

GAZZETTA  UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA

Roma - Giovedì, 18 gennaio 2018

SI PUBBLICA
IL LUNEDÌ E IL GIOVEDÌ

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 691 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

UNIONE EUROPEA

SOMMARIO

REGOLAMENTI, DECISIONI E DIRETTIVE

Decisione (UE) 2017/2104 del Consiglio, del 6 novembre 2017, relativa alla posizione da adottare, a nome dell'Unione europea, in sede di gruppo di lavoro sulle norme di qualità dei prodotti agricoli della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (WP.7 dell'UNECE) riguardo alle proposte di norme di qualità per gli ortofrutticoli (18CE0149)..... Pag. 1

Decisione (UE) 2017/2105 del Consiglio, del 10 novembre 2017, relativa alla posizione che deve essere adottata, a nome dell'Unione europea, in sede di comitato per il commercio in merito alla modifica dell'allegato XII dell'accordo commerciale tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Colombia e il Perù, dall'altra, che stabilisce l'elenco dei soggetti appaltanti in Colombia in conformità delle disposizioni del titolo VI («appalti pubblici») (18CE0150)..... Pag. 6

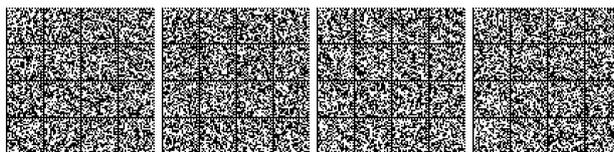
Decisione (PESC) 2017/2106 del Comitato politico e di sicurezza, del 10 novembre 2017, che proroga il mandato del capo della missione consultiva dell'Unione europea per la riforma del settore della sicurezza civile in Ucraina (EUAM Ucraina) (EUAM Ucraina/2/2017) (18CE0151)..... Pag. 10

Publicati nel n. L 303 del 18 novembre 2017

Regolamento (UE) 2017/2107 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, che stabilisce le misure di gestione, di conservazione e di controllo applicabili nella zona della convenzione della Commissione internazionale per la conservazione dei tonnidell'Atlantico (ICCAT), e che modifica i regolamenti del Consiglio (CE) n. 1936/2001, (CE) n. 1984/2003 e (CE) n. 520/2007 (18CE0152)..... Pag. 11

Direttiva (UE) 2017/2108 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (18CE0153)..... Pag. 50

Direttiva (UE) 2017/2109 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE del Consiglio, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri (18CE0154)..... Pag. 62



Direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio (18CE0155)..... Pag. 71

Publicati nel n. L 315 del 30 novembre 2017

Decisione (UE) 2017/2111 della Commissione, del 5 luglio 2016, relativa alla costituzione e alla capitalizzazione di Airport Handling Spa SA.21420 (2014/C) (ex 2014/NN) cui l'Italia ha dato esecuzione [notificata con il numero C(2017) 4103] (Il testo in lingua italiana è il solo facente fede) (18CE0156)..... Pag. 88

Decisione (UE) 2017/2112 della Commissione, del 6 marzo 2017, concernente la misura/il regime di aiuti/l'aiuto di Stato SA.38454 — 2015/C (ex 2015/N) che l'Ungheria intende attuare a sostegno dello sviluppo di due nuovi reattori nucleari presso la centrale nucleare di Paks II, [notificata con il numero C(2017) 1486] (Il testo in lingua inglese è il solo facente fede) (18CE0157)..... Pag. 132

Decisione delegata (UE) 2017/2113 della Commissione, dell'11 settembre 2017, che modifica l'allegato V della direttiva 2005/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i titoli di formazione e le denominazioni delle formazioni [notificata con il numero C(2017) 6054] (18CE0158)..... Pag. 206

Publicati nel n. L 317 del 1° dicembre 2017

RETTIFICHE

Rettifica del regolamento (UE) n. 98/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'immissione sul mercato e all'uso di precursori di esplosivi (GU L 39 del 9 febbraio 2013) (18CE0159)..... Pag. 308

Publicata nel n. L 315 del 30 novembre 2017

AVVERTENZA

Le indicazioni contenute nelle note dei provvedimenti qui pubblicati si riferiscono alla «Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea».



REGOLAMENTI, DECISIONI E DIRETTIVE

DECISIONE (UE) 2017/2104 DEL CONSIGLIO

del 6 novembre 2017

relativa alla posizione da adottare, a nome dell'Unione europea, in sede di gruppo di lavoro sulle norme di qualità dei prodotti agricoli della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (WP.7 dell'UNECE) riguardo alle proposte di norme di qualità per gli ortofrutticoli

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 43, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Il gruppo di lavoro sulle norme di qualità dei prodotti agricoli della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (WP.7 dell'UNECE) esamina e adotta proposte per l'istituzione di nuove norme di qualità dell'UNECE per gli ortofrutticoli o modifica le norme in vigore. Tali proposte sono elaborate dalle sezioni specializzate in materia di normalizzazione dell'UNECE. Il WP.7 dell'UNECE adotta le proposte per consenso dei membri partecipanti.
- (2) Le norme di qualità dell'UNECE per gli ortofrutticoli contribuiscono all'armonizzazione internazionale di tali norme e istituiscono un quadro atto a garantire condizioni eque di concorrenza negli scambi di ortofrutticoli.
- (3) L'Unione partecipa in qualità di osservatore al WP.7 dell'UNECE e alle sezioni specializzate in materia di normalizzazione. Gli Stati membri sono membri dell'UNECE e partecipano al WP.7 dell'UNECE e alle sezioni specializzate in materia di normalizzazione. Gli Stati membri, quindi, hanno titolo a prendere parte al processo decisionale per l'adozione delle norme di qualità dell'UNECE per gli ortofrutticoli.
- (4) Ai sensi degli articoli 75, paragrafo 1, e 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, i prodotti del settore degli ortofrutticoli destinati alla vendita al consumatore come prodotti freschi possono essere commercializzati soltanto se sono conformi alle norme di commercializzazione in vigore, se sono di qualità sana, leale e mercantile e se è indicato il paese di origine.
- (5) A norma dell'articolo 75, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1308/2013, la Commissione ha il potere di stabilire le norme di commercializzazione nel settore degli ortofrutticoli mediante un atto delegato. Il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 della Commissione ⁽²⁾ stabilisce norme di commercializzazione specifiche per taluni ortofrutticoli. Tali norme di commercializzazione specifiche sono basate sulle norme di qualità dell'UNECE per tali prodotti.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 671).

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 della Commissione, del 7 giugno 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1234/2007 nei settori degli ortofrutticoli freschi e degli ortofrutticoli trasformati (GU L 157 del 15.6.2011, pag. 1).



- (6) Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011, gli ortofrutticoli a cui non si applica una norma di commercializzazione specifica devono essere conformi alla norma di commercializzazione generale di cui alla parte A dell'allegato I di tale regolamento di esecuzione. I prodotti conformi a una norma di commercializzazione applicabile adottata dall'UNECE si considerano conformi alla norma di commercializzazione generale.
- (7) Poiché le norme di qualità dell'UNECE per gli ortofrutticoli hanno un'incidenza sul diritto dell'Unione, è necessario stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di WP.7 dell'UNECE in relazione a tali norme di qualità.
- (8) Le proposte di norme di qualità elaborate dalla sezione specializzata in materia di normalizzazione degli ortofrutticoli freschi e dalla sezione specializzata in materia di normalizzazione dei prodotti secchi ed essiccati sono oggetto di approfondita discussione tra gli esperti tecnici e scientifici del settore degli ortofrutticoli. Dette proposte dovrebbero pertanto essere appoggiate dagli Stati membri a nome dell'Unione, a condizione che siano nell'interesse dell'Unione e non siano in contrasto con il diritto dell'Unione, in particolare con il regolamento (UE) n. 1308/2013.
- (9) Considerate la natura tecnica ed evolutiva delle norme di qualità per gli ortofrutticoli freschi e la conseguente necessità che la posizione dell'Unione tenga conto di tali nuovi sviluppi, nonché di altre eventuali preoccupazioni dell'Unione, per la definizione annuale della posizione dell'Unione dovrebbero essere stabilite procedure in linea con il principio di leale cooperazione tra le istituzioni dell'Unione, sancito dall'articolo 13, paragrafo 2, del trattato sull'Unione europea.
- (10) Per consentire la necessaria flessibilità durante le discussioni e nel corso della riunione del WP.7 dell'UNECE, gli Stati membri, in consultazione con la Commissione, dovrebbero essere autorizzati ad accettare modifiche alle proposte sulle norme di qualità per gli ortofrutticoli, a condizione che tali modifiche non ne alterino la sostanza.
- (11) È opportuno che la posizione stabilita nella presente decisione sia riesaminata al più tardi entro la data della riunione annuale del WP.7 dell'UNECE del 2020.
- (12) Considerato lo status di mero osservatore di cui gode l'Unione in seno al WP.7 dell'UNECE e alle relative sezioni specializzate in materia di normalizzazione, spetta agli Stati membri che partecipano al WP.7 dell'UNECE esprimere la posizione dell'Unione agendo congiuntamente nell'interesse dell'Unione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione nelle riunioni annuali del WP.7 dell'UNECE, quando quest'ultimo è chiamato a stabilire nuove norme di qualità dell'UNECE per gli ortofrutticoli o a modificare norme di qualità dell'UNECE in vigore per gli ortofrutticoli, è definita nell'allegato I.

Articolo 2

La definizione annuale della posizione che l'Unione deve adottare nelle riunioni annuali del WP.7 dell'UNECE è stabilita in conformità dell'allegato II.

Articolo 3

La presente decisione e i relativi allegati sono valutati e, se del caso, riveduti dal Consiglio, su proposta della Commissione, al più tardi entro la data della riunione annuale del WP.7 dell'UNECE del 2020.

Articolo 4

Gli Stati membri che partecipano al WP.7 dell'UNECE, agendo congiuntamente nell'interesse dell'Unione, esprimono la posizione di cui all'articolo 1.



Articolo 5

Gli Stati membri che partecipano al WP.7 dell'UNECE, agendo congiuntamente nell'interesse dell'Unione e in consultazione con la Commissione, possono approvare, in sede di WP.7 dell'UNECE, lievi modifiche delle proposte di norme di qualità per gli ortofrutticoli che non alterino la sostanza di tali proposte.

Articolo 6

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

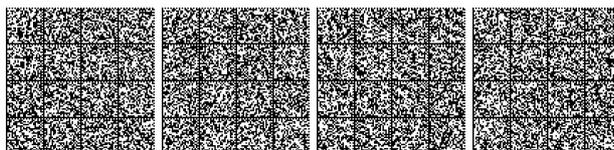
La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il 6 novembre 2017

Per il Consiglio

Il presidente

T. TAMM

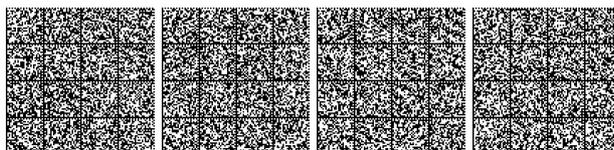


ALLEGATO I

LA POSIZIONE DELL'UNIONE ALLA RIUNIONE ANNUALE DEL WP.7 DELL'UNECE

Gli Stati membri che partecipano al WP.7 dell'UNECE, agendo congiuntamente nell'interesse dell'Unione, approvano le proposte, elaborate dalla sezione specializzata in materia di normalizzazione degli ortofrutticoli freschi e dalla sezione specializzata in materia di normalizzazione dei prodotti secchi ed essiccati, per la definizione di nuove norme di qualità dell'UNECE per gli ortofrutticoli o la modifica delle norme di qualità dell'UNECE in vigore per gli ortofrutticoli, a condizione che:

- a) le nuove norme di qualità per gli ortofrutticoli o le modifiche delle norme di qualità in vigore per gli ortofrutticoli siano nell'interesse dell'Unione e funzionali agli obiettivi perseguiti dall'Unione nel quadro della sua politica agricola; e
- b) le nuove norme di qualità per gli ortofrutticoli o le modifiche delle norme di qualità in vigore per gli ortofrutticoli non siano in contrasto con il diritto dell'Unione, in particolare con il regolamento (UE) n. 1308/2013, fatto salvo il diritto della Commissione di adeguare la normativa dell'Unione mediante atto delegato, in particolare per quanto concerne le norme di commercializzazione per gli ortofrutticoli, di cui all'articolo 75 di tale regolamento.

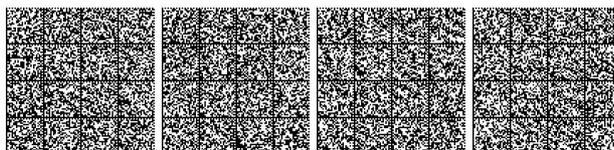


ALLEGATO II

DEFINIZIONE ANNUALE DELLA POSIZIONE CHE L'UNIONE DEVE ADOTTARE ALLA RIUNIONE ANNUALE DEL WP.7 DELL'UNECE

1. Prima di ciascuna riunione annuale del WP.7 dell'UNECE, la Commissione trasmette al Consiglio o ai suoi organi preparatori un documento preparatorio scritto che illustra in dettaglio la proposta definizione della posizione dell'Unione, per esame e approvazione della posizione che sarà espressa a nome dell'Unione. Tale documento è trasmesso con sufficiente anticipo rispetto alla riunione del WP.7 dell'UNECE a cui si riferisce.
2. In fase di elaborazione del documento scritto di cui al paragrafo 1 del presente allegato, la Commissione valuta se le norme di qualità proposte siano conformi alle condizioni definite nell'allegato I e anche se destino particolari preoccupazioni per l'Unione.
3. Qualora, a seguito della valutazione della Commissione di cui al punto 2, le discussioni in sede di Consiglio o dei suoi organi preparatori concludano che una proposta della sezione specializzata in materia di normalizzazione degli ortofrutticoli freschi o della sezione specializzata in materia di normalizzazione dei prodotti secchi ed essiccati desta particolare preoccupazione per l'Unione e ciò non sia stato discusso in una delle sezioni specializzate in materia di normalizzazione, gli Stati membri che partecipano al WP.7 dell'UNECE, agendo congiuntamente nell'interesse dell'Unione, chiedono che la decisione in merito a tale proposta sia rinviata fino a quando tale aspetto non sia stato debitamente analizzato nella sezione specializzata in materia di normalizzazione.
4. Qualora su una proposta della sezione specializzata in materia di normalizzazione degli ortofrutticoli freschi o della sezione specializzata in materia di normalizzazione dei prodotti secchi ed essiccati possano incidere nuovi dati scientifici o tecnici emersi dopo le discussioni in sede di Consiglio o dei suoi organi preparatori, ma prima o durante la riunione del WP.7 dell'UNECE, gli Stati membri che partecipano al WP.7 dell'UNECE, agendo congiuntamente nell'interesse dell'Unione, chiedono che la decisione su tale proposta in sede di WP.7 dell'UNECE sia rinviata fino a quando la proposta non sia stata discussa nell'ambito delle sezioni specializzate in materia di normalizzazione sulla base dei nuovi dati scientifici o tecnici.
5. Se un numero di Stati membri equivalente a una minoranza di blocco a norma dell'articolo 238, paragrafo 3, lettera a), secondo comma, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea si oppone a una proposta di nuova norma di qualità dell'UNECE per gli ortofrutticoli o a una modifica di norme di qualità dell'UNECE in vigore per gli ortofrutticoli, gli Stati membri che partecipano al WP.7 dell'UNECE chiedono di rinviare la decisione sulla proposta di norma e di continuare la discussione nell'ambito della sezione specializzata in materia di normalizzazione degli ortofrutticoli freschi o della sezione specializzata in materia di normalizzazione dei prodotti secchi ed essiccati ovvero in un gruppo di lavoro dell'UNECE istituito a tal fine.
6. È possibile, se del caso, convocare ulteriori riunioni nell'ambito del Consiglio o dei suoi organi preparatori, anche sul posto, al fine di tenere conto di eventuali nuovi sviluppi che possano verificarsi tra le discussioni in sede di Consiglio o dei suoi organi preparatori e fino a durante la riunione del WP.7 dell'UNECE, a eccezione degli sviluppi di cui all'articolo 5 della presente decisione.
7. Se, nel corso di tali riunioni, anche sul posto, e avuto riguardo ai punti 3, 4 e 6 del presente allegato, è impossibile raggiungere un accordo sulla proposta definizione della posizione dell'Unione, la questione è sottoposta al Consiglio o ai suoi organi preparatori.

