

Provvedimento n. 3721 (I150) AUTOSCUOLE

L'AUTORITA' GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 21 marzo 1996;

SENTITO il Relatore Professor Luciano Cafagna;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO in particolare l'articolo 2 della stessa legge;

VISTA la segnalazione pervenuta in data 8 febbraio 1995, con cui il Comitato Difesa Consumatori denunciava taluni comportamenti che avrebbero potuto costituire intese restrittive della concorrenza, posti in essere da associazioni e da un consorzio di autoscuole;

VISTA la propria delibera del 4 ottobre 1995, con la quale è stata avviata l'istruttoria di cui all'articolo 14 della legge n. 287/90 nei confronti dell'Unione Nazionale Autoscuole e Studi di Consulenza Automobilistica, della Federazione Titolari Autoscuole e Agenzie d'Italia, del Consorzio Autoscuole Riunite del Trentino Srl e dell'Associazione Bolognese Autoscuole;

SENTITI in data 19 ottobre 1995 i rappresentanti dell'Unione Nazionale Autoscuole e Studi di Consulenza Automobilistica;

SENTITI in data 26 ottobre 1995 i rappresentanti della Federazione Titolari Autoscuole e Agenzie d'Italia;

SENTITI in data 3 novembre 1995 i rappresentanti del Consorzio Autoscuole Riunite del Trentino Srl;

SENTITO in data 6 novembre 1995 il rappresentante dell'Associazione Bolognese Autoscuole;

SENTITE nuovamente le parti in data 27 febbraio 1996;

VISTA la documentazione acquisita nel corso dell'istruttoria;

CONSIDERATO quanto segue:

I. PREMESSA

1. In data 4 ottobre 1995 l'Autorità ha deliberato, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, l'avvio di un'istruttoria nei confronti dell'Unione Nazionale Autoscuole e Studi di Consulenza Automobilistica (in seguito UNASCA) e della Federazione Titolari Autoscuole e Agenzie d'Italia (in seguito FEDERTAAI) in merito all'indicazione congiunta ai propri associati di una tariffa unica per i servizi prestati ai privatisti e nei confronti di UNASCA e FEDERTAAI, del Consorzio Autoscuole Riunite del Trentino Srl (in seguito CART) e dell'Associazione Bolognese Autoscuole (in seguito ABA) in merito all'indicazione dei corrispettivi da applicarsi in ambito provinciale per i servizi offerti dalle autoscuole ai propri allievi.

II. LE PARTI

2. L'UNASCA è un'associazione presente in tutto il territorio nazionale. Al suo interno si distinguono due sezioni a cui fanno capo rispettivamente autoscuole e studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto. L'organizzazione comprende strutture nazionali e strutture locali.

I principali scopi indicati nello statuto dell'Associazione sono la tutela degli interessi della categoria, lo sviluppo delle attività rappresentate, l'assistenza agli iscritti. L'UNASCA conta complessivamente circa 3.000 iscritti, di cui circa la metà sono titolari di autoscuola.

3. La FEDERTAAI è un'associazione presente in circa 70 province. Al suo interno si distinguono due sezioni a cui fanno capo rispettivamente autoscuole e studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto.

L'Associazione è organizzata sul territorio in Federazioni provinciali e Coordinamenti regionali.

I principali scopi indicati nello statuto dell'Associazione sono la tutela degli interessi della categoria, la prestazione di servizi di consulenza agli associati, l'elaborazione di ricerche nel campo della circolazione stradale e dei trasporti. FEDERTAAI conta complessivamente circa 850 iscritti, prevalentemente operanti nel settore delle autoscuole.

4. Il CART è stato costituito da titolari di autoscuole operanti nella Provincia di Trento ed attualmente conta 25 soci, titolari di 45 autoscuole.

I principali scopi indicati nello statuto del CART sono la gestione in comune di un parco autoveicoli e di un centro di istruzione, segnatamente per le patenti superiori. Inoltre il CART ha adottato deliberazioni concernenti le tariffe minime dei servizi delle autoscuole consorziate.

5. L'ABA è un'associazione alla quale risultano avere aderito 90 autoscuole nel 1992, 79 nel 1993 e 26 nel 1994.

Per quanto riguarda l'ambito di attività dell'ABA, risulta che la denominazione dell'associazione è stata utilizzata nella predisposizione di tariffari poi presentati da autoscuole alla Provincia e che quest'ultima ha considerato l'ABA destinataria, fra gli altri, delle proprie circolari recanti l'interpretazione della normativa di settore o concernenti aspetti organizzativi e procedurali.

La sede dell'ABA coincide con la sede della ABA Srl, società che svolge attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto ai sensi della legge n. 264/91. I soci dell'ABA Srl sono titolari di autoscuola o persone in altra veste operanti presso autoscuole.

III. LA DISCIPLINA DELL'ATTIVITÀ DELLE AUTOSCUOLE E DELLE MODALITÀ DI SVOLGIMENTO DEGLI ESAMI DI GUIDA

6. La disciplina delle autoscuole è contenuta principalmente negli artt. 122 e 123 del D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo Codice della strada), negli artt. 334-337 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 (regolamento di esecuzione), e nel Decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione del 17 maggio 1995, n. 317 (che sostituisce il precedente D.M. 3 agosto 1990, n. 301), recante norme regolamentari concernenti specificamente l'attività delle autoscuole. L'attività è soggetta ad autorizzazione e vigilanza amministrativa da parte delle Province - sulla base di direttive del Ministero dei Trasporti e della Navigazione - ed a vigilanza tecnica da parte degli uffici provinciali della Direzione generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

7. L'articolo 123, comma 3, del Nuovo Codice della strada dispone che "i compiti delle Province in materia di autorizzazione e di vigilanza amministrativa sulle autoscuole sono svolti sulla base di apposite direttive emanate dal Ministero dei Trasporti, nel rispetto dei principi legislativi ed in modo uniforme per la vigilanza tecnica sull'insegnamento e per la limitazione numerica delle autoscuole in relazione alla popolazione, all'indice della motorizzazione e alla estensione del territorio".

In attuazione di tale disposizione di legge, il D.M. n. 317/1995 prevede che nuove autorizzazioni possano essere rilasciate dalle Province qualora risulti rispettato il rapporto di un'autoscuola ogni 15.000 abitanti residenti nel comune (tale rapporto sostituisce quello di un'autoscuola ogni 12.000 abitanti, previsto dall'articolo 17 del precedente D.M. n. 301/1990). Nelle province in cui l'indice di motorizzazione (abitanti/veicoli) è superiore del 10% all'indice nazionale, le autorizzazioni sono consentite nei comuni che hanno almeno 12.000 abitanti. Nel corso degli ultimi anni, alcune Province non hanno rilasciato nuove autorizzazioni all'esercizio dell'attività di autoscuola, nell'attesa dell'emanazione del regolamento ministeriale previsto dal Nuovo Codice della strada per la determinazione del rapporto tra il numero delle autoscuole ed il numero degli abitanti per ciascun comune. Altre Province, applicando le disposizioni contenute nell'articolo

17 del D.M. n. 301/1990 (normativa previgente al Nuovo Codice della strada), che poneva il limite massimo di un'autoscuola ogni 12.000 abitanti, parimenti non hanno accolto nuove domande di autorizzazione.

