimento di un'ulteriore nave, non si è tradotto in un aumento del traffico trasportato dal LLOYD TRIESTINO-SAECS. A fronte di ciò, MESSINA ha costantemente aumentato la propria quota, mentre MSC, dopo un'iniziale decremento, ha registrato un recupero, riportando la propria quota al di sopra del 30% del mercato.

Gli andamenti di mercato descritti mostrano perciò che i concorrenti, ed in particolare MESSINA, sono riusciti ad influenzare le politiche commerciali del LLOYD TRIESTINO-SAECS, inducendo la società ed il Consorzio a consistenti riduzioni di prezzo e, dopo un iniziale aumento, a stabilizzare la capacità offerta, dedicandone una quota ad altri traffici. La giurisprudenza della Corte di Giustizia delle Comunità Europee conferma che "il fatto che un'impresa debba ridurre i suoi prezzi a causa di un'iniziativa analoga dei concorrenti è in genere incompatibile con l'indipendenza di comportamento caratteristica di una posizione dominante" (sentenza *Hoffmann-La Roche*, cit.).

In ogni caso, lo stesso LLOYD TRIESTINO non ha potuto ridurre i prezzi, aumentare la capacità di trasporto, accollarsi maggiori costi e quindi sopportare perdite a livelli tali da impedire il ridimensionamento della propria posizione concorrenziale ed il rafforzamento dei suoi concorrenti. Conseguentemente, il LLOYD TRIESTINO non risulta disporre di un potere di mercato sufficiente a ostacolare l'azione concorrenziale degli altri operatori sul mercato, come richiesto dai criteri stabiliti dalla Corte di Giustizia per l'accertamento della posizione dominante (sentenza *United Brands*, cit.).

Pertanto, le pratiche contestate non hanno impedito la persistenza ed anzi il rafforzamento di una concorrenza effettiva sul mercato. L'evoluzione del mercato evidenzia come l'ingresso di MESSINA abbia determinato un aumento del grado di concorrenza, contribuendo sia a ridimensionare consistentemente la quota di mercato delle imprese facenti parte del Consorzio, sia a ridurre in misura assai rilevante il livello medio dei prezzi praticati alla clientela, anche attraverso la concessione di sconti e facilitazioni nelle condizioni di vendita, sia infine ad offrire un servizio più frequente. L'incremento del grado di concorrenza

indotto dall'ingresso di MESSINA sul mercato ha pertanto comportato un sostanziale beneficio per i consumatori.

In conclusione, anche la valutazione dei comportamenti denunciati esclude l'esistenza di una posizione dominante del LLOYD TRIESTINO sul mercato interessato che gli permetta di tenere comportamenti indipendenti dai concorrenti.

c) Il ruolo dei sussidi statali

30. MESSINA ha sostenuto che il LLOYD TRIESTINO è comunque in grado di tenere comportamenti indipendenti, ed in particolare i comportamenti predatori denunciati, in considerazione dei sussidi statali di cui fruisce in virtù della normativa vigente.

In proposito, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha già ritenuto che i sussidi finanziari risultano certamente uno degli elementi costituenti la posizione dominante di un'impresa, ma che il loro ruolo deve essere valutato nell'ambito di una pluralità di fattori, tutti insieme denotanti la potenza economica dell'impresa e la capacità della medesima di tenere comportamenti indipendenti da quelli dei concorrenti (delibera del 10 aprile 1992, proc. n. A/13, *Marinzulich-Tirrenia*); tale conclusione risulta confermata dalla giurisprudenza comunitaria sopra richiamata.

Come già sopra evidenziato, tali fattori, e segnatamente una posizione di assoluto rilievo sul mercato anche in paragone ai principali concorrenti, non sussistono nel caso di specie.

In secondo luogo, come evidenziato al punto 29., i sussidi statali non hanno comunque consentito al LLOYD TRIESTINO di porre in essere politiche commerciali in perdita al punto tale da ostacolare l'azione dei concorrenti e da impedire la sostanziale riduzione della quota di mercato del LLOYD TRIESTINO.

In questo caso specifico si deve pertanto concludere che la disponibilità di sussidi statali non è idonea a conferire al LLOYD TRIESTINO nel mercato interessato una situazione di potenza economica tale da permettergli di ostacolare la persistenza di una concorrenza effettiva e di tenere comportamenti indipendenti rispetto a concorrenti e clienti.