18CE0149



DECISIONE (UE) 2017/2105 DEL CONSIGLIO

del 10 novembre 2017

relativa alla posizione che deve essere adottata, a nome dell'Unione europea, in sede di comitato per il commercio in merito alla modifica dell'allegato XII dell'accordo commerciale tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Colombia e il Perù, dall'altra, che stabilisce l'elenco dei soggetti appaltanti in Colombia in conformità delle disposizioni del titolo VI («appalti pubblici»)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 207, paragrafo 4, primo comma, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) L'accordo commerciale tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Colombia e il Perù, dall'altra («accordo commerciale»), è stato applicato in via provvisoria con la Colombia dal 1° agosto 2013 ⁽¹⁾.
- (2) A norma dell'articolo 14, paragrafi 1 e 3, dell'accordo commerciale, il comitato per il commercio può adottare decisioni per consenso che riguardano solo la parte Unione e il paese andino firmatario interessato (vale a dire, la Colombia), purché tali decisioni non incidano sui diritti e sugli obblighi di un altro paese andino firmatario.
- (3) Il comitato per il commercio adotterà, nel corso della sua quarta riunione che si terrà il 24 novembre 2017, la decisione di approvare la modifica dell'allegato XII («appalti pubblici»), appendice 1, sezione A, sottosezione 2. La modifica consiste in un chiarimento dei soggetti interessati dalla disciplina degli appalti pubblici dell'amministrazione regionale e locale in Colombia. La modifica comporta l'aggiunta di una nota alla sottosezione 2, indicante gli appalti pubblici interessati della Colombia, al fine di specificare che rientrano tra i «soggetti appaltanti» tutti i soggetti appaltanti dell'amministrazione regionale e locale di carattere non industriale o commerciale. L'Unione e la Colombia hanno concordato che tale modifica non richiederebbe adeguamenti compensativi.
- (4) È opportuno stabilire la posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione nel comitato per il commercio, poiché la decisione sarà vincolante per l'Unione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione in sede di comitato per il commercio si basa sul progetto di decisione del comitato per il commercio accluso alla presente decisione.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il giorno della sua adozione.

⁽¹⁾ Decisione 2012/735/UE del Consiglio, del 31 maggio 2012, relativa alla firma, a nome dell'Unione, e all'applicazione provvisoria dell'accordo commerciale tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Colombia e il Perù, dall'altra (GU L 354 del 21.12.2012, pag. 1).



Articolo 3

La Commissione è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 10 novembre 2017

Per il Consiglio
Il presidente
U. PALO

—



PROGETTO

**DECISIONE N. [...] /2017 DEL COMITATO PER IL COMMERCIO UE-COLOMBIA-PERÙ
del [...] 2017****che modifica l'allegato XII («appalti pubblici»), appendice 1, dell'accordo commerciale tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Colombia e il Perù, dall'altra**

IL COMITATO PER IL COMMERCIO,

visto l'accordo commerciale tra l'Unione europea («Unione») e i suoi Stati membri, da una parte, e la Colombia e il Perù, dall'altra («accordo commerciale»), in particolare l'articolo 191,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 191 dell'accordo commerciale stabilisce le procedure mediante le quali una parte può modificare o rettificare i settori degli appalti disciplinati dal titolo VI dell'accordo commerciale.
- (2) L'allegato XII («appalti pubblici»), appendice 1, sezione A, sottosezione 2, dell'accordo specifica i soggetti dell'amministrazione regionale e locale della Colombia i cui appalti sono disciplinati dal titolo VI.
- (3) In seguito a scambi di corrispondenza intercorsi tra l'Unione e la Colombia sull'attuazione dell'accordo commerciale, la Colombia ha comunicato all'Unione la propria intenzione di aggiungere una nota alla sottosezione 2 per specificare che rientrano tra i «soggetti appaltanti» tutti i soggetti appaltanti dell'amministrazione regionale e locale di carattere non industriale o commerciale. L'Unione e la Colombia hanno accettato tale modifica e convenuto che tale modifica non richiederà adeguamenti compensativi.
- (4) Al fine dell'inserimento di tale nota è necessario modificare l'allegato XII («appalti pubblici»), appendice 1, sezione A, sottosezione 2, dell'accordo commerciale. La decisione di modificare l'allegato può essere adottata, in sede di comitato per il commercio istituito dall'accordo commerciale, dall'Unione e dalla Colombia («paese andino firmatario interessato»), a norma dell'articolo 14, paragrafo 3, dell'accordo commerciale, poiché riguarda esclusivamente i rapporti bilaterali tra tali parti,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

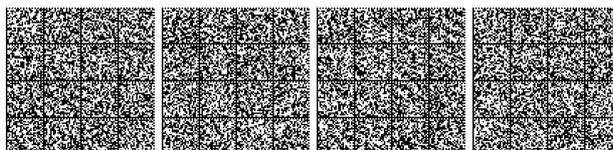
Le note dell'allegato XII («appalti pubblici»), appendice 1, sezione A, sottosezione 2, dell'accordo commerciale sono sostituite dal testo seguente:

«Note concernenti la presente sottosezione

1. Ai fini della presente sottosezione rientrano tra i «soggetti appaltanti» tutti i soggetti appaltanti dell'amministrazione regionale e locale di carattere non industriale o commerciale.
2. Il titolo VI del presente accordo non comprende:
 - a) gli appalti di alimenti, materie prime/fattori produttivi agricoli e animali vivi nel quadro di programmi di aiuto all'agricoltura e di assistenza alimentare; e
 - b) appalti dei beni classificati alla sezione 2 (prodotti alimentari, bevande e tabacco; prodotti tessili, capi di abbigliamento e prodotti in cuoio) della CPC versione 1.0, per programmi di assistenza sociale.».

Articolo 2

La modifica di cui all'articolo 1 non comporta un adeguamento compensativo poiché non comporta una riduzione del numero di soggetti interessati.



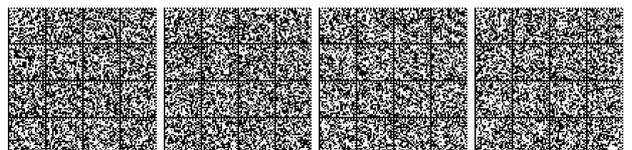
Articolo 3

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a [...], il [...] 2017

Per il comitato per il commercio

18CE0150



**DECISIONE (PESC) 2017/2106 DEL COMITATO POLITICO E DI SICUREZZA
del 10 novembre 2017**

che proroga il mandato del capo della missione consultiva dell'Unione europea per la riforma del settore della sicurezza civile in Ucraina (EUAM Ucraina) (EUAM Ucraina/2/2017)

IL COMITATO POLITICO E DI SICUREZZA,

visto il trattato sull'Unione europea, in particolare l'articolo 38, terzo comma,

vista la decisione 2014/486/PESC del Consiglio, del 22 luglio 2014, relativa alla missione consultiva dell'Unione europea per la riforma del settore della sicurezza civile in Ucraina (EUAM Ucraina) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 7, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Ai sensi della decisione 2014/486/PESC, il comitato politico e di sicurezza (CPS) è autorizzato, a norma dell'articolo 38 del trattato, ad adottare le decisioni appropriate al fine di esercitare il controllo politico e la direzione strategica dell'EUAM Ucraina, compresa la decisione relativa alla nomina di un capomissione.
- (2) Il 7 gennaio 2016 il CPS ha adottato la decisione (PESC) 2016/49 ⁽²⁾, con cui ha nominato il sig. Kęstutis LANČINSKAS capo della missione EUAM Ucraina dal 1° febbraio 2016 al 31 gennaio 2017.
- (3) Il 10 gennaio 2017 il CPS ha adottato la decisione (PESC) 2017/113 ⁽³⁾, con cui ha prorogato il mandato del sig. Kęstutis LANČINSKAS quale capo dell'EUAM Ucraina dal 1° febbraio 2017 al 30 novembre 2017.
- (4) L'alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza ha proposto di prorogare il mandato del sig. Kęstutis LANČINSKAS quale capo della missione EUAM Ucraina dal 1° dicembre 2017 al 30 novembre 2018,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il mandato del sig. Kęstutis LANČINSKAS quale capo dell'EUAM Ucraina è prorogato fino al 30 novembre 2018.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il 10 novembre 2017

Per il comitato politico e di sicurezza

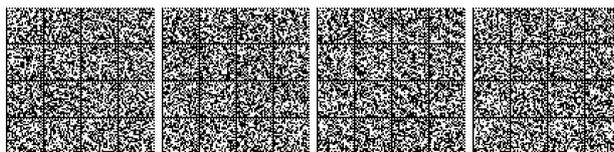
Il presidente

W. STEVENS

⁽¹⁾ GUL 217 del 23.7.2014, pag. 42.

⁽²⁾ Decisione (PESC) 2016/49 del comitato politico e di sicurezza, del 7 gennaio 2016, relativa alla nomina del capo della missione consultiva dell'Unione europea per la riforma del settore della sicurezza civile in Ucraina (EUAM Ucraina) (EUAM UCRAINA/1/2016) (GUL 12 del 19.1.2016, pag. 47).

⁽³⁾ Decisione (PESC) 2017/113 del comitato politico e di sicurezza, del 10 gennaio 2017, che proroga il mandato del capo della missione consultiva dell'Unione europea per la riforma del settore della sicurezza civile in Ucraina (EUAM Ucraina) (EUAM UCRAINA/1/2017) (GUL 18 del 24.1.2017, pag. 48).



REGOLAMENTO (UE) 2017/2107 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
del 15 novembre 2017

che stabilisce le misure di gestione, di conservazione e di controllo applicabili nella zona della convenzione della Commissione internazionale per la conservazione dei tonnidi dell'Atlantico (ICCAT), e che modifica i regolamenti del Consiglio (CE) n. 1936/2001, (CE) n. 1984/2003 e (CE) n. 520/2007

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 43, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) L'obiettivo della politica comune della pesca (PCP), quale stabilito nel regolamento (UE) n. 1380/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾, è di garantire uno sfruttamento delle risorse biologiche marine che consenta una sostenibilità ambientale, economica e sociale a lungo termine.
- (2) Con la decisione 98/392/CE del Consiglio ⁽⁴⁾, l'Unione ha approvato la convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, che contiene, tra l'altro, i principi e le norme in materia di conservazione e gestione delle risorse marine vive. Nell'ambito dei suoi obblighi internazionali più generali, l'Unione partecipa agli sforzi intesi a salvaguardare gli stock ittici nelle acque internazionali.
- (3) A norma della decisione 86/238/CEE del Consiglio ⁽⁵⁾, l'Unione è parte contraente della Convenzione internazionale per la conservazione dei tonnidi dell'Atlantico («convenzione ICCAT») dal 14 novembre 1997.

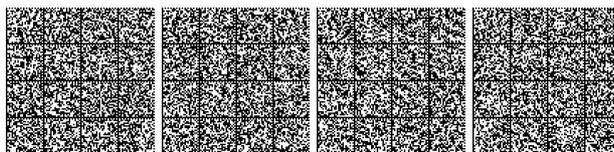
⁽¹⁾ GUC 34 del 2.2.2017, pag. 142.

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo del 3 ottobre 2017 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 23 ottobre 2017.

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 1380/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, relativo alla politica comune della pesca, che modifica i regolamenti (CE) n. 1954/2003 e (CE) n. 1224/2009 del Consiglio e che abroga i regolamenti (CE) n. 2371/2002 e (CE) n. 639/2004 del Consiglio, nonché la decisione 2004/585/CE del Consiglio (GU L 354 del 28.12.2013, pag. 22).

⁽⁴⁾ Decisione 98/392/CE del Consiglio, del 23 marzo 1998, concernente la conclusione, da parte della Comunità europea, della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 10 dicembre 1982 e dell'accordo del 28 luglio 1994 relativo all'attuazione delle parte XI della convenzione (GU L 179 del 23.6.1998, pag. 1).

⁽⁵⁾ Decisione 86/238/CEE del Consiglio, del 9 giugno 1986, relativa all'adesione della Comunità alla convenzione internazionale per la conservazione dei tonnidi dell'Atlantico, emendata dal protocollo allegato all'atto finale della conferenza dei plenipotenziari degli Stati aderenti alla convenzione firmata a Parigi il 10 luglio 1984 (GU L 162 del 18.6.1986, pag. 33).



- (4) La convenzione ICCAT istituisce un quadro di cooperazione regionale per la conservazione e la gestione dei tonnidi e di specie affini nell'Oceano Atlantico e nei mari adiacenti mediante la creazione di una Commissione internazionale per la conservazione dei tonnidi dell'Atlantico (ICCAT).
- (5) L'ICCAT ha l'autorità di adottare decisioni vincolanti (raccomandazioni) per le sue parti contraenti ai fini della conservazione e della gestione delle risorse alieutiche nel suo ambito di competenza. Tali raccomandazioni sono essenzialmente rivolte alle parti contraenti della convenzione ICCAT, ma contengono obblighi anche per gli operatori privati (ad esempio per i comandanti delle navi). Le raccomandazioni dell'ICCAT entrano in vigore sei mesi dopo l'adozione e, per l'Unione, devono essere attuate il prima possibile nel diritto dell'Unione.
- (6) Un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla gestione sostenibile delle flotte da pesca esterne ⁽¹⁾ prevedrà che tale regolamento debba applicarsi senza pregiudicare le disposizioni nel diritto dell'Unione che attuano le disposizioni adottate dalle organizzazioni regionali di gestione della pesca (ORGP) di cui l'Unione è parte contraente.
- (7) La più recente attuazione delle raccomandazioni di conservazione ed esecuzione dell'ICCAT è avvenuta tramite i regolamenti (CE) n. 1936/2001 ⁽²⁾ e (CE) n. 520/2007 ⁽³⁾ del Consiglio.
- (8) La raccomandazione dell'ICCAT concernente un piano pluriennale di ricostituzione del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo è stata attuata con regolamento (UE) 2016/1627 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾. Il presente regolamento non riguarda tale piano pluriennale di ricostituzione.
- (9) Nell'attuare tali raccomandazioni, l'Unione e gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per promuovere attività di pesca costiera e l'utilizzo di attrezzi e tecniche di pesca selettivi e caratterizzati da un ridotto impatto ambientale, compresi gli attrezzi e le tecniche utilizzati nella pesca artigianale e tradizionale, contribuendo in tal modo ad un equo tenore di vita per le economie locali.
- (10) La legislazione dell'Unione dovrebbe limitarsi ad attuare le raccomandazioni dell'ICCAT in modo da garantire la parità tra pescatori dell'Unione e dei paesi terzi e da assicurare che le norme possano essere accettate da tutti.
- (11) Gli atti delegati e gli atti di esecuzione previsti nel presente regolamento non dovrebbero pregiudicare l'attuazione delle future raccomandazioni dell'ICCAT nel diritto dell'Unione mediante procedura legislativa ordinaria.
- (12) Al fine di attuare rapidamente nel diritto dell'Unione le future modifiche delle raccomandazioni dell'ICCAT, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla modifica degli allegati del presente regolamento. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 ⁽⁵⁾. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (13) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione delle disposizioni del presente regolamento. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Procedimento numero 2015/0289 (COD), non ancora pubblicato in Gazzetta ufficiale.

