

## EUROPA E IMPRESE

a cura di  
**Francesco Sciaudone**, partner Studio legale  
 Grimaldi e Associati Bruxelles - Roma - Milano

# Caro-pasta, inchiesta dell'Antitrust

● **Francesco Sciaudone**  
**Sara Gobbatto**

Si allarga "a macchia d'olio" l'indagine dell'Antitrust sull'aumento dei prezzi della pasta. L'autorità garante della concorrenza e del mercato ("Agcm") ha infatti deciso di estendere a numerose imprese produttrici l'indagine avviata lo scorso ottobre nei confronti di due associazioni di categoria, Unipi (Unione industriale pastai italiani) e Unionalimentari. L'inchiesta interessa ora numerose società, tra le tante anche alcune importanti aziende campane (Amato, Rummo, Di Martino, De Matteis nonché Liguri e Chirico Molini del gruppo Pam) e pugliesi (Mastromauro-Granoro, Riscosa, Tamma e Tandoi). L'indagine dell'Agcm ha preso avvio da una segnalazione presentata da Federconsumatori Puglia lo scorso agosto. La segnalazione ha richiamato l'attenzione dell'Antitrust su un presunto accordo tra i produttori di pasta pugliesi, i quali avrebbero disposto un aumento programmato dei prezzi pari a circa il 25 per cento.

Tale incremento sarebbe stato giustificato dalla volontà, concordata fra le imprese, di reagire in forma coordinata all'incremento del prezzo del grano. La decisione di procedere all'aumento concordato dei prezzi (che costituisce una

forma di intesa fra imprese vietata dall'articolo 81 del Trattato Ce) sarebbe stata assunta nell'ambito delle riunioni delle due associazioni di categoria coinvolte, nei confronti delle quali l'Agcm ha inizialmente avviato l'istruttoria. Tuttavia, in esito ad accertamenti ispettivi svolti presso Unipi, Unionalimentari ed alcune imprese, l'Agcm ha deciso di estendere l'indagine anche alle società partecipanti alle riunioni delle pre-

Sotto la lente  
 dell'Autorità garante  
 per la concorrenza  
 molte aziende  
 del settore  
 in tutta Italia

dette associazioni, società che ora sono dunque direttamente toccate dall'inchiesta dell'Antitrust. Ma quali conseguenze possono derivare dall'indagine in corso per le imprese coinvolte?

In proposito, occorre premettere che la condotta contestata dall'Antitrust ad associazioni di categoria ed imprese costituisce un tipico esempio di violazione dell'art. 81 del Trattato Ce, il quale vieta che,

fra gli operatori economici, abbiano luogo contatti diretti o indiretti, aventi lo scopo o l'effetto di influire sul comportamento da essi tenuto sul mercato.

La condotta contestata dall'Agcm nel caso dei produttori di pasta consiste nella realizzazione di un accordo avente ad oggetto la fissazione dei prezzi di vendita, di gravità particolarmente rilevante per la tipologia e l'estensione degli effetti determinati sul mercato.

Al riguardo, l'Agcm ha infatti precisato che i comportamenti associativi oggetto d'indagine "investono l'intero territorio italiano e interessano la quasi totalità del settore della pasta in Italia", dato che risulterebbero coinvolti grandi operatori di livello nazionale, accanto a numerose imprese di carattere artigianale spesso attive solo a livello locale.

Qualora le prove raccolte dall'Agcm nell'istruttoria in corso dovessero confermare le responsabilità delle associazioni e delle imprese coinvolte, i soggetti menzionati incorrerebbero in sanzioni che possono giungere sino al dieci per cento del fatturato realizzato nell'ultimo esercizio di riferimento, ai sensi dell'articolo 15 della legge 287/1990. Nella definizione delle ammende, comunque, l'Agcm dovrà in ogni caso rispettare il principio in base al quale la sanzio-

ne amministrativa è individuale e va commisurata alle condizioni soggettive ed oggettive di ciascun soggetto coautore dell'illecito. L'Autorità, quindi, è tenuta per ciascun soggetto coinvolto a stabilire la gravità dell'eventuale violazione, le condizioni economiche nonché il comportamento specifico dell'impresa e, in particolare, le eventuali iniziative da essa intraprese per eliminare o attenuare le conseguenze delle viola-

L'indagine sono iniziate  
 grazie alla segnalazione  
 presentata  
 da Federconsumatori  
 Puglia contro l'aumento  
 generalizzato dei prezzi

zioni.