8. Non vi sono disposizioni di legge in materia di determinazione dei prezzi dei servizi offerti dalle autoscuole. Tuttavia il D.M. n. 317/1995 dispone (articolo 1, comma 2) che "le Province accertano la congruità delle tariffe minime praticate per le prestazioni delle autoscuole ai fini della vigilanza sulla loro applicazione. Il tariffario, secondo il modello allegato, è vidimato dalle province ed esposto nei locali delle autoscuole".

Sul punto, il testo del nuovo regolamento riprende quello della disposizione di cui all'articolo 5, comma 10, del D.M. n. 301/1990 - anch'essa non prevista da una norma legislativa - aggiungendo la specificazione della vidimazione amministrativa e recando in allegato il modello di tariffario.

Le disposizioni ministeriali in materia di tariffe sono state interpretate ed applicate in modo difforme. Alcune Amministrazioni provinciali hanno determinato con deliberazioni consiliari o di giunta le tariffe minime obbligatorie nella provincia. Altre Amministrazioni hanno ritenuto di non dovere emanare atti amministrativi o regolamentari ed hanno prescritto il deposito dei tariffari delle singole autoscuole presso l'Amministrazione stessa. In alcune province i tariffari sono stati vidimati dall'Amministrazione.

9. Per quanto riguarda le modalità di svolgimento degli esami di guida, dal 1° gennaio 1995, ai sensi dell'articolo 121, comma 9, del Nuovo Codice della strada, tutti i candidati al conseguimento della patente - esclusa quella di categoria A - devono presentarsi all'esame di guida con un'autovettura avente doppi comandi.

In proposito, con la Circolare n. 183 del 7 dicembre 1994 il Ministero dei Trasporti ha precisato che i candidati non iscritti ad un'autoscuola - cd. privatisti - devono servirsi, ai fini dello svolgimento dell'esame, esclusivamente di un veicolo messo a disposizione da un'autoscuola o da un autonoleggiatore autorizzato. Il candidato deve essere comunque accompagnato da un istruttore riconosciuto idoneo dal Ministero dei Trasporti e provvisto di un patentino rilasciato dalla Provincia all'istruttore che sia dipendente di un'autoscuola. Il patentino, ancorché intestato personalmente all'istruttore, è chiesto dall'autoscuola e rimane nella materiale disponibilità del titolare di quest'ultima. Inoltre, alcune Amministrazioni provinciali hanno ritenuto di dover precisare che nel caso in cui il servizio al candidato privatista è prestato da un autonoleggiatore, occorre il consenso dell'autoscuola alla quale appartiene l'istruttore che assiste il candidato per conto dell'autonoleggiatore.

IV. I MERCATI RILEVANTI

a) I mercati del prodotto e la loro dimensione geografica

10. L'insieme dei servizi resi ai privatisti che sostengono l'esame di guida costituisce un mercato rilevante ai fini del presente procedimento. Tali servizi consistono principalmente nella messa a disposizione di un'autovettura a doppi comandi e nella presenza di un istruttore in occasione della prova di esame. Inoltre, nel servizio sono talvolta inclusi la prenotazione dell'esame e la prova della vettura.

L'altro mercato interessato è quello dei servizi resi dalle autoscuole agli allievi che intendono apprendere la guida degli autoveicoli e conseguire la patente. Al riguardo, l'attività delle autoscuole consiste essenzialmente nello svolgimento di corsi di teoria e di esercitazioni di guida, nonché nel disbrigo delle pratiche amministrative inerenti alle patenti.

11. L'estensione geografica di tali mercati è limitata dalla scarsa mobilità dei consumatori per il reperimento dei servizi sopra indicati. Inoltre, in base alle disposizioni vigenti, i candidati al conseguimento all'abilitazione alla guida possono sostenere gli esami esclusivamente nella provincia in cui si trova il luogo di residenza, salva soltanto la dimostrazione di fondati motivi per sostenere l'esame altrove. Anche se nelle aree metropolitane, nelle quali si riscontra una maggiore concentrazione di autoscuole sul territorio, la propensione del consumatore a spostarsi sembra molto ridotta, i mercati geografici rilevanti appaiono di estensione tendenzialmente coincidente con il territorio provinciale.

b) Le caratteristiche dei mercati rilevanti

12. A partire dal 1° gennaio 1995, i servizi ai privatisti possono essere offerti dalle autoscuole e dagli autonoleggiatori.

Attualmente in Italia operano oltre 6.000 autoscuole, pari a circa una ogni 9.000 abitanti, mentre la presenza degli autonoleggiatori risulta marginale e circoscritta a poche realtà locali. Relativamente alle

condizioni di entrata su tale mercato, va osservato che in base ai rapporti massimi autoscuole/abitanti indicati nel DM n. 317/95, in ben pochi comuni possono essere rilasciate nuove autorizzazioni. In particolare, sulla base dei dati del Ministero dei Trasporti, risulta che nel 1994 solo nella Provincia di Trieste il rapporto abitanti/autoscuole è stato superiore a 15.000 e che solo in poche altre Province tale rapporto è stato superiore a 12.000.

Gli autonoleggiatori che intendono entrare nel mercato dei servizi ai privatisti incontrano notevoli difficoltà, in quanto devono avvalersi di un istruttore che opera presso un'autoscuola.

I servizi offerti ai privatisti presentano caratteristiche piuttosto standardizzate e pertanto il prezzo risulta l'elemento decisivo per la scelta del consumatore.

Nel 1994, sono state svolte circa 108.000 prove di esame da candidati privatisti (dati del Ministero dei Trasporti), pari a circa il 15% degli esami di guida complessivamente sostenuti. Non sono disponibili dati attendibili per il 1995, benché sia ragionevole ritenere che a seguito dell'entrata in vigore del Nuovo Codice della strada che istituisce l'obbligo di noleggiare un'autovettura a doppi comandi per i candidati che sostengono l'esame di guida, il numero dei privatisti sia diminuito.

Il mercato dei servizi resi ai privatisti può essere stimato tra i 20 ed i 25 miliardi di lire.

13. Relativamente al mercato dei servizi resi dalle autoscuole ai propri allievi, nel 1994 i candidati agli esami sono stati circa 738.000 (dati del Ministero dei Trasporti). La dimensione media dell'attività delle autoscuole risulta quindi essere pari a circa 120 candidati l'anno.

L'attività svolta dalle autoscuole ha subito una progressiva contrazione a partire dal 1989, in conseguenza dell'andamento demografico nazionale. Attualmente il fatturato annuo del settore delle autoscuole in Italia, limitatamente alle iscrizioni, ai corsi di teoria e serie di 18-20 lezioni di guida per allievo, può essere stimato in circa 700 miliardi di lire.