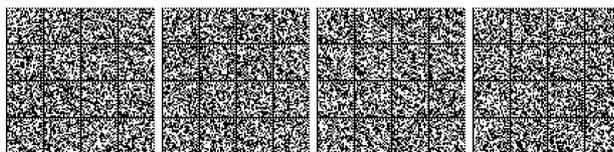
⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 1936/2001 del Consiglio, del 27 settembre 2001, che stabilisce alcune misure di controllo applicabili alle attività di pesca di taluni stock di grandi migratori (GU L 263 del 3.10.2001, pag. 1).

⁽³⁾ Regolamento (CE) n. 520/2007 del Consiglio, del 7 maggio 2007, che stabilisce misure tecniche di conservazione per taluni stock di grandi migratori e che abroga il regolamento (CE) n. 973/2001 (GU L 123 del 12.5.2007, pag. 3).

⁽⁴⁾ Regolamento (UE) 2016/1627 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, relativo a un piano pluriennale di ricostituzione del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo e recante abrogazione del regolamento (CE) n. 302/2009 del Consiglio (GU L 252 del 16.9.2016, pag. 1).

⁽⁵⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

⁽⁶⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).



- (14) Al fine di garantire il rispetto della PCP, la legislazione dell'Unione è stata adottata per stabilire un sistema di controllo, ispezione ed esecuzione che includa la lotta contro la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (INN). In particolare, il regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio ⁽¹⁾ istituisce un regime unionale di controllo, ispezione ed esecuzione caratterizzato da un approccio globale e integrato al fine di garantire il rispetto di tutte le norme della PCP. Il regolamento di esecuzione (UE) n. 404/2011 della Commissione ⁽²⁾ stabilisce le modalità dettagliate di applicazione del regolamento (CE) n. 1224/2009. Il regolamento (CE) n. 1005/2008 del Consiglio ⁽³⁾ istituisce un regime comunitario per prevenire, scoraggiare ed eliminare la pesca INN. I suddetti regolamenti già attuano una serie di disposizioni previste dalle raccomandazioni dell'ICCAT. Non è pertanto necessario includere tali disposizioni nel presente regolamento.
- (15) Le raccomandazioni dell'ICCAT, lette in combinato disposto con le norme applicabili stabilite dal regolamento (CE) n. 1224/2009, consentono ai pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni il trasbordo in mare in acque non appartenenti all'Unione all'interno della zona ICCAT. Tuttavia, l'Unione dovrebbe affrontare tale questione in modo esauriente e sistematico nell'ambito delle ORGP al fine di estendere il divieto dell'Unione di trasbordo in mare in acque appartenenti all'Unione a tutte le acque.
- (16) L'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1380/2013 ha introdotto un obbligo di sbarco applicabile a decorrere dal 1° gennaio 2015 alla pesca pelagica su piccola e grande scala, alla pesca a fini industriali e alla pesca del salmone nel Mar Baltico. Tuttavia, a norma dell'articolo 15, paragrafo 2, del suddetto regolamento, l'obbligo di sbarco non pregiudica gli obblighi internazionali dell'Unione, quali quelli derivanti dalle raccomandazioni dell'ICCAT. In base alla stessa disposizione, la Commissione ha la facoltà di adottare atti delegati allo scopo di attuare tali obblighi internazionali nel diritto dell'Unione, comprese, in particolare, deroghe all'obbligo di sbarco. I rigetti nell'ambito della pesca pelagica su piccola e grande scala e della pesca a fini industriali sono pertanto autorizzati in talune situazioni previste dal regolamento delegato (UE) 2015/98 della Commissione ⁽⁴⁾.
- (17) Il regolamento (CE) n. 1984/2003 del Consiglio ⁽⁵⁾ istituisce programmi di documentazione statistica per il pesce spada e il tonno obeso in conformità delle pertinenti disposizioni dell'ICCAT. Poiché l'ICCAT ha adottato nuove disposizioni sui programmi statistici per quanto concerne i trasbordi in mare, è opportuno modificare il regolamento (CE) n. 1984/2003 per attuare tali disposizioni nel diritto dell'Unione.
- (18) Nel corso degli ultimi anni, molte raccomandazioni dell'ICCAT sono cambiate o sono state abrogate. Per motivi di chiarezza, semplificazione e certezza del diritto, è pertanto opportuno modificare i regolamenti (CE) n. 1936/2001 e (CE) n. 520/2007,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

TITOLO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce disposizioni in materia di gestione, di conservazione e di controllo relative alla pesca di specie ittiche altamente migratorie gestite dalla Commissione internazionale per la conservazione dei tonnidi dell'Atlantico (ICCAT).

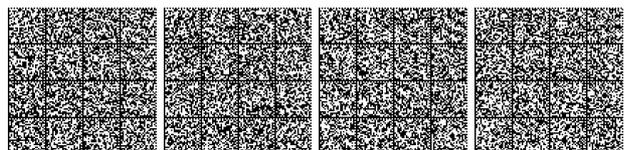
⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo unionale per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca, che modifica i regolamenti (CE) n. 847/96, (CE) n. 2371/2002, (CE) n. 811/2004, (CE) n. 768/2005, (CE) n. 2115/2005, (CE) n. 2166/2005, (CE) n. 388/2006, (CE) n. 509/2007, (CE) n. 676/2007, (CE) n. 1098/2007, (CE) n. 1300/2008, (CE) n. 1342/2008 e che abroga i regolamenti (CEE) n. 2847/93, (CE) n. 1627/94 e (CE) n. 1966/2006 (GU L 343 del 22.12.2009, pag. 1).

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 404/2011 della Commissione, dell'8 aprile 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca (GU L 112 del 30.4.2011, pag. 1).

⁽³⁾ Regolamento (CE) n. 1005/2008 del Consiglio, del 29 settembre 2008, che istituisce un regime comunitario per prevenire, scoraggiare ed eliminare la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata, che modifica i regolamenti (CEE) n. 2847/93, (CE) n. 1936/2001 e (CE) n. 601/2004 e che abroga i regolamenti (CE) n. 1093/94 e (CE) n. 1447/1999 (GU L 286 del 29.10.2008, pag. 1).

⁽⁴⁾ Regolamento delegato (UE) 2015/98 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo al recepimento degli obblighi internazionali dell'Unione, di cui all'articolo 15, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1380/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, ai sensi della convenzione internazionale per la conservazione dei tonnidi dell'Atlantico e della convenzione sulla futura cooperazione multilaterale per la pesca nell'Atlantico nord-occidentale (GU L 16 del 23.1.2015, pag. 23).

⁽⁵⁾ Regolamento (CE) n. 1984/2003 del Consiglio, dell'8 aprile 2003, che istituisce nella Comunità un regime di registrazione statistica relativo al pesce spada e al tonno obeso (GU L 295 del 13.11.2003, pag. 1).



*Articolo 2***Ambito di applicazione**

Il presente regolamento si applica:

- a) ai pescherecci dell'Unione e alle navi dell'Unione che praticano la pesca ricreativa, operanti nella zona della convenzione ICCAT e, in caso di trasbordi, anche al di fuori della zona della convenzione ICCAT se trasbordano specie catturate in tale zona;
- b) alle navi di paesi terzi sottoposte a ispezione nei porti degli Stati membri che detengono a bordo specie regolamentate dall'ICCAT o prodotti della pesca ottenuti da tali specie che non sono stati precedentemente sbarcati o trasbordati in un porto;
- c) ai pescherecci di paesi terzi e alle navi di paesi terzi che praticano la pesca ricreativa e operano nelle acque dell'Unione.

*Articolo 3***Relazione con altri atti dell'Unione**

Il presente regolamento si applica fatte salve le disposizioni di cui al regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla gestione sostenibile delle flotte da pesca esterne ⁽¹⁾ e al regolamento (UE) 2016/1627.

Le misure di cui al presente regolamento si applicano in aggiunta alle disposizioni di cui ai regolamenti (CE) n. 1005/2008 e (CE) n. 1224/2009.

*Articolo 4***Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

- 1) «specie regolamentate dall'ICCAT»: le specie enumerate nell'allegato I;
- 2) «tonnidi tropicali»: il tonno obeso, il tonno albacora e il tonnetto striato;
- 3) «peschereccio»: qualsiasi nave attrezzata per lo sfruttamento commerciale delle risorse biologiche marine o una tonnara per la pesca del tonno rosso;
- 4) «nave da cattura»: un peschereccio utilizzato ai fini della cattura di risorse biologiche marine;
- 5) «peschereccio dell'Unione»: un peschereccio battente bandiera di uno Stato membro e immatricolato nell'Unione;
- 6) «autorizzazione di pesca»: l'autorizzazione rilasciata a un peschereccio dell'Unione che gli consente di esercitare attività di pesca specifiche per un periodo stabilito, in una zona determinata o per un certo tipo di pesca secondo particolari condizioni;
- 7) «autorizzazione di pesca speciale»: l'autorizzazione rilasciata a un peschereccio dell'Unione che gli consente di esercitare attività di pesca specifiche con attrezzi specifici per un periodo stabilito, in una zona determinata o per un certo tipo di pesca secondo particolari condizioni;
- 8) «trasbordo»: lo scarico su un altro peschereccio di una parte o della totalità dei prodotti della pesca che si trovano a bordo di un peschereccio;
- 9) «pesca ricreativa»: attività di pesca non commerciale che sfruttano le risorse biologiche marine per fini ricreativi, turistici o sportivi;
- 10) «dati relativi al compito I»: i dati definiti come compito I dall'ICCAT nel «Manuale operativo per le statistiche e il campionamento dei tonnidi e delle specie affini nell'Oceano Atlantico»;
- 11) «dati relativi al compito II»: i dati definiti come compito II dall'ICCAT nel «Manuale operativo per le statistiche e il campionamento dei tonnidi e delle specie affini nell'Oceano Atlantico»;
- 12) «PCC»: le parti contraenti della convenzione ICCAT e le parti, entità o entità di pesca non contraenti cooperanti;
- 13) «zona della convenzione ICCAT»: tutte le acque dell'Oceano Atlantico e dei mari adiacenti;

⁽¹⁾ Numero di procedura 2015/0289 (COD), non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.



- 14) «accordo di partenariato per una pesca sostenibile»: un accordo internazionale quale definito all'articolo 4, paragrafo 1, punto 37, del regolamento (UE) n. 1380/2013;
- 15) «lunghezza della nave»: la distanza misurata in linea retta tra il punto estremo della prua e il punto estremo della poppa;
- 16) «peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni»: peschereccio con palangari pelagici di lunghezza fuoritutto superiore a 24 metri;
- 17) «peschereccio di grandi dimensioni»: peschereccio di lunghezza fuoritutto superiore a 20 metri;
- 18) «navi da cattura di grandi dimensioni»: navi da cattura di lunghezza fuoritutto superiore a 20 metri;
- 19) «registro ICCAT dei pescherecci di grandi dimensioni»: l'elenco, tenuto dal segretariato dell'ICCAT, dei pescherecci di grandi dimensioni autorizzati a pescare specie regolamentate dall'ICCAT nella zona della convenzione ICCAT;
- 20) «nave d'appoggio»: una nave, che non sia un'imbarcazione trasportata a bordo, che non è equipaggiata con attrezzi da pesca pronti per l'uso e che facilita, assiste o prepara le attività di pesca, anche rifornendo una nave da cattura;
- 21) «nave da trasporto»: una nave d'appoggio che partecipa a operazioni di trasbordo e riceve specie regolamentate dall'ICCAT da un peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni;
- 22) «registro ICCAT delle navi da trasporto»: l'elenco, tenuto dal segretariato dell'ICCAT, delle navi autorizzate a ricevere trasbordi in mare da pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni nella zona della convenzione ICCAT;
- 23) «registro ICCAT delle navi autorizzate alla pesca dei tonnidi tropicali»: l'elenco, tenuto dal segretariato dell'ICCAT, dei pescherecci di grandi dimensioni autorizzati a pescare, detenere a bordo, trasbordare, trasportare, trasformare o sbarcare tonnidi tropicali nella zona della convenzione ICCAT;
- 24) «dispositivo di concentrazione del pesce (FAD)»: qualsiasi dispositivo galleggiante sulla superficie del mare installato allo scopo di attirare i pesci;
- 25) «pesca INN»: attività di pesca definite all'articolo 2, punto 1, del regolamento (CE) n. 1005/2008;
- 26) «elenco ICCAT delle navi INN»: un elenco delle navi che l'ICCAT ritiene abbiano praticato attività di pesca INN;
- 27) «palangaro»: attrezzo da pesca comprendente una lenza principale che comporta numerosi ami su lenze secondarie (braccioli) di varia lunghezza e spaziatura, secondo la specie bersaglio;
- 28) «rete da circuizione a chiusura»: rete circuitante munita sul fondo di un cavo di chiusura che passa attraverso una serie di anelli collegati alla lima da piombo, consentendo la chiusura della rete;
- 29) «amo»: un pezzo di filo d'acciaio ricurvo e affilato.

TITOLO II

MISURE DI GESTIONE, CONSERVAZIONE E CONTROLLO RELATIVE A DETERMINATE SPECIE

CAPO I

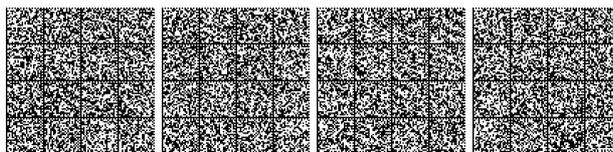
Tonnidi tropicali

Articolo 5

Restrizioni sul numero di navi da cattura di grandi dimensioni dell'Unione aventi come specie bersaglio il tonno obeso

Il numero e la capacità totale espressa in stazza lorda (GT) delle navi da cattura di grandi dimensioni dell'Unione aventi come specie bersaglio il tonno obeso nella zona della convenzione ICCAT sono fissati:

- a) sulla base del numero medio e della capacità, espressa in GT, delle navi da cattura dell'Unione che hanno pescato il tonno obeso come specie bersaglio nella zona della convenzione ICCAT nel periodo 1991-1992; nonché
- b) sulla base della limitazione del numero di navi da cattura dell'Unione che hanno pescato il tonno obeso come specie bersaglio nel 2005, come notificato all'ICCAT il 30 giugno 2005.