31. Pur se i sussidi statali, nel caso di specie, non hanno conferito una posizione dominante al LLOYD TRIESTINO, essi nondimeno hanno gravemente ostacolato lo svolgimento del libero gioco della concorrenza. Infatti il LLOYD TRIESTINO, già in condizioni di perdita sia sulle rotte in esame sia sul complesso dei servizi, ha assunto decisioni commerciali assai onerose che hanno condotto ad un cospicuo incremento delle perdite stesse. Appare del tutto improbabile che le stesse decisioni avrebbero potuto essere prese in assenza dei richiamati sussidi statali, i quali hanno compensato le gravi perdite di gestione.

L'istruttoria ha evidenziato che la reazione concorrenziale del SAECS alle politiche commerciali di MESSINA non risulta interamente attribuibile al LLOYD TRIESTINO, bensì almeno parzialmente al complesso del Consorzio. In ogni caso, i sussidi statali hanno contribuito a mantenere sul mercato un'impresa che altrimenti sarebbe stata presumibilmente indotta a ridimensionare la propria operatività per la pressione dei concorrenti. Pertanto, i sussidi risultano essere stati utilizzati non già per mantenere l'esercizio di rotte ritenute indispensabili per l'economia nazionale -esercizio comunque assicurato dalla presenza di altri armatori privati, anche italiani- bensì per svolgere attività concorrenziali nei confronti delle stesse imprese che svolgono il servizio senza alcun sussidio statale.

L'evoluzione del mercato ha quindi evidenziato la possibilità per le imprese private di operare per periodi di durata consistente e con redditività sufficiente ad assicurare l'equilibrio economico complessivo delle imprese stesse. Deve quindi escludersi l'indispensabilità dei sussidi per il mantenimento di un servizio stabile sulla rotta e l'impossibilità di raggiungere l'equilibrio economico della gestione, principi che la normativa ha considerato come presupposti per la concessione dei contributi pubblici.

L'Autorità ha ripetutamente segnalato, ai sensi dell'articolo 21 della legge n. 287/90, al Governo ed al Parlamento le ingiustificate distorsioni della concorrenza determinate dai sussidi statali per la copertura delle perdite di gestione su rotte nelle quali si evidenzia la possibilità di operare con una redditività sufficiente a conseguire l'equilibrio economico della gestione e l'insussistenza del presupposto normativo dell'impossibilità di conseguire l'equilibrio economico della gestione. L'istruttoria ha evidenziato come, anche nel caso dei servizi di linea di trasporto marittimo di merci tramite container tra l'Italia ed il Sudafrica, gli obiettivi di interesse generale perseguiti dal legislatore siano più efficientemente assicurati dal libero mercato. Al contrario, la concessione dei sussidi in esame da un lato ha provocato la citata distorsione della concorrenza, dall'altro ha determinato l'utilizzo degli stessi sussidi per finalità totalmente estranee ai principi fissati dalla normativa e a danno della stessa libera iniziativa imprenditoriale, comportando perciò un utilizzo certamente indesiderabile delle risorse finanziarie dello Stato. In tal senso, le ragioni a sostegno dei precedenti interventi dell'Autorità trovano ulteriore e preoccupante conferma nelle risultanze istruttorie del presente procedimento.

L'applicabilità dell'articolo 3 della legge n. 287/90

32. Le risultanze istruttorie, sopra descritte, non evidenziano l'esistenza di una posizione dominante del LLOYD TRIESTINO sul mercato interessato.

In mancanza di una posizione dominante, non risulta possibile valutare come abusivi i comportamenti di un'impresa e pertanto vengono meno i presupposti per configurare una violazione dell'articolo 3 della legge n. 287/90.

RITENUTO che, sulla base delle risultanze istruttorie acquisite, non si configura una violazione dell'articolo 3 della legge n. 287/90 da parte del LLOYD TRIESTINO;

Tutto ciò premesso e considerato;

DELIBERA

la chiusura dell'istruttoria avviata, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti del LLOYD TRIESTINO.

Il presente provvedimento verrà notificato ai soggetti interessati e successivamente pubblicato ai sensi di legge.

Avverso il presente provvedimento può essere presentato ricorso al TAR del Lazio, ai sensi dell'articolo 33, comma 1, della legge n. 287/90, entro il termine di sessanta giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso.

IL SEGRETARIO GENERALE
Alberto Pera

IL PRESIDENTE
Giuliano Amato

* * *