V. LE RISULTANZE ISTRUTTORIE

a) L'indicazione, da parte di UNASCA e FEDERTAAI, del prezzo dei servizi delle autoscuole ai privatisti

14. In data 14 dicembre 1994 UNASCA e FEDERTAAI annunciavano di avere concordato il prezzo che le autoscuole avrebbero praticato ai candidati privatisti che si fossero rivolti alle autoscuole per sostenere l'esame di guida. L'annuncio avveniva attraverso un comunicato stampa della FEDERTAAI, nel quale si rendeva noto che "i titolari delle autoscuole hanno comunemente deciso di applicare agli autodidatti una tariffa sociale di lire 230.000", comprendente una lezione di guida, la prenotazione agli esami, l'auto con il doppio comando, l'istruttore accompagnatore e l'assicurazione dell'esaminatore e del conducente in occasione dell'esame. L'indicazione del prezzo fornita congiuntamente da UNASCA e FEDERTAAI era oggetto di un articolo del quotidiano Corriere della Sera in data 15 dicembre 1994, nel quale si faceva riferimento ad un prezzo di 260.000 lire, comprendente i servizi sopra indicati ed inoltre il cambio di codice da privato ad allievo dell'autoscuola. Successivamente, le associazioni hanno comunicato ai propri iscritti che l'indicazione di prezzo era rettificata in 230.000 lire, a seguito di una precisazione del Ministero dei Trasporti, secondo la quale il privatista può conservare il proprio codice, senza assumere quello dell'autoscuola (infatti il "cambio codice" avrebbe richiesto al candidato un versamento ulteriore di 27.000 lire a favore dell'erario).

15. L'indicazione di prezzo interveniva in un momento in cui l'entrata in vigore del Nuovo Codice della strada apriva lo spazio per lo svolgimento di una attività non riservata alle autoscuole. UNASCA e FEDERTAAI avevano chiesto al Ministero che le sole autoscuole potessero prestare i servizi ai privatisti, a meno che questi non avessero preferito provvedere alla trasformazione della propria autovettura. Con la Circolare n. 183/94, il Ministero indicava, invece, che i servizi ai privatisti avrebbero potuto essere offerti anche dagli autonoleggiatori. Tuttavia, l'entrata nel mercato di questi ultimi si rivelava oltremodo difficile, a causa delle prescrizioni concernenti il possesso del patentino da parte degli istruttori che avessero inteso collaborare con gli autonoleggiatori.

Le associazioni delle autoscuole erano consapevoli di una siffatta difficoltà di entrata degli autonoleggiatori. Con lettere del 14 dicembre 1994 e del 19 dicembre 1994, la Segreteria nazionale dell'UNASCA invitava le strutture provinciali dell'associazione a vigilare sul movimento degli istruttori in servizio presso le autoscuole.

16. Ulteriori indicazioni circa i servizi ai privatisti erano oggetto di comunicazioni delle associazioni ai propri iscritti. In particolare, la struttura centrale di UNASCA in data 19 dicembre 1994 inviava una lettera ai Segretari provinciali nella quale, tra l'altro, si invitavano questi ultimi ad informare gli iscritti circa la

necessità di rispettare le indicazioni di prezzo ed in particolare di non praticare un prezzo inferiore a quello suggerito, al fine di scoraggiare gli aspiranti al conseguimento della patente dal presentarsi agli esami di guida come privatisti. Quale dovesse essere il comportamento è illustrato dalle lettere circolari UNASCA del 19 dicembre 1994 e dell'8 febbraio 1995, indirizzate ai segretari provinciali. Nella prima di tali lettere, si legge: "(...) elemento su cui vigilare sarà dato dall'eventualità che qualche istruttore con auto a noleggio non faccia guida o prova prima degli esami. La vettura va usata esclusivamente durante l'esame (...) La mezz'ora di prova dell'auto prima dell'esame deve essere solo (sottolineatura nel testo) prova. Noi saremo portati a considerarla ed a farla diventare una lezione. Attenzione! Si tratta di privato che è convinto di essere preparato e non viene da noi per imparare. Quindi ... prova ed accompagnamento neutrale (sottolineatura nel testo) all'esame. Altro è se cambia idea". Nella seconda lettera, si legge: "Rimane che per la prova dell'autovettura il tempo previsto, per noi, è ancora di mezz'ora. Si è detto ai giornali ed in televisione da parte FEDERTAAI di due lezioni (sottolineatura nel testo) di guida da mezz'ora (...) se volete chiamarle lezioni va anche bene, ma cercate di non farle, di non insegnare, per le ragioni che avevo avuto modo di esporre precedentemente".

Inoltre, con le citate lettere e con un'altra del 23 dicembre 1994 si raccomandava ai segretari provinciali di invitare le autoscuole a limitare il numero dei candidati privatisti a cui prestare il servizio e comunque a non svolgere attività promozionali volte ad acquisire tali candidati.

17. Dalla documentazione e dalle informazioni raccolte in istruttoria è inoltre emerso che in genere la tariffa praticata dalle autoscuole ai privatisti non risulta inferiore alle 200.000 lire. Nella provincia di Roma, che appare costituire l'unico ambito territoriale dove le autoscuole subiscono una vivace concorrenza da parte degli autonoleggiatori, attualmente si registrano nella maggior parte dei casi prezzi al pubblico sensibilmente inferiori.

Ciò è stato in particolare confermato dalla società di autonoleggio MGR Snc (in seguito MGR), convocata in audizione ai sensi dell'articolo 4, comma 9, del D.P.R. n. 461/1991, la quale ha affermato che nel gennaio 1995 le autoscuole romane che offrivano servizi ai privatisti praticavano un prezzo compreso tra le 200.000 e le 450.000 lire. A seguito dell'ingresso di MGR sul mercato, alcune autoscuole hanno ribassato il proprio prezzo. MGR, infatti, praticando una tariffa di sole 85.000 lire, aveva acquisito nei primi mesi del 1995 una quota del mercato romano piuttosto consistente. Tale quota è andata via via riducendosi, allorché le autoscuole romane hanno ridotto la differenza tra i propri prezzi e quelli di MGR. Si stima che attualmente, delle oltre 400 autoscuole operanti in Roma, circa l'80% applica un prezzo inferiore a 150.000 lire.

18. UNASCA ha fornito all'Autorità un prospetto recante le modalità di calcolo del prezzo di 230.000 lire. Da tale prospetto si evince che i costi sopportati per la presentazione di un candidato privatista a ciascuna sessione di esami ammonta a circa 138.000 lire (di cui 104.000 lire per l'uso dell'autovettura), ipotizzando che il periodo di tempo complessivo di prestazione del servizio ad un singolo candidato sia di tre ore, per l'incidenza di notevoli tempi di attesa.

b) Accordi a livello locale per la determinazione del livello di prezzo dei servizi resi dalle autoscuole ai propri allievi

19. Per quanto riguarda le indicazioni di prezzo concernenti i servizi resi dalle autoscuole ai propri allievi, fornite da UNASCA e FEDERTAAI a livello locale, l'analisi condotta dall'Autorità ha avuto riguardo alle province nelle quali le due associazioni nazionali risultavano maggiormente rappresentative sulla base del numero degli iscritti ed ad altre province in cui più forti erano gli indizi di deliberazioni delle associazioni in materia di prezzi. Le province considerate sono quelle di Torino, Cagliari e Brindisi per UNASCA e quella di Bologna per FEDERTAAI.