*Articolo 6***Autorizzazioni specifiche per le navi da cattura di grandi dimensioni dedite alla pesca dei tonnid tropicali e per le navi d'appoggio**

1. Gli Stati membri, in conformità delle disposizioni di cui al regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla gestione sostenibile delle flotte da pesca esterne ⁽¹⁾, rilasciano autorizzazioni a pescare tonnid tropicali nella zona della convenzione ICCAT alle navi da cattura di grandi dimensioni battenti la loro bandiera.
2. Gli Stati membri rilasciano autorizzazioni alle navi d'appoggio battenti la loro bandiera utilizzate per qualsiasi tipo di appoggio alle navi di cui al paragrafo 1.

*Articolo 7***Registro ICCAT delle navi autorizzate alla pesca dei tonnid tropicali**

1. Gli Stati membri notificano alla Commissione, senza indugio, e al massimo entro 30 giorni, ogni evento che richieda un'aggiunta, una cancellazione o una modifica al registro ICCAT delle navi autorizzate alla pesca dei tonnid tropicali. La Commissione trasmette senza indugio, e al massimo entro 45 giorni dalla data di tale evento, le suddette informazioni al segretariato dell'ICCAT.
2. I pescherecci di grandi dimensioni non figuranti nel registro ICCAT delle navi autorizzate alla pesca dei tonnid tropicali non possono pescare, detenere a bordo, trasbordare, trasportare, trasferire, trasformare o sbarcare tonnid tropicali provenienti dalla zona della convenzione ICCAT. In questi casi non si applica l'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1380/2013.

*Articolo 8***Elenco delle navi che praticano la pesca dei tonnid tropicali in un determinato anno**

Gli Stati membri trasmettono alla Commissione, entro il 30 giugno di ogni anno, l'elenco delle navi autorizzate battenti la loro bandiera che hanno praticato la pesca dei tonnid tropicali nella zona della convenzione ICCAT durante l'anno civile precedente. Entro il 31 luglio di ogni anno la Commissione notifica all'ICCAT gli elenchi trasmessi dagli Stati membri.

*Articolo 9***Piani di gestione in relazione ai dispositivi di concentrazione del pesce**

1. In relazione alle navi da cattura con reti da circuizione a chiusura e che praticano la pesca dei tonnid tropicali con lenze a canna con l'ausilio di dispositivi di concentrazione del pesce (FAD), gli Stati membri, entro il 31 dicembre di ogni anno, presentano alla Commissione piani di gestione per l'utilizzo di tali FAD da parte delle navi battenti la loro bandiera. La Commissione trasmette queste informazioni al segretariato dell'ICCAT entro il 31 gennaio dell'anno seguente.
2. Gli obiettivi dei piani di gestione di cui al paragrafo 1 sono elencati di seguito:
 - a) migliorare le conoscenze relative alle caratteristiche dei FAD, alle caratteristiche delle boe, alla pesca per mezzo di FAD, incluso lo sforzo di pesca, e agli impatti connessi sulle specie bersaglio e non bersaglio;
 - b) gestire efficacemente la posa e il recupero di FAD e segnalatori e la loro possibile perdita;
 - c) ridurre e limitare l'impatto dei FAD e della pesca praticata con l'ausilio di questi ultimi sull'ecosistema, intervenendo anche, ove del caso, sulle diverse componenti della mortalità per pesca (ad esempio, numero di FAD impiegati, compreso il numero di cale con FAD effettuate dai pescherecci con reti da circuizione a chiusura, capacità di pesca, numero di navi d'appoggio).
3. I piani di gestione di cui al paragrafo 1 contengono le informazioni di cui all'allegato II.
4. Gli Stati membri garantiscono che non più di 500 boe strumentali siano attive simultaneamente per ciascuna nave con reti da circuizione a chiusura battente la loro bandiera e che pratica la pesca dei tonnid tropicali con l'ausilio di FAD.

⁽¹⁾ Numero di procedura 2015/0289 (COD), non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.



Articolo 10

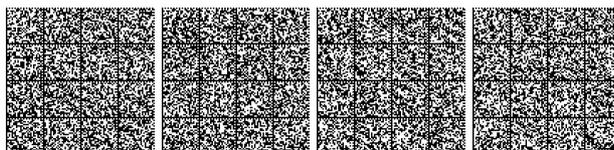
Requisiti per i FAD

1. I FAD soddisfano i seguenti requisiti:
 - a) la struttura di superficie del FAD o non è coperta da alcun materiale o è coperta unicamente da materiali che presentano un rischio minimo di impigliamento di specie non bersaglio; e
 - b) i componenti sommersi sono composti esclusivamente da materiali che non provocano l'impigliamento di specie non bersaglio.
2. Nella progettazione dei FAD si privilegiano, ove possibile, materiali biodegradabili, ai fini dell'eliminazione graduale dei FAD non biodegradabili entro il 2018.
3. Nel quadro della relazione annuale di cui all'articolo 71, gli Stati membri comunicano alla Commissione le misure adottate per garantire l'osservanza dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo. La Commissione trasmette tali informazioni al segretariato dell'ICCAT.

Articolo 11

Informazioni sui FAD fornite dalle navi

1. Per ciascun utilizzo di un FAD, le navi da cattura con reti da circuizione a chiusura e con lenze a canna dell'Unione e le navi d'appoggio dell'Unione raccolgono e comunicano le seguenti informazioni e i seguenti dati:
 - a) posizione del FAD;
 - b) data di utilizzo del FAD;
 - c) tipo di FAD (FAD ancorato, FAD derivante artificiale);
 - d) identificatore del FAD [ossia marcatura del FAD o identificativo (ID) del segnalatore, tipo di boa — ad esempio boa semplice o associata a ecoscandaglio] o ogni altra informazione che consenta di identificare il proprietario;
 - e) caratteristiche di progettazione del FAD (dimensione e materiale della parte galleggiante e della struttura sottomarina sospesa ed elemento impigliante della struttura sottomarina sospesa).
2. Per ciascuna visita a un FAD, seguita o no da una cala, le navi da cattura con reti da circuizione a chiusura e con lenze a canna dell'Unione e le navi d'appoggio dell'Unione raccolgono e comunicano le seguenti informazioni:
 - a) tipo di visita (salpamento, recupero, intervento sull'apparecchiatura elettronica);
 - b) posizione del FAD;
 - c) data di visita;
 - d) tipo di FAD (FAD ancorato, FAD derivante naturale, FAD derivante artificiale);
 - e) identificatore del FAD [ossia marcatura del FAD o identificativo (ID) del segnalatore o ogni altra informazione che consenta di identificare il proprietario];
 - f) se la visita è seguita da una cala, i risultati della cala in termini di catture e catture accessorie, sia conservate sia rigettate in mare vive o morte, o se la visita non è seguita da una cala, il motivo di tale decisione (ad esempio la carenza di pesce o pesce di dimensioni troppo ridotte).
3. Per ciascuna perdita di un FAD, le navi da cattura con reti da circuizione a chiusura e con lenze a canna dell'Unione e tutte le navi d'appoggio dell'Unione raccolgono e comunicano le seguenti informazioni:
 - a) l'ultima posizione registrata;
 - b) data dell'ultima posizione registrata;
 - c) identificatore del FAD [ossia marcatura del FAD o identificativo (ID) del segnalatore] o ogni altra informazione che consenta l'identificazione del proprietario.
4. I pescherecci dell'Unione tengono un elenco dei FAD utilizzati, aggiornato su base trimestrale, contenente almeno le informazioni di cui all'allegato III.



Articolo 12

Informazioni sui FAD fornite dagli Stati membri

Gli Stati membri trasmettono ogni anno alla Commissione, 15 giorni prima del termine stabilito dall'ICCAT per l'anno in questione, le seguenti informazioni perché possano essere messe a disposizione del segretariato dell'ICCAT:

- a) il numero di FAD effettivamente installati, su base trimestrale, per tipo di FAD, indicando la presenza o l'assenza di un segnalatore/una boa o di un ecoscandaglio allo stesso associati;
- b) il numero e il tipo di segnalatori/boe (ad esempio, radioboia, con ecoscandaglio) effettivamente installati su base trimestrale;
- c) il numero medio di segnalatori/boe attivi, su base trimestrale, che sono stati seguiti da ciascuna nave;
- d) il numero medio di FAD attivi persi, su base trimestrale;
- e) per ogni nave d'appoggio, il numero di giorni trascorsi in mare per strati di 1°, per mese e per Stato membro di bandiera.

Articolo 13

Giornali di bordo

Gli Stati membri provvedono affinché:

- a) i giornali di pesca in formato cartaceo ed elettronico, nonché ove del caso i giornali di bordo relativi ai FAD, siano prontamente raccolti e messi a disposizione degli esperti scientifici dell'Unione;
- b) i dati relativi al compito II trasmessi alla Commissione a norma dell'articolo 50 includano le informazioni ottenute dai giornali di pesca o, se del caso, dai giornali di bordo relativi ai FAD.

Articolo 14

Divieto spazio-temporale connesso alla protezione del novellame

1. Le attività destinate alla cattura dei tonnidi tropicali con l'ausilio di oggetti che potrebbero incidere sulla concentrazione dei pesci, compresi i FAD, o le attività di sostegno a tali attività, sono vietate:

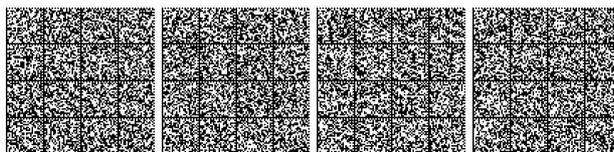
- a) dal 1° gennaio al 28 febbraio di ogni anno; e
- b) nella zona delimitata come segue:
 - limite settentrionale – parallelo 5° di latitudine nord,
 - limite meridionale – parallelo 4° di latitudine sud,
 - limite occidentale – meridiano 20° di longitudine ovest,
 - limite orientale – la costa africana.

2. Il divieto di cui al paragrafo 1 include:

- a) la posa in mare di oggetti galleggianti, con o senza boe;
- b) la pesca intorno, al di sotto o con l'ausilio di oggetti artificiali, comprese le navi;
- c) la pesca intorno, al di sotto o con l'ausilio di oggetti naturali;
- d) il rimorchio di oggetti galleggianti dall'interno all'esterno della zona.

3. Ogni Stato membro le cui navi praticano attività di pesca nella zona geografica oggetto del divieto spazio-temporale:

- a) adotta opportuni provvedimenti per garantire che tutte le navi battenti la sua bandiera, incluse le navi d'appoggio, impegnate in attività di pesca durante il divieto spazio-temporale di cui al paragrafo 1 del presente articolo abbiano un osservatore a bordo. Il programma di osservazione è conforme all'allegato IV del presente regolamento, fatto salvo l'articolo 73 del regolamento (CE) n. 1224/2009;
- b) entro il 30 giugno di ogni anno presenta le informazioni raccolte dagli osservatori di cui alla lettera a) alla Commissione, che le comunica all'ICCAT entro il 31 luglio;
- c) adotta misure appropriate nei confronti dei pescherecci battenti la sua bandiera che non rispettano il divieto spazio-temporale di cui al paragrafo 1;
- d) presenta alla Commissione una relazione con riguardo al rispetto del divieto spazio-temporale nell'ambito della relazione annuale di cui all'articolo 71.



*Articolo 15***Pesca dei tonnid tropicali in alcune acque portoghesi**

È vietato conservare a bordo qualsiasi quantitativo di tonnid tropicali catturati con reti da circuizione a chiusura nelle acque soggette alla sovranità o alla giurisdizione del Portogallo nella sottozona CIEM X a nord di 36°30' latitudine N o nelle zone COPACE a nord di 31° latitudine N e a est di 17°30' longitudine O, o praticare la pesca rivolta alla cattura di tali specie nelle suddette zone con i suddetti attrezzi. In questi casi non si applica l'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1380/2013.

*Articolo 16***Identificazione di pesca INN**

Se il segretario esecutivo dell'ICCAT notifica alla Commissione una possibile violazione dell'articolo 7, paragrafo 2, e dell'articolo 14, paragrafi 1 e 2, ad opera di pescherecci dell'Unione, la Commissione ne informa senza indugio lo Stato membro di bandiera interessato. Tale Stato membro di bandiera provvede immediatamente a esaminare la situazione e, se la nave sta pescando con l'ausilio di oggetti che potrebbero incidere sulla concentrazione dei pesci, compresi i FAD, chiede alla stessa di interrompere le attività di pesca e, se necessario, di lasciare senza indugio la zona. Lo Stato membro di bandiera interessato comunica senza indugio alla Commissione i risultati della sua indagine e le misure corrispondenti adottate. La Commissione comunica a sua volta tali informazioni allo Stato costiero e al segretario esecutivo dell'ICCAT.

*CAPO II***Tonno bianco dell'Atlantico settentrionale***Articolo 17***Restrizioni sul numero di navi**

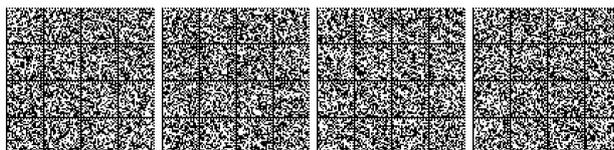
Il numero massimo di navi da cattura dell'Unione aventi come specie bersaglio il tonno bianco dell'Atlantico settentrionale nella zona della convenzione ICCAT è determinato in base alla media delle navi da cattura dell'Unione che hanno pescato attivamente tale specie come specie bersaglio nel periodo 1993-1995.

*CAPO III***Pesce spada***Sezione 1***Pesce spada dell'Atlantico***Articolo 18***Piani di gestione per il pesce spada dell'Atlantico settentrionale**

Gli Stati membri cui sia stato assegnato un contingente e le cui navi praticino la pesca del pesce spada dell'Atlantico settentrionale presentano alla Commissione i loro piani di gestione entro il 15 agosto di ogni anno. La Commissione trasmette queste informazioni al segretario dell'ICCAT entro il 15 settembre di ogni anno.

*Articolo 19***Taglia minima del pesce spada dell'Atlantico settentrionale**

1. Sono vietati la pesca come specie bersaglio, la conservazione a bordo o il trasbordo, lo sbarco, il trasporto, il magazzinaggio, l'esposizione o la messa in vendita, la vendita o la commercializzazione di pesce spada di peso inferiore a 25 kg di peso vivo o, in alternativa, che non supera 125 cm di lunghezza alla forca (misurata dalla mandibola inferiore). In tali casi non si applica l'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1380/2013.
2. In deroga al paragrafo 1, le catture accidentali per un massimo del 15 % di pesce spada di peso inferiore a 25 kg di peso vivo o che non supera 125 cm di lunghezza alla forca (misurata dalla mandibola inferiore) possono essere tenute a bordo, trasbordate, trasferite, sbarcate, trasportate, immagazzinate, vendute, esposte o messe in vendita.
3. La tolleranza del 15 % di cui al paragrafo 2 è calcolata sulla base del numero di pesci spada rispetto al totale delle catture di pesce spada per sbarco.