La legge prevede, infatti, uno strumento mediante il quale le imprese potrebbero evitare l'accertamento dell'infrazione: si tratta dell'assunzione di impegni tali da far venire meno i profili anticoncorrenziali oggetto dell'istruttoria. In questa ipotesi, l'Agcm, valutata l'idoneità delle misure proposte, potrebbe renderle obbligatorie e chiudere il procedimento senza accertare l'infrazione.

L'epilogo meno auspicabile per le imprese (ossia l'accertamento delle rispettive responsabilità con l'irrogazione di sanzioni) è, allo stato, solo un'ipotesi.

Bisognerà infatti attendere gli esiti delle indagini in corso per conoscere quali siano le effettive responsabilità individuali di ciascuna impresa.

Si comprende, dunque, l'estrema delicatezza dell'attuale fase istruttoria, nella quale ciascuna impresa oggetto dell'istruttoria deve cercare di fornire elementi probatori idonei, in primo luogo, a definire il proprio ruolo (nel senso, cioè, di minimizzarlo) nell'ambito dei contatti intercorsi nell'ambito di Unipi e Unionalimentari. In particolare, ciascuna società dovrà cercare di dimostrare che il proprio comportamento di mercato, quanto alla fissazione dei prezzi, è stato determinato in modo indipendente, ossia senza tenere conto degli scambi di informazioni e delle eventuali "direttive" definite nell'ambito delle associazioni.

In ogni caso, sarà importante che ciascun soggetto coinvolto differenzi la propria posizione rispetto agli altri partecipanti al presunto accordo, al fine di ottenere, nella già paventata ipotesi peggiore, un trattamento sanzionatorio commisurato esclusivamente alle effettive responsabilità constatate.

## OSSERVATORIO MARITTIMO

## Efficienza energetica: ecco le nuove norme

● **Antonio Parlato\***

Sul fronte del risparmio energetico, mantenendo l'efficienza raggiunta dagli apparati propulsivi e contribuendo alla riduzione delle emissioni inquinanti, non si può certo dire che l'armamento sia assente. Al di là di eclatanti risultati raggiunti, in questi ultimi tempi, dalle più sofisticate vernici applicate sull'opera viva con una riduzione dei consumi o dall'innalzamento di vele ausiliarie sull'albero di navi mercantili o, ancora, dalla riconversione ad idrogeno, in Islanda, della intera flotta - è già iniziata e terminerà nel 2.050 - occorre in Italia un approfondimento della dimensione e della articolazione del problema. Ci ha pensato il 30 gennaio Confitarma con un seminario su efficienza energetica e riduzione emissioni delle navi, introdotto dal presidente Nicola Coccia, che ha sottolineato come gli armatori italiani siano sempre più sensibili alle tematiche ambientali e da Michele D'Amato, presidente della Commissione gestione tecnica navi della stessa Confitarma, che ha voluto che si organizzasse questo incontro di



studio e che ha posto i termini della discussione: l'equilibrio da raggiungere tra risparmio energetico, efficienza della propulsione e salvaguardia ambientale. L'Italia, con la Finanziaria per il 2008, emanata con la legge 24 dicembre 2007 n.244 ha istituito un fondo presso il ministero dei Trasporti per finanziare attività dirette a migliorare l'efficienza energetica e ridurre le emissioni in atmosfera delle navi passeggeri in navigazione ed in porto (dove alla partenza le emissioni sono maggiori) e per questo stanziando 11 M di euro per gli anni 2008-2010. Verranno così realizzati studi e ricerche, campagne di diffusione dell'informazione tecnologica ed interventi per promuovere l'efficienza energetico-ambientale delle navi in rapporto alla loro capacità di carico. Anche se il momento politico appare molto delicato per poter contare sulla puntuale emanazione dei decreti attuativi (entro 30 giorni, già scaduti, per quello con il quale il ministro dei Trasporti, di concerto con quello dell'Economia, verranno fissati i criteri di attribuzione dei benefici; entro 90 giorni l'altro con il quale il Ministro dei Trasporti, di concerto con quello dell'Ambiente, definirà gli indici e gli standard energetici e ambientali necessari e le modalità di verifica e certifica-