Gli iscritti ad UNASCA sono pari al 63% degli operatori presenti nella provincia di Brindisi, al 43% degli operatori presenti nella provincia di Torino ed al 16% di quelli presenti nella provincia di Cagliari. La consistenza associativa di FEDERTAAI a Bologna risulta pari al 43% degli operatori presenti nella provincia, a partire dal 1994.

In tali ambiti locali è emerso quanto segue. Relativamente alle indicazioni di prezzo fornite da UNASCA, a Torino, Cagliari e Brindisi, risulta che gli organi periferici dell'associazione hanno presentato indicazioni di prezzo alle Amministrazioni provinciali, quali proposte in vista di successive determinazioni da parte di queste ultime. In particolare, a Torino nel 1992 e a Cagliari nel 1994 sono stati presentati tariffari che tuttavia non sono stati adottati dalle rispettive Amministrazioni provinciali. A Brindisi è stato presentato un tariffario nel 1995, che è attualmente all'esame dell'Amministrazione provinciale.

FEDERTAAI ha predisposto un tariffario a Bologna nel 1994. Tale tariffario è stato poi sottoscritto individualmente da 36 autoscuole e successivamente presentato da queste ultime all'Amministrazione provinciale. Secondo quanto dichiarato dall'Amministrazione provinciale, le autoscuole che hanno sottoscritto i tariffari FEDERTAAI hanno praticato prezzi conformi a quelli previsti dal tariffario.

20. CART ha adottato con deliberazioni assembleari tariffari minimi nel 1991, aggiornati nel 1993 e successivamente nel 1995. I tariffari sono stati adottati sulla base dello statuto del Consorzio, che prevede che l'attività consortile consista, tra l'altro, "nel favorire la determinazione di condizioni e di prezzi minimi da adottare nelle autoscuole socie al fine di evitare la concorrenza sleale tra soci e creare condizioni organizzative omogenee". L'inosservanza delle tariffe minime, come qualsiasi altra inosservanza delle decisioni degli organi sociali, può essere sanzionata in base allo statuto.

Da quanto emerso in corso di istruttoria, la quasi totalità delle autoscuole aderenti al Consorzio non pratica prezzi inferiori ai minimi stabiliti. Alcune applicano prezzi superiori, in particolare in località diverse dalla città capoluogo.

CART ha dichiarato che la quantificazione delle tariffe minime trae spunto da una comparazione tra province limitrofe e che le tariffe vengono aggiornate sulla base degli indici ISTAT sull'evoluzione generale dei prezzi.

21. ABA ha adottato tariffari negli anni 1992-1994, con decisioni dell'assemblea dell'Associazione. I tariffari recano il logo dell'Associazione, che usa stampare il modulo del tariffario in due versioni, l'una recante gli importi e l'altra senza gli importi. I tariffari sono stati sottoscritti individualmente dalle singole autoscuole e successivamente presentati da queste ultime all'Amministrazione provinciale. In particolare, sono stati presentati 90 tariffari dell'ABA nel 1992, 79 nel 1993 e 26 nel 1994, anno nel quale gli importi indicati nel tariffario ABA e quelli indicati nel tariffario FEDERTAAI sono risultati identici.

Secondo quanto emerso nel corso dell'audizione dell'ABA, i prezzi previsti dal tariffario non sono stati determinati in base ai costi, ma tenendo unicamente conto dei prezzi precedentemente in vigore. È emerso inoltre che ciascuna autoscuola pratica prezzi conformi a quelli previsti dal tariffario depositato. Tale circostanza è stata confermata dall'Amministrazione provinciale.

c) Le argomentazioni delle parti

22. In merito all'accordo tra UNASCA e FEDERTAAI concernente l'applicazione da parte degli associati di una tariffa uniforme per i servizi resi ai privatisti che si rivolgono alle autoscuole per sostenere l'esame pratico di guida, entrambe le Associazioni, pur sostenendo di essere state indotte ad una siffatta soluzione al fine di evitare comportamenti di tipo speculativo nei confronti dei consumatori da parte di alcune autoscuole, che avrebbero potuto in tal modo danneggiare l'immagine degli operatori del settore, non hanno comunque negato che l'intendimento fosse anche quello di evitare una concorrenza a livelli di prezzo inferiori, come risulta dalla documentazione acquisita. FEDERTAAI ha inoltre sostenuto che le associazioni sono sindacati rappresentativi di una categoria a livello nazionale e che in tale veste devono farsi carico, tra l'altro, di aspetti di natura sociale; del resto l'opportunità di una tariffa sociale era stata espressa alle associazioni dal dirigente del competente ufficio del Ministero dei Trasporti, in occasione di riunioni presso il Ministero stesso. FEDERTAAI ha inoltre sottolineato che l'uso, in occasione dell'esame di guida, di un'autovettura avente doppi comandi è stato imposto dal legislatore per motivi di sicurezza e che l'associazione ha dato indicazioni volte ad evitare comportamenti irresponsabili e poco seri sotto il profilo concorrenziale. Ha sostenuto inoltre che le autoscuole sono deputate ad assolvere compiti - in particolare quello dell'istruzione, formazione ed educazione stradale - che hanno rilevanza pubblica e sono propri dello Stato e da questo delegati alle autoscuole stesse. Tale *status* giustificherebbe un sistema di tariffe congrue, eque e socialmente accettabili.

Da quanto sopra discenderebbe inoltre l'impossibilità di paragonare l'attività svolta dalle autoscuole con i servizi offerti dagli autonoleggiatori. Questi ultimi, che possono mettere a disposizione dei privatisti l'autovettura a doppi comandi in base ad una semplice circolare ministeriale, non svolgono attività didattica e formativa e, a differenza delle autoscuole, non devono dotarsi di una struttura complessa e costosa, in termini di personale e di mezzi. Pertanto, secondo FEDERTAAI, non può sussistere alcun tipo di concorrenza tra due entità così diverse tra loro.

UNASCA ha sostenuto che i suggerimenti indirizzati da associazioni sindacali ai propri aderenti in merito alla determinazione di una giusta remunerazione non possono configurarsi come intese restrittive della concorrenza, vietate dalla legge n. 287/90, la quale farebbe riferimento, all'articolo 2 ed all'articolo 15, solo a comportamenti di imprese produttrici di beni o servizi.