Sezione 2

Pesce spada del Mediterraneo

Articolo 20

Navi autorizzate alla pesca del pesce spada del Mediterraneo come specie bersaglio

1. Gli Stati membri rilasciano autorizzazioni conformemente alle disposizioni di cui al regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla gestione sostenibile delle flotte da pesca esterne ⁽¹⁾, per la pesca del pesce spada del Mediterraneo.
2. Entro l'8 gennaio di ogni anno gli Stati membri trasmettono alla Commissione nel formato stabilito negli orientamenti per la presentazione dei dati e delle informazioni richiesti dall'ICCAT:
 - a) un elenco delle navi da cattura battenti la loro bandiera autorizzate alla pesca del pesce spada del Mediterraneo;
 - b) un elenco delle navi autorizzate dagli stessi alla pesca del pesce spada del Mediterraneo nel corso della pesca ricreativa.
3. La Commissione trasmette le informazioni di cui al paragrafo 2, lettere a) e b), al segretariato dell'ICCAT entro il 15 gennaio di ogni anno.
4. Gli Stati membri notificano alla Commissione, senza indugio e al massimo entro 30 giorni, ogni aggiunta, cancellazione o modifica apportata agli elenchi delle navi di cui al paragrafo 2, lettere a) e b). La Commissione trasmette, senza indugio e al massimo entro 45 giorni dalla data dell'aggiunta, cancellazione o modifica di tali elenchi, le informazioni corrispondenti al segretariato dell'ICCAT.

Articolo 21

Catture accessorie

Le navi da cattura dell'Unione che non figurano nell'elenco di cui all'articolo 20, paragrafo 2, lettera a), non sono autorizzate a catturare, detenere a bordo, trasbordare, trasportare, trasformare o sbarcare un quantitativo di pesce spada superiore al 5 % delle catture totali presenti a bordo in peso e/o in numero di esemplari.

Articolo 22

Autorizzazione di pesca speciale

1. Le navi da cattura dell'Unione incluse nell'elenco di cui all'articolo 20, paragrafo 2, lettera a), e che utilizzano arpioni o palangari dispongono di un'autorizzazione di pesca speciale.
2. Entro il 30 giugno di ogni anno gli Stati membri trasmettono per via elettronica alla Commissione l'elenco delle autorizzazioni di cui al paragrafo 1 e rilasciate per l'anno precedente. La Commissione trasmette tali informazioni al segretariato dell'ICCAT entro il 31 luglio di ogni anno.

Articolo 23

Periodi di divieto della pesca

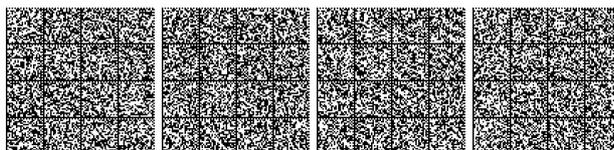
1. Il pesce spada del Mediterraneo non può essere catturato (come specie bersaglio o cattura accessoria), tenuto a bordo, trasbordato o sbarcato nei periodi dal 1° al 31 marzo e dal 1° ottobre al 30 novembre di ogni anno.
2. Gli Stati membri controllano l'efficacia del divieto e presentano alla Commissione, entro il 15 agosto di ogni anno, tutte le informazioni pertinenti sugli opportuni controlli e ispezioni da essi effettuati per garantire la conformità con il paragrafo 1. La Commissione trasmette tali informazioni al segretariato dell'ICCAT almeno due mesi prima della riunione annuale dell'ICCAT.

Articolo 24

Taglia minima del pesce spada del Mediterraneo

1. Possono essere tenuti a bordo, trasbordati, sbarcati e trasportati solo esemplari interi di pesce spada, non privati delle parti esterne, o esemplari eviscerati e senza branchie.

⁽¹⁾ Numero di procedura 2015/0289 (COD), non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.



2. Sono vietati la cattura, la detenzione a bordo, il trasbordo, lo sbarco, il trasporto, il magazzinaggio, l'esposizione o la messa in vendita di pesce spada del Mediterraneo di lunghezza alla forca inferiore a 90 cm (misurata dalla mandibola inferiore) o, in alternativa, di peso inferiore a 10 kg di peso vivo o 9 kg di peso eviscerato e senza branchie, ovvero 7,5 kg di peso carcassa (senza branchie, eviscerato, con asportazione delle pinne e asportazione parziale della testa).

3. In deroga al paragrafo 2, le catture accidentali di pesce spada del Mediterraneo di dimensioni inferiori alla taglia minima di cui al suddetto paragrafo possono essere conservate a bordo, trasbordate, sbarcate, trasportate, immagazzinate, esposte per la vendita o messe in vendita se non superano il 5 % in peso o in numero di esemplari per sbarco delle catture totali di pesce spada del Mediterraneo a bordo della nave.

Articolo 25

Specifiche tecniche degli attrezzi da pesca per le navi autorizzate alla pesca del pesce spada del Mediterraneo

1. In deroga all'articolo 12 del regolamento (CE) n. 1967/2006 del Consiglio ⁽¹⁾, il numero massimo di ami che possono essere utilizzati o portati a bordo dalle navi volte alla cattura del pesce spada del Mediterraneo è fissato a 2 800.

2. In aggiunta al numero massimo di cui al paragrafo 1, una seconda serie di ami armati può essere autorizzata a bordo per bordate di durata superiore a due giorni, purché siano debitamente fissati e riposti sottocoperta in modo da non poter essere immediatamente utilizzati.

3. La dimensione degli ami non può essere inferiore a 7 cm di altezza.

4. La lunghezza dei palangari pelagici non può essere superiore a 30 miglia nautiche (55,56 km).

Articolo 26

Obblighi di comunicazione con riguardo al pesce spada del Mediterraneo

1. Gli Stati membri presentano alla Commissione, entro il 30 giugno di ogni anno, le seguenti informazioni relative alle navi da cattura battenti la loro bandiera autorizzate a svolgere attività di pesca con palangari pelagici o con l'arpione volte alla cattura del pesce spada del Mediterraneo nel corso dell'anno precedente:

a) informazioni relative alla nave da cattura:

- i) nome della nave (in sua assenza, il numero di immatricolazione senza le iniziali del paese);
- ii) numero di registro della flotta dell'Unione quale definito all'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) 2017/218 della Commissione ⁽²⁾;
- iii) numero di registrazione ICCAT;

b) informazioni relative alle attività di pesca, sulla base di un campionamento o dell'intera flotta:

- i) periodo o periodi di pesca e numero totale annuo dei giorni di pesca della nave, per specie bersaglio e per zona;
- ii) zone geografiche, per rettangoli statistici ICCAT, delle attività di pesca svolte dalla nave, per specie bersaglio e per zona;
- iii) tipo di nave, per specie bersaglio e per zona;
- iv) numero di ami utilizzati dalla nave, per specie bersaglio e zona;
- v) numero di unità di palangari utilizzate dalla nave, per specie bersaglio e per zona;
- vi) lunghezza totale di tutte le unità di palangari utilizzate dalla nave, per specie bersaglio e per zona;

c) dati relativi alle catture, secondo la minore scala spazio-temporale possibile:

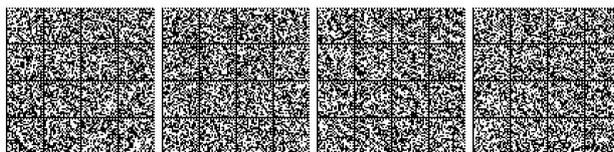
- i) taglia e, se possibile, classi di età delle catture;
- ii) catture e composizione delle catture per nave;
- iii) sforzo di pesca (giorni di pesca in media per nave, numero medio di ami per nave, unità di palangari medie per nave, lunghezza complessiva media dei palangari per nave).

2. Le informazioni di cui al paragrafo 1 sono presentate nel formato stabilito dall'ICCAT.

3. La Commissione trasmette le informazioni di cui al paragrafo 1 al segretariato dell'ICCAT entro il 31 luglio di ogni anno.

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1967/2006 del Consiglio, del 21 dicembre 2006, relativo alle misure di gestione per lo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nel Mar Mediterraneo e recante modifica del regolamento (CEE) n. 2847/93 e che abroga il regolamento (CE) n. 1626/94 (GUL 409 del 30.12.2006, pag. 11).

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2017/218 della Commissione, del 6 febbraio 2017, relativo al registro della flotta peschereccia dell'Unione (GUL 34 del 9.2.2017, pag. 9).



CAPO IV

Marlin azzurro e marlin bianco dell'Atlantico

Articolo 27

Reimmissione in acqua di marlin azzurri e marlin bianchi catturati vivi

1. In deroga all'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1380/2013, quando il proprio contingente sta per essere esaurito, gli Stati membri provvedono affinché le navi battenti la loro bandiera reimmettano in acqua tutti i marlin azzurri (*Makaira nigricans*) e i marlin bianchi (*Tetrapturus albidus*) che sono vivi al momento di essere issati a bordo.
2. Gli Stati membri di cui al paragrafo 1 adottano le misure opportune per garantire che i marlin azzurri e i marlin bianchi siano reimmessi in acqua in modo da massimizzarne le possibilità di sopravvivenza.

Articolo 28

Sbarchi di marlin azzurri e marlin bianchi oltre i limiti delle possibilità di pesca

Quando uno Stato membro ha esaurito il proprio contingente, tale Stato membro provvede affinché gli sbarchi di marlin azzurri e marlin bianchi che risultano morti al momento di essere tirati sottobordo non siano venduti o messi in commercio. Questi sbarchi non sono detratti dai limiti di cattura di detto Stato membro di cui al punto 1 della raccomandazione dell'ICCAT 2015-05, purché tale divieto sia chiaramente specificato nella relazione annuale di cui all'articolo 71 del presente regolamento.

Articolo 29

Pesca ricreativa del marlin azzurro e del marlin bianco

1. Gli Stati membri le cui navi praticano la pesca ricreativa del marlin azzurro e del marlin bianco applicano un programma di osservazione scientifica sul 5 % degli sbarchi di tali specie effettuati nell'ambito di campionati di pesca.
2. Nella pesca ricreativa del marlin azzurro si applica una taglia minima di conservazione di 251 cm alla forca (misurata dalla mandibola inferiore).
3. Nella pesca ricreativa del marlin bianco si applica una taglia minima di conservazione di 168 cm alla forca (misurata dalla mandibola inferiore).
4. È vietato vendere o offrire in vendita carcasse intere o parti di carcasse di marlin azzurro o marlin bianco catturati nell'ambito della pesca ricreativa.

CAPO V

Squali

Articolo 30

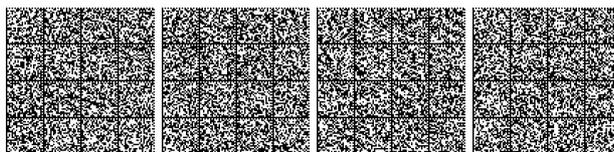
Disposizioni generali

1. Nel corso delle attività di pesca non volte alla cattura di squali, gli squali vivi catturati accidentalmente e non utilizzati a fini alimentari o di sussistenza sono reimmessi in acqua.
2. Gli Stati membri effettuano, nei limiti del possibile, ricerche sulle specie di squali catturate nella zona della convenzione ICCAT al fine di migliorare la selettività degli attrezzi da pesca, identificare potenziali zone di crescita e prevedere eventuali zone e periodi di divieto e altre misure, secondo i casi. Tali ricerche forniscono informazioni sui principali parametri ecologici e biologici, sul ciclo di vita e sui tratti comportamentali, nonché sull'individuazione di possibili zone per l'accoppiamento, la nascita e la crescita.

Articolo 31

Smerigli (*Lamna nasus*)

1. È vietato conservare a bordo, trasbordare o sbarcare parti o carcasse non sezionate di smerigli catturati nell'ambito di attività di pesca regolamentate dall'ICCAT.
2. Le navi da cattura dell'Unione reimmettono rapidamente in acqua, indenni, gli smerigli catturati nell'ambito di attività di pesca regolamentate dall'ICCAT quando sono tirati sottobordo.



Articolo 32

Squali volpe occhione (*Alopias superciliosus*)

1. È vietato conservare a bordo, trasbordare o sbarcare parti o carcasse non sezionate di squali volpe occhione catturati nell'ambito di attività di pesca regolamentate dall'ICCAT.
2. Le navi da cattura dell'Unione reimmettono rapidamente in acqua, indenni, gli squali volpe occhione catturati nell'ambito di attività di pesca regolamentate dall'ICCAT quando sono tirati sottobordo.

Articolo 33

Squali mako (*Isurus oxyrinchus*)

Gli Stati membri adottano le misure opportune per ridurre la mortalità per pesca nelle attività di pesca volte alla cattura dello squalo mako e riferiscono alla Commissione, nell'ambito della relazione annuale di cui all'articolo 71, in merito ai progressi compiuti.

Articolo 34

Squali alalunga (*Carcharhinus longimanus*)

1. È vietato conservare a bordo, trasbordare o sbarcare parti o carcasse non sezionate di squali alalunga catturati nell'ambito di attività di pesca regolamentate dall'ICCAT.
2. Le navi da cattura dell'Unione reimmettono rapidamente in acqua, indenni, gli squali alalunga catturati nell'ambito di attività di pesca regolamentate dall'ICCAT quando sono tirati sottobordo.

Articolo 35

Squali martello

1. È vietato conservare a bordo, trasbordare o sbarcare parti o carcasse non sezionate di squali martello della famiglia *Sphyrnidae* (a eccezione dello *Sphyrna tiburo*) catturati nell'ambito di attività di pesca regolamentate dall'ICCAT.
2. Le navi da cattura dell'Unione reimmettono rapidamente in acqua, indenni, gli squali martello catturati nell'ambito di attività di pesca regolamentate dall'ICCAT quando sono tirati sottobordo.

Articolo 36

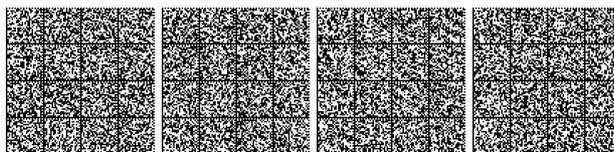
Squali seta (*Carcharhinus falciformis*)

1. È vietato conservare a bordo, trasbordare o sbarcare parti o carcasse non sezionate di squali seta catturati nell'ambito di attività di pesca regolamentate dall'ICCAT.
2. Le navi da cattura dell'Unione reimmettono rapidamente in acqua, indenni, gli squali seta catturati nell'ambito di attività di pesca regolamentate dall'ICCAT, al più tardi prima di introdurre le catture nelle stive, prestando la dovuta attenzione alla sicurezza dei membri dell'equipaggio.
3. I pescherecci dell'Unione con reti da circuizione a chiusura impegnati in attività di pesca regolamentate dall'ICCAT adottano ulteriori misure per aumentare il tasso di sopravvivenza degli squali seta catturati accidentalmente. Gli Stati membri riferiscono alla Commissione, nell'ambito della relazione annuale di cui all'articolo 71, in merito ai progressi compiuti.