zione) la strada è segnata e le nuove norme, che si aggiungono alle precedenti in materia, soddisfano la sensibilità dell'armamento italiano, consapevole della necessità di nuove iniziative in questo settore. Andrea Malocchi nella sua relazione introduttiva ha fatto riferimento alla previsione di una costante crescita annuale, nella misura del 5 per cento, del traffico marittimo a causa dello sviluppo, con la globalizzazione, di nuovi mercati, con un aumento dei km. percorsi e dello sviluppo delle economie mondiali e con l'incremento della flotta e delle tonnellate trasportate. In questo quadro gioca un ruolo pesante la salita del prezzo del petrolio che sta spingendo ad individuare soluzioni costruttive, tecnologiche ed operative per aumentare l'efficienza energetica del trasporto marittimo e considerato anche che in assenza di una politica di contenimento delle emissioni del settore si prevede un raddoppio delle emissioni di anidride carbonica delle navi nei prossimi trent'anni. In atto le norme internazionali, e quelle comunitarie e nazionali ancora di più, hanno affrontato il quadro generale delle emissioni di gas ad effetto serra (convenzione quadro delle n.u. sui cambiamenti climatici e protocollo di Kyoto) ma non esiste

ancora una specifica legislazione riguardante il trasporto marittimo, pur se sono stati posti in essere al riguardo stimoli dall'Ue nei confronti dell'Imo. Tutto questo, ha precisato opportunamente Andrea Malocchi, in un quadro, oggi, sufficientemente rasserenante: il trasporto marittimo è normalmente la modalità di trasporto più efficiente per la movimentazione delle merci quanto ad emissioni di anidride carbonica per ton/km, al punto che la modalità marittima è quella preferibile per contenere i loro livelli nell'intero comparto dei trasporti. I successivi interventi hanno posto in luce quanto si sta già facendo ed è in programma per la gestione ottimale dell'energia impiegata: dal ricorso ad una automazione spinta alla produzione energetica di bordo, dalle innovazioni dei motori alla ottimizzazione della propulsione rapportata al dislocamento ed alle condizioni ambientali, dalla cantieristica finalizzata, sin dalla costruzione della nave, al risparmio ed alla efficienza energetica, dai miglioramenti idrodinamici, ai possibili retrofitting di appendici di scafo ed elica, dall'abbattimento della rugosità della carena, alla costante manutenzione delle eliche. L'Ipsema, che come è noto guarda all'intero orizzonte del cluster

marittimo ed è anche sensibile ai temi della tutela dell'ambiente, ha seguito i lavori con estremo interesse. Ancor più, poi, in funzione della sua missione di tutela della sicurezza del lavoro della gente di mare, quando nel seminario sono stati affrontati, dopo i temi tecnologici, quelli del "fattore uomo". Francesca Bondini del *Rina* ha avuto infatti il merito di sottolinearlo nel suo intervento, affermando che il personale di bordo deve essere necessariamente coinvolto nei processi organizzativi ed in una nuova tipologia di comportamenti consapevoli e responsabili per poter raggiungere, magari anche con specifici corsi di formazione, gli obiettivi del risparmio e della efficienza energetica in un quadro di tutela ambientale. Così, ancora una volta, il ruolo già estremamente specifico della gente di mare, si arricchisce di nuove, indispensabili professionalità, del tutto estranee ad altre categorie di lavoratori: non più solo soggetto attivo nella sicurezza della spedizione, e già farebbe la differenza, ma anche nei comportamenti da adottare sulla efficienza della navigazione sia sotto il profilo economico che in quello della tutela ambientale.

\*Presidente Ipsema  
 Istituto previdenza  
 settore marittimo