Quanto ai costi del servizio ai privatisti, UNASCA ha ribadito che le autoscuole aderenti alle associazioni non usano offrire i propri servizi ad una pluralità di candidati per ciascuna sessione di esami e che esse non vanno alla ricerca dei candidati presso gli Uffici della Motorizzazione civile o altrove. UNASCA ha inoltre sostenuto che non può essere considerata antigiuridica la pretesa dei titolari di autoscuole di evitare che gli istruttori loro dipendenti prestassero la propria opera a favore di altri soggetti. Peraltro, secondo UNASCA gli autonoleggiatori non incontrano difficoltà nel reperire gli istruttori, in quanto

in numerosi casi il patentino rilasciato dall'Amministrazione provinciale, necessario affinché l'istruttore possa assistere il candidato in occasione dell'esame, è detenuto dallo stesso istruttore, anziché dall'autoscuola.

UNASCA e FEDERTAAI hanno inoltre affermato che in ogni caso le Associazioni non hanno alcun potere di imporre agli associati, che rappresentano solo 2.350 delle 6.350 operanti in Italia, il rispetto della tariffa indicata ed hanno aggiunto che in più di un'occasione le autoscuole non si sono adeguate alle indicazioni di prezzo.

UNASCA sostiene che l'incidenza sul piano economico della remunerazione dei servizi resi ai privatisti è talmente modesta, da doversi escludere che la concorrenza sia stata falsata in maniera consistente.

FEDERTAAI ha infine affermato di essersi comportata in buona fede, nella convinzione di operare nell'ambito dell'attività sindacale e non in quella commerciale. A conferma di ciò, è stata presentata copia di una lettera con cui la struttura centrale della FEDERTAAI ha comunicato ai Segretari provinciali, in data 15 novembre 1995, la revoca della precedente comunicazione concernente il prezzo dei servizi ai privatisti, a seguito dell'avvio del procedimento da parte dell'Autorità.

23. In merito alla determinazione a livello locale del prezzo dei servizi resi dalle autoscuole ai propri allievi, i rappresentanti nazionali di UNASCA e FEDERTAAI hanno affermato che le rispettive associazioni sono unitarie e che tuttavia le strutture centrali delle associazioni non hanno la disponibilità di precise e complete informazioni circa i tariffari locali. In particolare, UNASCA e FEDERTAAI hanno sostenuto che le strutture centrali dell'associazione non hanno autorizzato, né approvato i comportamenti tenuti in ambito locale; le strutture centrali non erano neppure a conoscenza di tali comportamenti, riferibili agli iscritti e non all'associazione. Peraltro, hanno dichiarato di aver più volte sollecitato la determinazione di tariffe minime. In particolare, UNASCA, nel corso dell'audizione del 19 ottobre 1995, ha dichiarato di aver "più volte sollecitato gli associati a riunirsi a livello provinciale al fine di determinare un'unica struttura tariffaria da proporre alle Amministrazioni provinciali". Successivamente, nel corso dell'audizione del 27 febbraio 1996, UNASCA ha ribadito di avere "sempre sostenuto l'adozione di tariffe minime in ambito provinciale". FEDERTAAI, nel corso dell'audizione del 26 ottobre 1995, ha dichiarato che da sempre "in ambito provinciale gli associati si accordavano per stabilire il livello tariffario da praticare al pubblico (...) Da sempre peraltro l'Associazione elabora delle tabelle dei costi e dell'utile di azienda che sono solo indicative per le singole autoscuole ai fini della determinazione della tariffa. L'indicazione del livello tariffario alle autoscuole, infatti, ha l'unico scopo di sollecitare queste ultime ad attestarsi intorno a livelli di prezzo rispondenti ai costi effettivamente sostenuti". Successivamente, nel corso dell'audizione del 27 febbraio 1996, ha affermato che "è possibile che nell'ambito di strutture locali dell'associazione si svolgano riunioni nelle quali tra l'altro si discute in materia di prezzi".

Inoltre, le stesse Amministrazioni provinciali avrebbero in qualche caso invitato le singole autoscuole a comunicare tariffe concordate, in tal modo ingenerando il convincimento della liceità del comportamento.

UNASCA e FEDERTAAI hanno, inoltre, espressamente affermato che sarebbe auspicabile giungere alla determinazione di un tariffario unico, al fine di evitare atti di concorrenza sleale da parte di alcune autoscuole consistenti nell'adozione di prezzi particolarmente bassi che di per sé non permettono la copertura dei costi effettivamente sostenuti e costituiscono un valido indizio del mancato rispetto, da parte dell'autoscuola, delle leggi in materia fiscale e previdenziale.

UNASCA ha sottolineato che i tariffari predisposti a Torino, a Cagliari e a Brindisi non hanno avuto effetto, in quanto le locali Amministrazioni provinciali non si sono pronunciate su di essi.

FEDERTAAI ha altresì aggiunto che, in ogni caso, la determinazione finale del prezzo che le singole autoscuole praticano al pubblico varia a seconda dei prezzi praticati dalle altre autoscuole concorrenti, in considerazione anche della progressiva contrazione della domanda dei servizi da esse offerti.

24. I rappresentanti del CART hanno dichiarato che l'adozione del tariffario era apparsa del tutto in linea con lo statuto del Consorzio ed era avvenuta allo scopo di evitare la concorrenza sleale, l'abusivismo e l'inosservanza delle leggi da parte delle imprese. Hanno affermato inoltre di non esser stati consapevoli che l'adozione dei tariffari potesse costituire violazione delle disposizioni legislative poste a tutela della concorrenza e del mercato. Peraltro, secondo il CART, ai fini dell'applicazione della legge n. 287/90 la provincia di Trento, nella quale risiedono circa 400.000 abitanti, pari allo 0,7% della popolazione italiana, non costituirebbe una parte rilevante del mercato nazionale.

Hanno infine presentato copia della deliberazione dell'Assemblea del Consorzio del 3 febbraio 1996, con cui è stata sospesa la precedente deliberazione concernente le tariffe minime.

25. Il rappresentante dell'ABA ha dichiarato che gli incontri tra i titolari di autoscuola sono avvenuti per discutere prevalentemente i problemi inerenti ai rapporti con le amministrazioni pubbliche, quali la Motorizzazione Civile e la Provincia. Quest'ultima avrebbe sempre manifestato la propria preferenza ad avere

come interlocutore un'entità rappresentativa delle autoscuole operanti nella provincia, anche per quanto attiene al tema dei prezzi.

VI. VALUTAZIONE DELLA FATTISPECIE

a) L'indicazione di prezzo delle associazioni nazionali di categoria per i servizi resi dalle autoscuole ai privatisti

1) Il carattere restrittivo dell'intesa

26. Contrariamente a quanto sostenuto da UNASCA, le deliberazioni di UNASCA e di FEDERTAAI concernenti i servizi resi dalle autoscuole ai privatisti costituiscono un'intesa ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 287/90. Infatti, come già affermato dall'Autorità, tale disposizione fa riferimento, tra l'altro, alle deliberazioni di associazioni d'impres e non richiede, quale ulteriore elemento di qualificazione della fattispecie, che i soggetti considerati svolgano direttamente attività economica (provvedimento del 2 luglio 1993, proc. I/43, ANIA; provvedimento del 14 dicembre 1994, proc. I/101, *Tariffe amministratori condomini*). Anche la Corte di Giustizia delle Comunità Europee, nell'applicazione dell'articolo 85 del Trattato, ha ripetutamente affermato che un'intesa restrittiva della concorrenza può essere posta in essere da un'associazione di imprese (sentenza del 27 gennaio 1987, causa n. 45/85, *Verband der Sachversicherer/Commissione*).