Articolo 37

Campionamento delle specie di squali ad opera di osservatori scientifici e altre persone autorizzate

1. In deroga al divieto di conservare a bordo smerigli, squali volpe occhione, squali alalunga, squali martello (della famiglia *Sphyrnidae*, ad eccezione dello *Sphyrna tiburo*) e squali seta, di cui agli articoli 31, 32, 34, 35 e 36, la raccolta di campioni biologici nel corso delle operazioni di pesca commerciale da parte di osservatori scientifici o persone autorizzate dalle PCC a raccogliere campioni biologici è consentita alle seguenti condizioni:
 - a) i campioni biologici sono raccolti esclusivamente da animali che risultano morti quando viene salpato l'attrezzo;



- b) i campioni biologici sono prelevati nell'ambito di un progetto di ricerca notificato al Comitato permanente per la ricerca e le statistiche dell'ICCAT e elaborato tenendo conto delle priorità di ricerca raccomandate da tale comitato. Il progetto di ricerca dovrebbe includere un documento dettagliato che descrive l'obiettivo del progetto, le metodologie da utilizzare, il numero e il tipo di campioni da raccogliere e il tempo e l'area di campionamento;
- c) i campioni biologici sono tenuti a bordo fino al porto di sbarco o di trasbordo; nonché
- d) l'autorizzazione dello Stato membro di bandiera o, nel caso di navi noleggiate, della PCC noleggiatrice e dello Stato membro di bandiera, deve accompagnare tutti i campioni raccolti in conformità del presente articolo fino all'ultimo porto di sbarco. I suddetti campioni e le altre parti degli esemplari di squalo soggetti a campionamento non sono commercializzati o venduti.
2. I campioni biologici di cui al paragrafo 1 possono includere, in particolare, vertebre, tessuti, tratti riproduttivi, stomaci, campioni di pelle, valvole spirali, mascelle, pesci interi o scheletri per studi tassonomici e inventari faunistici.
3. La campagna di campionamento può avere inizio solo dopo il rilascio dell'autorizzazione da parte dello Stato membro interessato.

CAPO VI

Uccelli marini

Articolo 38

Misure di mitigazione per gli uccelli marini nella zona compresa tra 20° di latitudine sud e 25° di latitudine sud

1. Tutti i pescherecci che operano tra 20° e 25° di latitudine sud tengono a bordo e utilizzano cavi e pali scaccia-uccelli (cavi tori) e pali tori che soddisfano i requisiti e gli orientamenti supplementari di cui all'allegato V.
2. I cavi tori sono sempre predisposti prima che i palangari vengano immersi in acqua.
3. Ove possibile, un secondo palo tori e cavo tori sono utilizzati nei momenti di elevata presenza o attività di volatili.
4. Tutte le navi tengono a bordo cavi tori di riserva pronti per un uso immediato.
5. I pescherecci con palangari dediti alla cattura del pesce spada con palangari monofilamento sono esentati dagli obblighi di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 purché siano rispettate le seguenti condizioni:
 - a) i palangari sono calati durante la notte, dove per notte si intende il periodo compreso tra il crepuscolo nautico serale e quello mattutino come specificato nell'almanacco nautico per la posizione geografica dove è praticata la pesca; e
 - b) è utilizzato un tornichetto di 60 g di peso minimo, posizionato a non più di 3 metri dall'amo, in modo da ottimizzare i livelli di immersione.

Gli Stati membri di bandiera delle navi soggette alla deroga di cui al primo comma comunicano alla Commissione i risultati scientifici derivanti dal programma di osservazione da essi effettuato su tali navi.

Articolo 39

Misure di mitigazione per gli uccelli marini nella zona a sud di 25° di latitudine sud

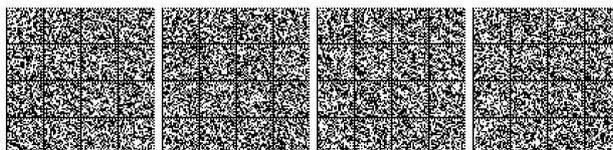
I pescherecci con palangari applicano almeno due delle seguenti misure di mitigazione in conformità dei requisiti e degli orientamenti supplementari di cui all'allegato V:

- a) cala notturna con illuminazione minima del ponte;
- b) cavi scaccia-uccelli (cavi tori);
- c) palangari zavorrati.

Articolo 40

Obblighi di comunicazione con riguardo agli uccelli marini

1. I pescherecci con palangari raccolgono e forniscono allo Stato membro di bandiera informazioni relative alle interazioni con gli uccelli marini, comprese le catture accidentali. Gli Stati membri comunicano queste informazioni alla Commissione entro il 30 giugno di ogni anno. La Commissione trasmette senza indugio le suddette informazioni al segretariato dell'ICCAT.
2. Gli Stati membri informano la Commissione sull'attuazione delle misure di cui agli articoli 38 e 39 e sui progressi compiuti nell'attuazione del piano d'azione dell'Unione per ridurre le catture accidentali di uccelli marini negli attrezzi da pesca.



CAPO VII

Tartarughe marine

Articolo 41

Disposizioni generali relative alle tartarughe marine

1. I pescherecci con reti da circuizione a chiusura evitano di accerchiare le tartarughe marine e liberano le tartarughe marine accerchiate o rimaste impigliate, anche nei FAD. Essi riferiscono in merito alle interazioni tra le reti da circuizione a chiusura o i FAD e le tartarughe marine al proprio Stato membro di bandiera.
2. I pescherecci con palangari pelagici tengono a bordo e utilizzano attrezzature che consentano di manipolare in condizioni di sicurezza, disimpigliare e reimmettere in acqua le tartarughe marine in modo da massimizzarne le possibilità di sopravvivenza.
3. I pescatori imbarcati su pescherecci con palangari pelagici utilizzano le attrezzature di cui al paragrafo 2 conformemente all'allegato VI, al fine di massimizzare le possibilità di sopravvivenza delle tartarughe marine.
4. Gli Stati membri forniscono ai suddetti pescatori su pescherecci con palangari pelagici una formazione relativa alle tecniche di manipolazione e liberazione in condizioni di sicurezza.

Articolo 42

Obblighi di comunicazione con riguardo alle tartarughe marine

1. Gli Stati membri raccolgono e comunicano alla Commissione, entro il 30 giugno di ogni anno, le informazioni relative alle interazioni delle proprie navi con le tartarughe marine nell'ambito di attività di pesca regolamentate dall'ICCAT, suddivise per tipo di attrezzo. La Commissione trasmette tali informazioni al segretariato dell'ICCAT entro il 31 luglio di ogni anno. Tali informazioni includono:
 - a) i tassi di cattura, le caratteristiche dell'attrezzo, le ore e i luoghi, le specie bersaglio e le condizioni in cui vengono eliminate (ossia rigettate morte o reimmesse in acqua vive);
 - b) una ripartizione delle interazioni per specie di tartaruga marina; nonché
 - c) il modo in cui sono rimaste agganciate o impigliate (anche nel caso dei FAD), il tipo di esca, la dimensione dell'amo e il tipo e le dimensioni dell'animale.
2. Gli Stati membri riferiscono alla Commissione, nell'ambito della relazione annuale di cui all'articolo 71, in merito all'attuazione dell'articolo 41 e ad altre azioni pertinenti adottate per attuare, con riguardo alle attività di pesca regolamentate dall'ICCAT, le linee guida per ridurre la mortalità delle tartarughe marine nell'ambito delle operazioni di pesca pubblicate nel 2010 dall'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura (FAO).

CAPO VIII

Possibilità di pesca per il tonno rosso e il pesce spada

Articolo 43

Principio generale

In conformità dell'articolo 17 del regolamento (UE) n. 1380/2013, in sede di assegnazione delle possibilità di pesca per gli stock di tonno rosso e pesce spada a loro disposizione, gli Stati membri utilizzano criteri trasparenti e oggettivi, anche di tipo ambientale, sociale ed economico, e si adoperano inoltre per ripartire equamente i contingenti nazionali tra i vari segmenti di flotta tenendo particolarmente conto della pesca tradizionale e artigianale nonché per prevedere incentivi per i pescherecci dell'Unione che impiegano attrezzi da pesca selettivi o utilizzano tecniche di pesca caratterizzate da un ridotto impatto ambientale.

TITOLO III

MISURE DI CONTROLLO COMUNI

CAPO I

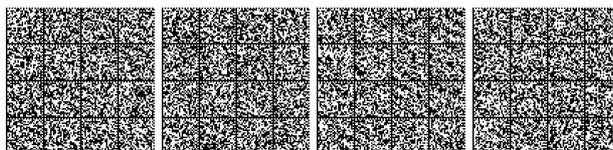
Autorizzazioni

Articolo 44

Registro ICCAT dei pescherecci di grandi dimensioni

1. Gli Stati membri, conformemente alle disposizioni stabilite dal regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla gestione sostenibile delle flotte da pesca esterne⁽¹⁾, rilasciano autorizzazioni a pescare, detenere a bordo, trasbordare o sbarcare specie regolamentate dall'ICCAT nella zona della convenzione ICCAT ai pescherecci di grandi dimensioni battenti la loro bandiera.

⁽¹⁾ Numero di procedura 2015/0289 (COD), non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.



2. Gli Stati membri presentano alla Commissione, al momento dell'autorizzazione, gli elenchi dei pescherecci di grandi dimensioni autorizzati a norma del paragrafo 1. La Commissione trasmette immediatamente tali informazioni al segretariato dell'ICCAT per l'iscrizione nel registro ICCAT dei pescherecci di grandi dimensioni.

3. Gli Stati membri notificano alla Commissione, senza indugio e al massimo entro 30 giorni, ogni evento che richieda di apportare un'aggiunta, una cancellazione o una modifica al registro ICCAT dei pescherecci di grandi dimensioni. La Commissione, al massimo entro 45 giorni dalla data di tale evento, trasmette le suddette informazioni al segretariato dell'ICCAT.

4. I pescherecci di grandi dimensioni non figuranti nel registro ICCAT dei pescherecci di grandi dimensioni non sono autorizzati a pescare, detenere a bordo, trasbordare o sbarcare specie regolamentate dall'ICCAT provenienti dalla zona della convenzione ICCAT. In questi casi non si applica l'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1380/2013.

CAPO II

Nolo

Articolo 45

Ambito di applicazione

Il presente capo si applica ai contratti di nolo, diversi dal nolo a scafo nudo, tra navi da cattura dell'Unione e quelli di PCC, quando le navi da cattura dell'Unione interessate non cambiano bandiera.

Articolo 46

Disposizioni generali

1. Le navi da cattura dell'Unione sono autorizzate a partecipare a un contratto di nolo concluso con le PCC solo se le navi noleggiate ottemperano alle seguenti condizioni:

- a) le navi noleggiate dispongono di un'autorizzazione di pesca rilasciata dalla PCC noleggiatrice e non figurano nell'elenco ICCAT delle navi INN;
- b) le navi noleggiate non sono autorizzate a pescare nell'ambito di più contratti di nolo contemporaneamente;
- c) le catture delle navi noleggiate sono scaricate esclusivamente nei porti delle PCC noleggiatrici, salvo diversa disposizione del contratto di nolo; e
- d) la società di nolo è legalmente stabilita nella PCC noleggiatrice.

2. Qualsiasi operazione di trasbordo in mare è preventivamente e debitamente autorizzata dalla PCC noleggiatrice e soddisfa il capo IV del presente titolo.

Articolo 47

Notifica

1. Al momento della stipula del contratto di nolo, lo Stato membro di bandiera notifica alla Commissione il proprio consenso al suddetto contratto.

2. Se, entro 15 giorni di calendario dalla data di trasmissione alla Commissione della notifica di cui al paragrafo 1, la Commissione non ha chiesto ulteriori informazioni, la nave noleggiata può iniziare le attività di pesca interessate.

3. Lo Stato membro di bandiera informa immediatamente la Commissione in merito alla cessazione di ciascun nolo.

4. La Commissione trasmette senza indugio le informazioni di cui ai paragrafi 1 e 3 al segretariato dell'ICCAT.

CAPO III

Controllo delle catture

Articolo 48

Rispetto dei contingenti e dei requisiti relativi alle taglie minime

1. Entro il 20 agosto di ogni anno gli Stati membri trasmettono alla Commissione informazioni sulle catture di specie regolamentate dall'ICCAT soggette a contingenti effettuate nell'anno precedente e sul rispetto delle taglie minime.



2. La Commissione trasmette queste informazioni al segretario dell'ICCAT entro il 15 settembre di ogni anno.

Articolo 49

Campionamento delle catture

1. Il campionamento delle catture ai fini del miglioramento delle conoscenze sulla biologia delle specie ICCAT pertinenti e di una stima dei parametri necessari per la loro valutazione è effettuato conformemente al regolamento (UE) 2017/1004 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁾, alla decisione di esecuzione (UE) 2016/1251 della Commissione⁽²⁾, e al «Manuale operativo per le statistiche e il campionamento dei tonnidi e delle specie affini nell'oceano Atlantico» pubblicato nel 1990 dall'ICCAT.

2. La Commissione può adottare atti di esecuzione con riguardo ai requisiti dettagliati relativi al campionamento delle catture di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura d'esame di cui all'articolo 75, paragrafo 2.

Articolo 50

Notifica delle catture e dello sforzo di pesca

1. Salvo ove diversamente disposto dalla Commissione al fine di rispettare scadenze annuali fissate dall'ICCAT, gli Stati membri trasmettono alla Commissione, entro il 30 giugno di ogni anno, i dati seguenti (dati relativi al compito I):

- a) informazioni sulle caratteristiche della flotta per l'anno precedente;
- b) stime dei dati annuali relativi alle catture nominali (inclusi i dati sulle catture accessorie e i rigetti) riguardanti le specie regolamentate dall'ICCAT per l'anno precedente.

2. Salvo ove diversamente disposto dalla Commissione al fine di rispettare scadenze annuali fissate dall'ICCAT, gli Stati membri trasmettono alla Commissione, entro il 30 giugno di ogni anno, i dati seguenti (dati relativi al compito II) in relazione alle specie regolamentate dall'ICCAT:

- a) i dati relativi alle catture e allo sforzo di pesca dell'anno precedente, con una ripartizione spazio-temporale particolareggiata; tali dati comprendono le stime relative ai rigetti e alle reimmissioni in mare con l'indicazione dello stato dei pesci (vivi o morti);
- b) tutti i dati disponibili relativi alle catture nell'ambito della pesca ricreativa dell'anno precedente.

3. La Commissione trasmette senza indugio al segretario dell'ICCAT le informazioni di cui ai paragrafi 1 e 2.

4. La Commissione può adottare atti di esecuzione con riguardo ai requisiti dettagliati per i dati relativi ai compiti I e II di cui, rispettivamente, ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 75, paragrafo 2.

CAPO IV

Trasbordo

Articolo 51

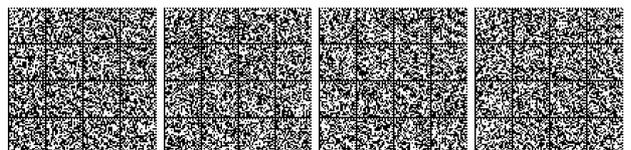
Ambito di applicazione

1. Il presente capo si applica alle seguenti operazioni di trasbordo:

- a) operazioni di trasbordo effettuate nella zona della convenzione ICCAT con riguardo a specie regolamentate dall'ICCAT e ad altre specie prelevate in associazione con tali specie; nonché
- b) operazioni di trasbordo effettuate fuori dalla zona della convenzione ICCAT con riguardo a specie regolamentate dall'ICCAT e ad altre specie catturate in associazione con tali specie nella zona della convenzione ICCAT.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) 2017/1004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2017, che istituisce un quadro dell'Unione per la raccolta, la gestione e l'uso di dati nel settore della pesca e un sostegno alla consulenza scientifica relativa alla politica comune della pesca e che abroga il regolamento (CE) n. 199/2008 del Consiglio (GU L 157 del 20.6.2017, pag. 1).