27. L'oggetto di tale intesa è rappresentato da indicazioni di prezzo che hanno una natura restrittiva della concorrenza, in quanto suscettibili di determinare o di agevolare il coordinamento del comportamento delle imprese sul mercato. La natura restrittiva dell'intesa è confermata, alla stregua dei principi espressi dalla Corte di Giustizia delle Comunità Europee, dal fatto che tali indicazioni di prezzo costituiscono "l'espressione fedele della volontà di coordinare il comportamento degli associati sul mercato" (sentenza del 27 gennaio 1987, causa n. 45/85, *Verband der Sachversicherer/Commissione*, cit.).

Al riguardo, a prescindere dall'eventuale carattere vincolante di tali indicazioni di prezzo nei rapporti tra le imprese associate e le associazioni, le indicazioni stesse comunque possono svolgere una funzione di orientamento per il coordinamento del comportamento concorrenziale, suggerendo le linee direttrici dell'azione degli associati. La Corte di Giustizia delle Comunità Europee ha avuto modo più volte di affermare che "la fissazione di un prezzo -sia pure meramente indicativo - pregiudica il gioco della concorrenza in quanto consente a ciascun partecipante di prevedere quasi con certezza quale sarà la politica dei prezzi dei suoi concorrenti" (sentenza del 17 ottobre 1972, causa n. 8/72, *Vereeniging Van Cementhandelaren/Commissione*; in tal senso anche la sentenza del Tribunale di Primo Grado del 10 marzo 1992, causa n. 13/89, *ICI/Commissione*).

Inoltre, l'intesa ha avuto per oggetto le modalità di svolgimento del servizio, la limitazione della produzione dello stesso nonché l'impedimento dell'accesso degli autonoleggiatori al mercato. In particolare, relativamente al primo di tali aspetti, va osservato che, a fronte di un servizio che per sua natura appare già parzialmente standardizzato, le associazioni hanno fornito indicazioni circa il tempo di prova dell'autovettura a doppi comandi adottando in tal modo una misura di normalizzazione volta "ad impedire ai membri di differenziare i loro prodotti e ad evitare che essi si facessero concorrenza" (sentenza della Corte di Giustizia delle Comunità Europee dell'11 luglio 1989, causa n. 246/86, *Belasco/Commissione*). Per quanto concerne il secondo aspetto, le associazioni hanno invitato le autoscuole a limitare il numero dei candidati privatisti a cui prestare il servizio e a non svolgere attività promozionali.

Per quanto concerne l'ultimo aspetto, le associazioni hanno inteso vigilare affinché gli istruttori non collaborassero con gli autonoleggiatori. Considerato che il patentino - del quale deve essere in possesso l'istruttore che intende assistere il candidato per conto di un autonoleggiatore - è normalmente nella disponibilità delle autoscuole, la sopraindicata vigilanza è stata idonea a costituire una barriera all'entrata degli autonoleggiatori nel mercato.

28. Le indicazioni di prezzo per i servizi resi dalle autoscuole ai privatisti fornite da UNASCA e FEDERTAAI, che sono associazioni di significative dimensioni e diffuse sul territorio nazionale, possono determinare effetti sulla concorrenza in una pluralità di mercati locali, corrispondenti tendenzialmente all'intero territorio nazionale.

29. L'intesa risulta altresì consistente, ai sensi dell'articolo 2, comma 2, della legge n. 287/90, in relazione, tra l'altro, all'incidenza del numero delle imprese associate destinatarie delle indicazioni di prezzo, rispetto al numero totale delle imprese operanti nel mercato.

Le autoscuole aderenti ad UNASCA e a FEDERTAAI costituiscono complessivamente circa il 37% delle autoscuole presenti sull'intero territorio nazionale. In particolare, all'UNASCA aderisce circa il 25% delle autoscuole, mentre a FEDERTAAI il 12% circa. Peraltro, la percentuale delle imprese aderenti a ciascuna delle due associazioni nazionali, rispetto al totale delle imprese del settore, è sensibilmente differenziata a seconda dei vari ambiti provinciali ed in alcuni di essi le autoscuole aderenti costituiscono una percentuale significativamente elevata delle autoscuole operanti.

2) Gli effetti dell'intesa

30. Attualmente le autoscuole, complessivamente considerate, non subiscono una significativa pressione concorrenziale, essendo estremamente circoscritta la presenza di autonoleggiatori concorrenti; tale circostanza fa sì che il prezzo praticato ai privatisti non si discosti significativamente da quanto indicato dalle associazioni di categoria. Solo nella città di Roma i prezzi al pubblico praticati dalle autoscuole si sono attestati su livelli sensibilmente inferiori. In tale mercato l'ingresso di un solo autonoleggiatore è stato sufficiente a determinare una riduzione del prezzo medio praticato in misura superiore al 30%, evidenziando l'artificialità del livello di prezzo stabilito dalle associazioni.

Una siffatta variazione del prezzo in conseguenza dell'ingresso di un autonoleggiatore nel mercato conferma l'elevato grado di sostituibilità esistente tra i servizi offerti dalle autoscuole ai privatisti e quelli offerti agli stessi dagli autonoleggiatori. Non appare pertanto condivisibile quanto affermato dalle parti secondo le quali le autoscuole e gli autonoleggiatori non sono in concorrenza per quanto riguarda i servizi resi ai privatisti.

31. Nel complesso, tuttavia, le indicazioni di prezzo fornite da UNASCA e FEDERTAAI hanno contribuito in modo rilevante all'allineamento del comportamento delle autoscuole presenti sul mercato, in quanto esse, ritenendo di essere al riparo da una concorrenza su livelli di prezzo inferiori a quello suggerito, si sono adeguate al livello di prezzo concordato dalle due associazioni. Al riguardo va infatti considerato che, a prescindere dallo scopo perseguito dalle parti, l'indicazione di prezzo, annunciata attraverso un comunicato stampa, è stata portata a conoscenza non solo dei potenziali utenti del servizio, ma anche delle autoscuole non aderenti alle associazioni, le quali hanno avuto la possibilità di "allineare i loro prezzi a quelli dei membri, in modo da rafforzare gli effetti dell'accordo all'esterno del gruppo dei membri" (sentenza della Corte di Giustizia delle Comunità Europee dell'11 luglio 1989, causa n. 246/86, *Belasco/Commissione*, cit.).

Hanno avuto altresì in larga misura effetto la limitazione della produzione del servizio e l'impedimento dell'accesso degli autonoleggiatori al mercato.

32. In un mercato quale quello in esame, in cui il servizio offerto ai privatisti è piuttosto standardizzato, potendo eventualmente differenziarsi per il periodo di prova dell'autovettura, ed in cui di conseguenza il prezzo costituisce un fattore decisivo per la scelta dell'operatore da parte del consumatore, la limitazione della concorrenza di prezzo appare ripercuotersi in modo particolarmente negativo sul benessere degli utenti del servizio. Peraltro, la predeterminazione di un prezzo uniforme non dà conto del diverso grado di efficienza degli operatori e limita la possibilità per le imprese più efficienti di adottare politiche di prezzo aggressive per aumentare il proprio volume di attività e conseguire economie di scala.

33. Per quanto sopra esposto, l'intesa, concernente la fissazione del prezzo, la limitazione della produzione del servizio e l'impedimento dell'accesso degli autonoleggiatori al mercato, ha avuto per oggetto e per effetto una consistente restrizione della concorrenza all'interno del mercato nazionale, e pertanto configura una violazione dell'articolo 2, comma 2, lettere a) e b), della legge n. 287/90.

b) Accordi a livello locale per la determinazione del livello di prezzo dei servizi resi dalle autoscuole ai propri allievi

1) Il carattere restrittivo delle intese

34. I tariffari adottati in ambito provinciale da UNASCA e FEDERTAAI, dal CART e dall'ABA per i servizi resi dalle autoscuole ai propri allievi, in quanto deliberati da associazioni o consorzi di imprese, costituiscono intese ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 287/90.

Ai fini dell'applicazione della legge n. 287/90, i comportamenti tenuti dagli organi provinciali di UNASCA e FEDERTAAI sono riferibili alle associazioni. Tale riferibilità non viene meno nel caso in cui le strutture centrali delle due associazioni nazionali non abbiano una conoscenza dettagliata dei comportamenti tenuti dagli organi provinciali in materia di tariffe, in quanto i comportamenti stessi costituiscono attuazione delle strategie adottate da entrambe le associazioni nazionali, volte all'adozione di tariffari minimi. Al

riguardo, è sufficiente osservare che UNASCA ha sempre sostenuto l'adozione di tariffe minime in ambito provinciale ed ha più volte sollecitato gli associati a riunirsi a livello locale al fine di determinare un'unica struttura tariffaria da proporre alle Amministrazioni provinciali. FEDERTAAI ha riconosciuto di aver elaborato prospetti dei costi e dell'utile ai fini della determinazione di una tariffa, portandoli a conoscenza dei propri associati che in ambito provinciale si accordavano per stabilire il livello dei prezzi da praticare al pubblico.

35. Le disposizioni in materia tariffaria contenute nel D.M. n. 317/95, al pari di quelle contenute nel previgente D.M. n. 301/90, non prevedono l'adozione di tariffari da parte di associazioni o consorzi d'impresе, né l'adozione di tariffari collettivi di qualsiasi tipo. Peraltro, una disposizione ministeriale che prevedesse l'adozione di tariffari collettivi non sarebbe comunque idonea - neppure nel caso in cui i tariffari siano stati vidimati dall'Amministrazione provinciale - ad impedire la valutazione dei comportamenti delle imprese, delle associazioni d'impresе e dei consorzi ai sensi della legge n. 287/90.

Va tuttavia considerato che la formulazione delle disposizioni in materia tariffaria contenute nel D.M. n. 317/95, al pari di quelle contenute nel previgente D.M. n. 301/90, può aver contribuito ad ingenerare nelle parti l'erroneo convincimento della liceità dell'adozione di tariffari in ambito provinciale per i servizi prestati dalle autoscuole ai propri allievi.

36. L'oggetto di ciascuna di tali intese, rappresentato dalla predeterminazione del prezzo minimo, risulta restrittivo della concorrenza, in quanto volto a coordinare il comportamento delle imprese sul mercato. Come affermato dalla Corte di Giustizia delle Comunità Europee, "per sua stessa natura, l'accordo che fissi un prezzo minimo (...) ha l'oggetto di alterare il gioco della concorrenza" (sentenza del 30 gennaio 1985, causa 123/83, *BNIC/Clair*).

37. Gli accordi per la determinazione del livello di prezzo dei servizi resi dalle autoscuole ai propri allievi riguardano ambiti locali. Contrariamente a quanto sostenuto dal CART, la limitazione del mercato ad un ambito locale non impedisce l'applicazione delle norme contenute nella legge n. 287/90, poiché, come già precisato dall'Autorità, la nozione di rilevanza di una parte del mercato nazionale, di cui agli artt. 2 e 3 della legge stessa, "non attiene alla sua incidenza sul totale dell'economia nazionale, quanto piuttosto alla sua significatività per il consumatore ed alla possibilità o meno per quest'ultimo di usufruire di beni o servizi prestati in aree geografiche alternative" (provvedimento del 19 ottobre 1994, proc. A/49, *Pozzuoli Ferries/Gruppo Lauro*; provvedimento del 14 dicembre 1994, proc. I/101, *Tariffe amministratori condomini*, cit.).

38. Tali intese risultano altresì consistenti, ai sensi dell'articolo 2, comma 2, della legge n. 287/90, in relazione, tra l'altro, all'incidenza del numero delle imprese associate destinatarie delle indicazioni di prezzo, rispetto al numero totale delle imprese operanti nei relativi mercati.

La consistenza associativa di UNASCA, nelle province nelle quali risulta che l'associazione ha adottato deliberazioni in materia di prezzi per i servizi resi dalle autoscuole ai propri allievi, risulta pari al 63% degli operatori presenti a Brindisi, al 43% a Torino ed al 16% a Cagliari.

La consistenza associativa di FEDERTAAI a Bologna, dove risulta che l'associazione ha deliberato in materia di prezzi per i servizi resi dalle autoscuole ai propri allievi, è pari al 43% degli operatori presenti nella provincia, a partire dal 1994.

CART riunisce 45 autoscuole sulle 57 operanti nella provincia di Trento.

La consistenza associativa di ABA è stata pari all'86% delle autoscuole presenti nella provincia di Bologna nel 1993 ed al 29% nel 1994.

39. Si rileva inoltre che i tariffari del CART sono stati adottati in attuazione delle disposizioni contenute nello statuto del Consorzio che prevede che l'attività consortile consista, tra l'altro, "nel favorire la determinazione di condizioni e di prezzi minimi da adottare nelle autoscuole socie al fine di evitare la concorrenza sleale tra soci e creare condizioni organizzative omogenee". Anche tale previsione statutaria deve considerarsi intesa restrittiva della concorrenza ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 287/90.

2) Gli effetti delle intese

40. La determinazione collettiva dei livelli minimi dei prezzi da praticare al pubblico fa venire meno uno dei principali fattori di concorrenza.