⁽²⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2016/1251 della Commissione, del 12 luglio 2016, che adotta un programma pluriennale dell'Unione per la raccolta, la gestione e l'uso di dati nei settori della pesca e dell'acquacoltura per il periodo 2017-2019 (GU L 207 dell'1.8.2016, pag. 113).



2. In deroga al paragrafo 1, lettera b), il presente capo non si applica ai trasbordi in mare fuori dalla zona della convenzione ICCAT di pesce catturato nella zona della convenzione ICCAT se il trasbordo è oggetto di un programma per il trasbordo stabilito da un'altra ORGP dei tonnidi.
3. Il presente capo non si applica alle navi con arpioni impegnate nel trasbordo in mare di pesce spada fresco.

Articolo 52

Trasbordo in porto

1. Tutte le operazioni di trasbordo avvengono in porti designati, ad eccezione di quelle realizzate da pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni di cui agli articoli da 53 a 60.
2. Nell'effettuare i trasbordi in porto, i pescherecci dell'Unione rispettano gli obblighi di cui all'allegato VII.
3. Il presente articolo si applica fatti salvi gli articoli da 17 a 22 del regolamento (CE) n. 1224/2009 e gli articoli 4, 6, 7 e 8 del regolamento (CE) n. 1005/2008.

Articolo 53

Trasbordo in mare

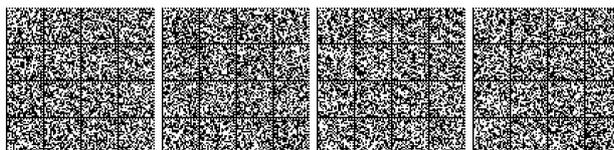
Il trasbordo in mare ad opera di pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni è effettuato in conformità degli articoli da 54 a 60.

Articolo 54

Registro ICCAT delle navi da trasporto

1. Gli Stati membri, in conformità delle disposizioni di cui al regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla gestione sostenibile delle flotte da pesca esterne ⁽¹⁾, rilasciano autorizzazioni a ricevere trasbordi in mare da pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni nella zona della convenzione ICCAT alle navi da trasporto.
2. Gli Stati membri presentano alla Commissione, al momento dell'autorizzazione, gli elenchi delle navi da trasporto autorizzate a norma del paragrafo 1. La Commissione trasmette immediatamente tali informazioni al segretariato dell'ICCAT per l'iscrizione nel registro ICCAT delle navi da trasporto.
3. Gli Stati membri di bandiera comunicano sollecitamente alla Commissione ogni aggiunta, cancellazione o modifica apportata ai loro elenchi delle navi da trasporto. La Commissione trasmette senza indugio tali informazioni al segretariato dell'ICCAT.
4. La notifica di cui ai paragrafi 2 e 3 rispetta il formato e la struttura prescritti dal segretariato dell'ICCAT e contiene le seguenti informazioni:
 - nome della nave, numero di registro,
 - numero di registrazione ICCAT (se del caso),
 - numero IMO (se del caso),
 - nome precedente (se del caso),
 - precedente bandiera (se del caso),
 - informazioni precedenti di radiazione da altri registri (se del caso),
 - indicativo internazionale di chiamata,
 - tipo di nave, lunghezza, tonnellate di stazza lorda e capacità di carico,
 - nome e indirizzo dell'armatore/degli armatori e dell'operatore/degli operatori,
 - periodo autorizzato per il trasbordo.
5. Il trasbordo in mare di cui all'articolo 53 può essere ricevuto solo da navi da trasporto incluse nel registro ICCAT delle navi da trasporto.

⁽¹⁾ Numero di procedura 2015/0289 (COD), non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.



Articolo 55

Autorizzazione ai pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni a effettuare trasbordi nella zona della convenzione ICCAT

1. Gli Stati membri, in conformità delle disposizioni del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla gestione sostenibile delle flotte da pesca esterne ⁽¹⁾, rilasciano autorizzazioni a trasbordare in mare ai pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni battenti la loro bandiera.
2. Gli Stati membri presentano alla Commissione, al momento dell'autorizzazione, gli elenchi dei pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni autorizzati a norma del paragrafo 1. La Commissione trasmette senza indugio tali informazioni al segretariato dell'ICCAT.
3. Gli Stati membri di bandiera comunicano sollecitamente alla Commissione ogni aggiunta, cancellazione o modifica apportata agli elenchi nazionali dei pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni autorizzati a effettuare trasbordi in mare. La Commissione trasmette senza indugio tali informazioni al segretariato dell'ICCAT.
4. La notifica di cui ai paragrafi 2 e 3 rispetta il formato e la struttura prescritti dal segretariato dell'ICCAT e contiene le seguenti informazioni:
 - nome della nave, numero di registro,
 - numero di registrazione ICCAT,
 - periodo autorizzato per il trasbordo in mare,
 - bandiera(e), nome(i) e numero(i) di registrazione della(e) nave(i) da trasporto autorizzata(e) a essere utilizzata(e) da pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni.

Articolo 56

Autorizzazioni preventive per trasbordi in mare

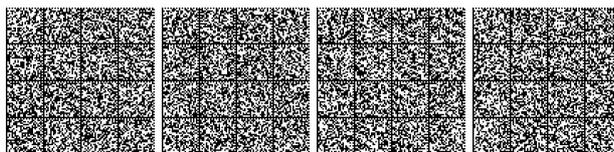
1. I trasbordi effettuati da pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni nelle acque soggette alla giurisdizione di una PCC sono soggetti all'autorizzazione preventiva da parte di tale PCC. L'originale o una copia di tale autorizzazione sono conservati a bordo della nave e messi a disposizione dell'osservatore regionale dell'ICCAT quando richiesto.
2. Ai pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni non è consentito effettuare trasbordi in mare senza l'autorizzazione preventiva del rispettivo Stato membro di bandiera. L'originale o una copia della documentazione di tale autorizzazione sono conservati a bordo della nave e messi a disposizione dell'osservatore regionale dell'ICCAT quando richiesto.
3. Per ricevere le autorizzazioni preventive di cui ai paragrafi 1 e 2, il comandante o l'armatore del peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni comunica, almeno 24 ore prima del trasbordo previsto, al proprio Stato membro di bandiera e alla PCC costiera le seguenti informazioni:
 - a) il nome del peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni e il suo numero di registrazione nell'elenco ICCAT dei pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni autorizzati a effettuare trasbordi in mare;
 - b) il nome della nave da trasporto e il suo numero di iscrizione nel registro ICCAT delle navi da trasporto;
 - c) il prodotto da trasbordare, ripartito per specie, se note, e se possibile per stock;
 - d) i quantitativi di specie regolamentate dall'ICCAT da trasbordare, se possibile ripartiti per stock;
 - e) i quantitativi di altre specie, catturate in associazione con specie regolamentate dall'ICCAT, da trasbordare, ripartiti in base alla specie, se nota;
 - f) data e luogo del trasbordo;
 - g) la localizzazione geografica delle catture, per specie e, se del caso, per stock, conformemente alle zone statistiche ICCAT.

Articolo 57

Dichiarazione di trasbordo ICCAT

1. Il comandante o l'armatore del peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni, entro 15 giorni dal trasbordo, compila e trasmette al proprio Stato membro di bandiera e alla PCC costiera la dichiarazione di trasbordo ICCAT.

⁽¹⁾ Numero di procedura 2015/0289 (COD), non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.



2. Il comandante della nave da trasporto ricevente, entro 24 ore dal completamento del trasbordo, compila e trasmette al segretariato dell'ICCAT, alla PCC di bandiera del peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni e al proprio Stato membro di bandiera la dichiarazione di trasbordo ICCAT, unitamente al suo numero di iscrizione nel registro ICCAT delle navi da trasporto.
3. Il comandante della nave da trasporto ricevente trasmette alle autorità competenti dello Stato di sbarco, almeno 48 ore prima del medesimo, la dichiarazione di trasbordo ICCAT unitamente al suo numero di iscrizione nel registro ICCAT delle navi da trasporto.
4. Tutte le specie regolamentate dall'ICCAT e ogni altra specie catturata in associazione con tali specie, sbarcate o importate nella zona o nel territorio di una PCC, non trasformate o trasformate a bordo e che siano oggetto di un trasbordo in mare, sono accompagnate dalla dichiarazione di trasbordo ICCAT fino al momento in cui ha luogo la prima vendita.

Articolo 58

Programma di osservazione regionale dell'ICCAT per il trasbordo in mare

1. Ogni Stato membro provvede affinché tutte le navi da trasporto che effettuano trasbordi in mare abbiano a bordo un osservatore regionale dell'ICCAT conformemente al programma di osservazione regionale dell'ICCAT per il trasbordo in mare di cui all'allegato VIII.
2. Fatto salvo l'articolo 73 del regolamento (CE) n. 1224/2009, l'osservatore regionale dell'ICCAT ha il compito di verificare il rispetto delle disposizioni del presente capo e, in particolare, se i quantitativi trasbordati coincidono con le catture riportate nella dichiarazione di trasbordo ICCAT e con quelle registrate nel giornale di bordo del peschereccio.
3. È vietato iniziare o proseguire il trasbordo nella zona della convenzione ICCAT senza la presenza a bordo di un osservatore regionale dell'ICCAT, salvo in casi di forza maggiore debitamente notificati al segretariato dell'ICCAT.

Articolo 59

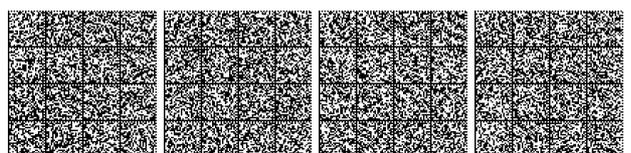
Obblighi di comunicazione

1. Lo Stato membro di bandiera dei pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni che hanno effettuato trasbordi e lo Stato membro di bandiera delle navi da trasporto che hanno ricevuto trasbordi nel corso dell'anno precedente trasmettono annualmente alla Commissione entro il 15 agosto di ogni anno:
 - a) i quantitativi di catture di specie regolamentate dall'ICCAT, ripartiti per specie e, se possibile, per stock, trasbordati nel corso dell'anno precedente;
 - b) i quantitativi di altre specie catturate in associazione con specie regolamentate dall'ICCAT, ripartiti in base alle specie, se note, trasbordati nel corso dell'anno precedente;
 - c) l'elenco dei pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni che hanno effettuato trasbordi nel corso dell'anno precedente;
 - d) una relazione esaustiva intesa a valutare il contenuto e le conclusioni delle relazioni degli osservatori regionali dell'ICCAT imbarcati sulle navi da trasporto che hanno ricevuto trasbordi da pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni.
2. La Commissione trasmette le informazioni ricevute a norma del paragrafo 1 al segretariato dell'ICCAT entro il 15 settembre di ogni anno.

Articolo 60

Coerenza dei dati comunicati

Lo Stato membro di bandiera del peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni che effettua trasbordi in mare esamina le informazioni ricevute in virtù del presente regolamento per verificare la coerenza fra le catture dichiarate, i trasbordi e gli sbarchi di ogni nave, se necessario anche in cooperazione con lo Stato di sbarco. Tale verifica è effettuata in modo tale da limitare al massimo interferenze e intralci alla nave e da evitare che sia compromessa la qualità del pesce.



CAPO V

Programmi di osservazione scientifica

Articolo 61

Istituzione di programmi di osservazione scientifica nazionali

1. Gli Stati membri istituiscono programmi di osservazione scientifica nazionali che garantiscano:
 - a) una copertura minima di osservazione del 5 % dello sforzo di pesca in ciascuno dei seguenti settori: pesca con palangari pelagici, con reti da circuizione a chiusura e con lenze a canna;
 - b) per le navi noleggiate, in deroga alla lettera a), una copertura minima di osservazione del 10 % dello sforzo di pesca in ciascuno dei seguenti settori: pesca con palangari pelagici, con reti da circuizione a chiusura e con lenze a canna;
 - c) una copertura spazio-temporale rappresentativa del funzionamento della flotta che garantisca la raccolta di dati adeguati e appropriati, tenendo conto delle caratteristiche delle flotte e delle attività di pesca;
 - d) la raccolta di dati su tutti gli aspetti dell'operazione di pesca, compresa la cattura, come specificato all'articolo 63, paragrafo 1.
2. La copertura di osservazione di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), è calcolata nel modo seguente:
 - a) in numero di cale o bordate per la pesca con reti da circuizione a chiusura;
 - b) in giorni di pesca, numero di cale o bordate per la pesca con palangari pelagici; oppure
 - c) in giorni di pesca per la pesca con lenze a canna.
3. In deroga al paragrafo 1, lettera a), per le navi di lunghezza fuoritutto inferiore a 15 metri, laddove sussista un rischio straordinariamente elevato di sicurezza che escluda l'impiego di un osservatore a bordo, uno Stato membro può applicare una strategia di monitoraggio scientifico alternativa. Tale strategia alternativa garantisce una copertura comparabile a quella di cui al paragrafo 1, lettera a), e una raccolta di dati equivalente. Lo Stato membro interessato presenta i dettagli della strategia alternativa alla Commissione.
4. La Commissione sottopone i dettagli della strategia alternativa di cui al paragrafo 3 alla valutazione del comitato permanente per la ricerca e le statistiche dell'ICCAT. Prima di poter essere applicate, le strategie alternative sono soggette all'approvazione della Commissione ICCAT nell'ambito della riunione annuale dell'ICCAT.

Articolo 62

Qualifiche degli osservatori scientifici

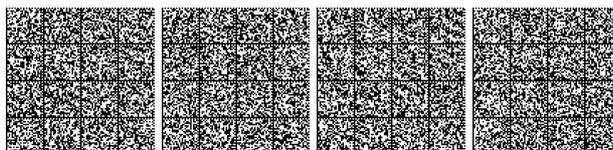
Gli Stati membri garantiscono che gli osservatori abbiano seguito la formazione necessaria, siano adeguatamente qualificati e siano stati approvati prima del loro distacco. Gli osservatori presentano il seguente profilo:

- a) possiedono conoscenze ed esperienza sufficienti per individuare le specie e raccogliere informazioni sulle diverse configurazioni degli attrezzi da pesca;
- b) possiedono una conoscenza adeguata delle misure di conservazione e di gestione dell'ICCAT;
- c) sono in grado di osservare e registrare accuratamente i dati da raccogliere nell'ambito del programma;
- d) sono in grado di raccogliere campioni biologici;
- e) non sono membri dell'equipaggio del peschereccio sotto osservazione; e
- f) non sono dipendenti di una società di pescherecci impegnata nelle attività di pesca osservate.