L'argomentazione delle parti circa l'opportunità della predeterminazione di un prezzo minimo, al fine di garantire la qualità dei servizi prestati dalle autoscuole ai propri allievi ed il rispetto delle leggi tributarie e previdenziali e dei contratti collettivi di lavoro, appare priva di fondamento, in quanto la fissazione di un

prezzo minimo non risulta uno strumento congruo rispetto al fine dichiarato. Al riguardo, la Commissione delle Comunità Europee ha affermato che la fissazione di prezzi minimi è "inutile e inefficace" ai fini della garanzia della qualità dei servizi (decisione del 15 dicembre 1992, caso n. IV/29883, *UGAL/BNIC*). In particolare, come è stato già rilevato dall'Autorità, "non è possibile ritenere che un soggetto economico, (...) sottratto alla concorrenza sul prezzo e quindi in grado di ottenere una remunerazione minima garantita, possa risultare incentivato a migliorare la qualità del servizio" (provvedimento del 14 dicembre 1994, proc. I/101, *Tariffe amministratori condomini*, cit.). Per analoghe considerazioni, non vi è alcuna connessione tra la fissazione dei prezzi minimi e la garanzia dell'osservanza delle norme di legge da parte delle imprese.

41. Il tariffario adottato nel 1994 da FEDERTAAI nella provincia di Bologna ha prodotto effetti restrittivi della concorrenza, determinando il coordinamento del comportamento concorrenziale delle autoscuole, le quali hanno effettivamente praticato i prezzi indicati nel tariffario.

42. Effetti restrittivi della concorrenza sono stati prodotti anche dalle deliberazioni del CART in merito ai prezzi minimi, in quanto le autoscuole aderenti al Consorzio non hanno quasi in nessun caso praticato prezzi inferiori ai minimi stabiliti.

43. Anche i tariffari adottati dall'ABA hanno determinato il coordinamento del comportamento concorrenziale delle autoscuole aderenti, le quali non si sono mai discostate dai prezzi indicati dall'Associazione. Inoltre, nel 1994 si è riscontrata una perfetta coincidenza tra i tariffari adottati dall'ABA e quelli adottati da FEDERTAAI nella provincia di Bologna.

44. Sulla base di quanto descritto in precedenza, ciascuna delle intese sopra indicate, concernenti la fissazione dei prezzi minimi, ha avuto per oggetto una consistente restrizione della concorrenza all'interno di una parte rilevante del mercato nazionale, tale da configurare una violazione dell'articolo 2, comma 2, lettere a), della legge n. 287/90. Come già affermato dall'Autorità, relativamente agli elementi, oggetto o effetto, di cui all'articolo 2, comma 2, della legge n. 287/90, sono alternativi, di modo che la violazione ricorre anche qualora si sia in presenza del solo oggetto restrittivo della concorrenza (provvedimento n. 1266 del 2 luglio 1993, proc. I/43, *ANIA*, cit.; 14 dicembre 1994, proc. I/101, *Tariffe amministratori condomini*, cit.; n. 3632 del 21 febbraio 1996, proc. I/127, *Consorzio Italiano Assicurazioni Aeronautiche*; sentenza del TAR del Lazio del 2 novembre 1993, *ANIA*). Anche la Corte di Giustizia delle Comunità Europee ha più volte affermato che è sufficiente accertare che l'intesa abbia per oggetto l'impedimento, la restrizione o l'alterazione del gioco della concorrenza ed ha poi precisato che "per sua stessa natura, l'accordo che fissi un prezzo minimo per un prodotto e venga trasmesso alle pubbliche autorità affinché questo prezzo minimo sia omologato, onde renderlo obbligatorio per il complesso degli operatori economici del mercato di cui trattasi, ha l'oggetto di alterare il gioco della concorrenza sul mercato stesso (...) quanto all'adozione di un atto della pubblica autorità, destinato a rendere obbligatorio l'accordo per tutti gli operatori economici, anche se non hanno partecipato all'accordo stesso, essa non può avere l'effetto di sottrarlo all'applicazione dell'articolo 85, n. 1" del Trattato CEE (sentenza su domanda di pronuncia pregiudiziale del 30 gennaio 1985, causa 123/83, *BNIC/Clair*, cit.).

Ciò nondimeno, le risultanze istruttorie evidenziano che hanno inoltre prodotto effetti restrittivi della concorrenza i tariffari adottati da FEDERTAAI, CART e ABA.

CONSIDERATO che FEDERTAAI ha presentato copia di una lettera della Segreteria nazionale datata 15 novembre 1995 e concernente la comunicazione, ai propri Segretari provinciali, della revoca delle precedenti comunicazioni concernenti la tariffa per i servizi ai candidati privatisti, e che tuttavia tale lettera non costituisce elemento sufficiente a dimostrare il venire meno dell'intesa e la relativa comunicazione agli iscritti;

CONSIDERATO che il CART ha presentato copia della deliberazione dell'Assemblea del Consorzio del 3 febbraio 1996, con cui è stata sospesa, ma non revocata, la precedente deliberazione concernente le tariffe minime;

Tutto ciò premesso e considerato;

DELIBERA

a) che l'Unione Nazionale Autoscuole e Studi di Consulenza Automobilistica e la Federazione Titolari Autoscuole e Agenzie d'Italia, in quanto hanno posto in essere un'intesa volta all'indicazione alle autoscuole associate del prezzo dei servizi prestati ai privatisti, alla limitazione della produzione dei servizi stessi ed all'impedimento dell'accesso degli autonoleggiatori al mercato, hanno violato l'articolo 2, comma 2, lettere a) e b), della legge n. 287/90;

b) che l'Unione Nazionale Autoscuole e Studi di Consulenza Automobilistica, la Federazione Titolari Autoscuole e Agenzie d'Italia, il Consorzio Autoscuole Riunite del Trentino Srl e l'Associazione Bolognese Autoscuole, in quanto hanno adottato deliberazioni concernenti i corrispettivi da applicarsi in ambito provinciale per i servizi offerti dalle autoscuole, hanno violato l'articolo 2, comma 2, lettera a), della legge n. 287/90;

c) che il Consorzio Autoscuole Riunite del Trentino Srl, in quanto ha adottato uno statuto che prevede la determinazione di condizioni e di prezzi minimi, ha violato l'articolo 2, comma 2, lettera a), della legge n. 287/90;

d) che l'Unione Nazionale Autoscuole e Studi di Consulenza Automobilistica, la Federazione Titolari Autoscuole e Agenzie d'Italia, il Consorzio Autoscuole Riunite del Trentino Srl e l'Associazione Bolognese Autoscuole pongano immediatamente fine alle infrazioni accertate;

e) che l'Unione Nazionale Autoscuole e Studi di Consulenza Automobilistica e la Federazione Titolari Autoscuole e Agenzie d'Italia comunichino ai rispettivi organi locali il presente provvedimento e rendano nota all'Autorità l'avvenuta comunicazione entro trenta giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso.

DIFFIDA

l'Unione Nazionale Autoscuole e Studi di Consulenza Automobilistica, la Federazione Titolari Autoscuole e Agenzie d'Italia, il Consorzio Autoscuole Riunite del Trentino Srl e l'Associazione Bolognese Autoscuole dal porre in essere in futuro intese analoghe.

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

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

IL SEGRETARIO GENERALE
Alberto Pera

IL PRESIDENTE
Giuliano Amato

* * *