Articolo 63

Responsabilità degli osservatori scientifici

1. In particolare, gli Stati membri chiedono agli osservatori di:
 - a) registrare e comunicare informazioni sull'attività di pesca, che dovranno includere almeno i seguenti elementi:
 - i) dati concernenti il totale delle catture di specie bersaglio, delle catture accessorie e dei rigetti (inclusi squali, tartarughe marine, mammiferi marini e uccelli marini), la composizione per taglia, le condizioni in cui vengono eliminate (ossia conservate a bordo, rigettate morte, liberate vive) e i campioni biologici per gli studi sul ciclo di vita (ad esempio gonadi, otoliti, spine, squame);



- ii) informazioni sulle operazioni di pesca, tra cui la zona di cattura definita mediante latitudine e longitudine, informazioni relative allo sforzo di pesca (ad esempio, numero di cale, numero di ami ecc.) e la data di ciascuna operazione di pesca, compresi, se del caso, gli orari di inizio e di conclusione dell'attività di pesca;
 - b) osservare e registrare l'uso di misure di mitigazione delle catture accessorie e altre informazioni pertinenti;
 - c) presentare eventuali proposte che reputano appropriate per migliorare l'efficienza delle misure di conservazione e il monitoraggio scientifico.
2. Gli Stati membri garantiscono il ricorso a protocolli affidabili per la raccolta dei dati che includano, se necessario, l'uso della fotografia o di videocamere.
3. I comandanti delle navi garantiscono un accesso adeguato alla nave e alle sue operazioni affinché gli osservatori possano svolgere i suoi compiti in modo efficace.

Articolo 64

Trasmissione delle informazioni raccolte

Entro il 30 giugno di ogni anno gli Stati membri trasmettono alla Commissione le informazioni raccolte nell'ambito dei rispettivi programmi nazionali di osservatori scientifici. La Commissione trasmette queste informazioni al segretariato dell'ICCAT entro il 31 luglio di ogni anno.

CAPO VI

Controllo dei pescherecci di paesi terzi nei porti degli Stati membri

Articolo 65

Obblighi di comunicazione con riguardo ai porti designati e ai punti di contatto

1. Gli Stati membri che intendono concedere l'accesso ai propri porti alle navi di paesi terzi che detengono a bordo specie regolamentate dall'ICCAT o prodotti della pesca ottenuti da tali specie che non sono stati precedentemente sbarcati o trasbordati in un porto:
- a) designano i porti a cui i pescherecci dei paesi terzi possono chiedere l'entrata a norma dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1005/2008;
 - b) designano un punto di contatto per la ricezione della notifica preventiva a norma dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1005/2008;
 - c) designano un punto di contatto ai fini di trasmissione dei rapporti di ispezione in porto a norma dell'articolo 66 del presente regolamento.
2. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione le eventuali modifiche dell'elenco dei porti designati e dei punti di contatto almeno 30 giorni prima che esse prendano effetto. La Commissione comunica tali informazioni al segretariato dell'ICCAT almeno 14 giorni prima che tali modifiche prendano effetto.

Articolo 66

Obblighi di comunicazione con riguardo alle ispezioni in porto

1. Lo Stato membro che esegue l'ispezione trasmette alla Commissione copia del rapporto di ispezione in porto di cui all'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1005/2008 entro 10 giorni dalla data di completamento dell'ispezione. La Commissione trasmette tali informazioni al segretariato dell'ICCAT entro 14 giorni dalla data di completamento dell'ispezione.
2. Se il rapporto di ispezione in porto non può essere trasmesso entro il periodo di 10 giorni di cui al paragrafo 1, lo Stato membro che effettua l'ispezione comunica alla Commissione entro tale termine i motivi del ritardo e la data in cui il rapporto sarà presentato.
3. Se le informazioni raccolte nel corso dell'ispezione contengono motivi per ritenere che una nave di un paese terzo abbia commesso un'infrazione alle misure di conservazione e di gestione dell'ICCAT, si applica l'articolo 11 del regolamento (CE) n. 1005/2008.



CAPO VII

Esecuzione

Articolo 67

Presunte infrazioni notificate dagli Stati membri

1. Oltre a quanto previsto dall'articolo 48, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1005/2008, gli Stati membri trasmettono alla Commissione, almeno 140 giorni prima della riunione annuale dell'ICCAT, ogni informazione documentata che indichi una possibile inosservanza, da parte delle PCC, delle misure di conservazione e di gestione dell'ICCAT. La Commissione esamina tali informazioni e, se necessario, le trasmette al segretariato dell'ICCAT almeno 120 giorni prima della riunione annuale dell'ICCAT.

2. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione l'elenco delle navi da cattura di lunghezza fuoritutto pari o superiore a 12 metri, delle navi officina, dei rimorchiatori, delle navi impegnate in operazioni di trasbordo e delle navi di appoggio che si presume abbiano svolto pesca INN nella zona della convenzione ICCAT durante l'anno in corso e quello precedente, accompagnato dai documenti giustificativi relativi alla presunta pesca INN. Il suddetto elenco è presentato almeno 140 giorni prima della riunione annuale dell'ICCAT. La Commissione esamina tali informazioni e, se sufficientemente documentate, le trasmette al segretariato dell'ICCAT almeno 120 giorni prima della riunione annuale dell'ICCAT ai fini dell'elaborazione di un progetto di elenco INN dell'ICCAT.

Articolo 68

Progetto di elenco INN dell'ICCAT

Gli Stati membri sorvegliano attentamente le navi incluse nel progetto di elenco INN dell'ICCAT diffuso dal segretario esecutivo dell'ICCAT al fine di determinare le attività e gli eventuali cambiamenti di nome, di bandiera o di armatore registrato di tali navi.

Articolo 69

Presunte inadempienze notificate dal segretario esecutivo dell'ICCAT

1. Nel caso in cui riceva dal segretariato esecutivo dell'ICCAT informazioni relative a una presunta inadempienza da parte di uno Stato membro, la Commissione trasmette, senza indugio, tali informazioni allo Stato membro interessato.

2. Lo Stato membro interessato informa la Commissione, al più tardi 45 giorni prima della riunione annuale dell'ICCAT, sull'esito delle indagini eventualmente realizzate con riguardo a presunte inadempienze e sulle eventuali misure adottate per ovviarvi. La Commissione trasmette tali informazioni al segretariato esecutivo dell'ICCAT almeno 30 giorni prima della riunione annuale dell'ICCAT.

Articolo 70

Presunte violazioni notificate da una PCC

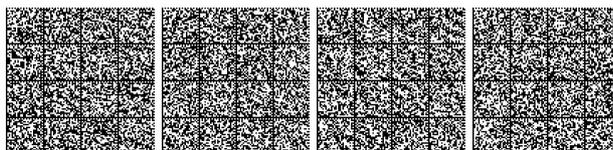
1. Gli Stati membri designano un punto di contatto per la ricezione dei rapporti di ispezione in porto trasmessi dalle PCC.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione le eventuali modifiche del punto di contatto di cui al paragrafo 1 almeno 30 giorni prima che esse prendano effetto. La Commissione inoltra tali informazioni al segretariato dell'ICCAT almeno 14 giorni prima che le modifiche prendano effetto.

3. Se il punto di contatto designato da uno Stato membro riceve da una PCC un rapporto di ispezione in porto che fornisca la prova che un peschereccio battente bandiera di tale Stato membro ha commesso una violazione delle misure di conservazione e di gestione dell'ICCAT, lo Stato membro indaga tempestivamente sulla violazione e informa la Commissione, entro 160 giorni dalla ricezione di tale rapporto di ispezione in porto, sullo stato dell'indagine e sulle azioni di esecuzione eventualmente adottate.

4. Se lo Stato membro non è in grado di rispettare il termine di cui al paragrafo 3, esso comunica alla Commissione i motivi del ritardo e quando sarà presentata la relazione sullo stato dell'indagine.

5. La Commissione trasmette tali informazioni al segretariato dell'ICCAT entro 180 giorni dalla ricezione del rapporto di ispezione in porto e include nella relazione annuale di cui all'articolo 71 le informazioni relative allo stato delle indagini e alle eventuali misure di esecuzione adottate dallo Stato membro di bandiera.



TITOLO IV

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 71

Relazione annuale

1. Entro il 20 agosto di ogni anno gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione annuale per l'anno civile precedente, con informazioni sulla pesca, la ricerca, le statistiche, la gestione, le attività di ispezione e di contrasto alla pesca INN e ogni altra informazione supplementare, a seconda del caso.
2. La relazione annuale comprende informazioni sui provvedimenti adottati per limitare le catture accessorie e ridurre i rigetti, nonché su eventuali attività di ricerca in tale settore.
3. La Commissione raccoglie le informazioni ricevute a norma dei paragrafi 1 e 2 e le trasmette senza indugio al segretariato dell'ICCAT.
4. La Commissione può adottare atti di esecuzione con riguardo ai requisiti dettagliati relativi al formato della relazione annuale di cui al presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 75, paragrafo 2.

Articolo 72

Riservatezza

I dati raccolti e scambiati nel quadro del presente regolamento sono trattati in conformità delle norme applicabili in materia di riservatezza di cui agli articoli 112 e 113 del regolamento (CE) n. 1224/2009.

Articolo 73

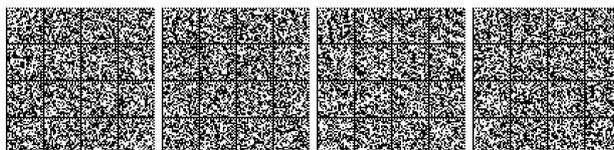
Procedure di modifica

1. Ove necessario per attuare nel diritto dell'Unione le modifiche alle vigenti raccomandazioni dell'ICCAT che diventano vincolanti per l'Unione, e nella misura in cui le modifiche al diritto dell'Unione non vadano oltre quanto indicato dalle raccomandazioni dell'ICCAT, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 74 al fine di modificare:
 - a) gli allegati da II a VIII;
 - b) i termini di cui all'articolo 7, paragrafo 1, all'articolo 8, all'articolo 9, paragrafo 1, all'articolo 10, paragrafo 2, all'articolo 14, paragrafi 1 e 3, all'articolo 18, all'articolo 20, paragrafi 2, 3 e 4, all'articolo 22, paragrafo 2, all'articolo 23, paragrafi 1 e 2, all'articolo 26, paragrafi 1 e 3, all'articolo 40, paragrafo 1, all'articolo 42, paragrafo 1, all'articolo 44, paragrafo 3, all'articolo 47, paragrafo 2, all'articolo 48, paragrafi 1 e 2, all'articolo 50, paragrafi 1 e 2, all'articolo 56, paragrafo 3, all'articolo 57, paragrafi 1, 2 e 3, all'articolo 59, paragrafi 1 e 2, all'articolo 64, all'articolo 65, paragrafo 2, all'articolo 66, paragrafi 1 e 2, all'articolo 67, paragrafi 1 e 2, all'articolo 69, paragrafo 2, all'articolo 70, paragrafi 2, 3 e 5, e all'articolo 71, paragrafo 1;
 - c) la zona di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera b);
 - d) le taglie minime di cui all'articolo 19, paragrafi 1 e 2, all'articolo 24, paragrafo 2, e all'articolo 29, paragrafi 2 e 3;
 - e) i limiti di tolleranza di cui all'articolo 19, paragrafi 2 e 3, all'articolo 21 e all'articolo 24, paragrafo 3;
 - f) le specifiche tecniche di ami e palangari di cui all'articolo 25 e all'articolo 38, paragrafo 5, lettera b);
 - g) il programma di osservazione scientifica di cui all'articolo 29, paragrafo 1, e all'articolo 61, paragrafo 1, lettere a) e b);
 - h) il tipo di informazioni e di dati di cui all'articolo 11, paragrafi 1, 2 e 3, all'articolo 12, all'articolo 20, paragrafo 2, all'articolo 26, paragrafo 1, all'articolo 42, paragrafo 1, all'articolo 50, paragrafi 1 e 2, all'articolo 54, paragrafo 4, all'articolo 55, paragrafo 4, all'articolo 56, paragrafo 3, e all'articolo 59, paragrafo 1;
 - i) il numero massimo di boe strumentali di cui all'articolo 9, paragrafo 4.
2. Qualsiasi modifica adottata ai sensi del paragrafo 1 è limitata alla rigorosa attuazione di modifiche della raccomandazione dell'ICCAT in questione nel diritto dell'Unione.

Articolo 74

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.



2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 73 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 3 dicembre 2017. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 73 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 73 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 75

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la pesca e l'acquacoltura istituito dall'articolo 47 del regolamento (UE) n. 1380/2013. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 76

Modifiche del regolamento (CE) n. 1936/2001

Gli articoli 4, 5, 6, 6 bis, 7, 8 bis, 8 ter, 8 quater, 9, 9 bis e dal 10 al 19 del regolamento (CE) n. 1936/2001 sono soppressi.

Articolo 77

Modifiche del regolamento (CE) n. 1984/2003

Il regolamento (CE) n. 1984/2003 è così modificato:

- a) all'articolo 3, sono aggiunte le lettere seguenti:
 - g) pescherecci di grandi dimensioni: pescherecci di lunghezza fuori tutto pari o superiore a 20 metri;
 - h) pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni: pescherecci con palangari pelagici di lunghezza fuori tutto pari o superiore a 24 metri;»;
- b) all'articolo 4, paragrafo 2, è aggiunta la lettera seguente:
 - c) ove l'attività di pesca sia stata effettuata da un peschereccio di grandi dimensioni, è accettato solo se tale peschereccio figura nel registro ICCAT delle navi;»;
- c) all'articolo 5, paragrafo 2, è aggiunta la lettera seguente:
 - c) ove l'attività di pesca sia stata effettuata da un peschereccio di grandi dimensioni, è convalidato solo se tale peschereccio figura nel registro ICCAT delle navi;»;
- d) al capo 2 è aggiunta la sezione seguente:

«Sezione 4

Requisiti per gli Stati membri con riguardo ai prodotti trasbordati nella zona della convenzione ICCAT

Articolo 7 bis

Documenti statistici e comunicazioni

1. Al momento della convalida dei documenti statistici, lo Stato membro di bandiera dei pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni garantisce che i trasbordi corrispondano alle catture dichiarate da ciascun peschereccio.



2. Lo Stato membro di bandiera dei pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni convalida i documenti statistici per il pesce trasbordato dopo aver accertato che il trasbordo è stato effettuato a norma degli articoli da 51 a 58 del regolamento (UE) 2017/2107 del Parlamento europeo e del Consiglio (*). Tale conferma è fondata sulle informazioni ottenute attraverso il programma regionale di osservazione dell'ICCAT per il trasbordo in mare.

3. Gli Stati membri esigono che le specie oggetto di programmi di documentazione statistica catturate da pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni nella zona della convenzione ICCAT, se importate nella loro zona o nel loro territorio, siano accompagnate da documenti statistici convalidati per le navi iscritte nell'elenco ICCAT dei pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni autorizzati a effettuare trasbordi in mare nonché da una copia della dichiarazione di trasbordo ICCAT.

(*) Regolamento (UE) 2017/2107 del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce le misure di gestione, di conservazione e di controllo applicabili nella zona della convenzione della Commissione internazionale per la conservazione dei tonnidi dell'Atlantico (ICCAT) e che modifica i regolamenti del Consiglio (CE) n. 1936/2001, (CE) n. 1984/2003 e (CE) n. 520/2007 (GU L 315 del 30.11.2017, pag. 1).».

Articolo 78

Modifiche del regolamento (CE) n. 520/2007

L'articolo 4, paragrafo 1, titolo II, e gli allegati II, III e IV del regolamento (CE) n. 520/2007 sono soppressi.

Articolo 79

Entrata in vigore

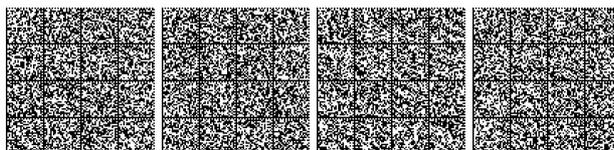
Il presente regolamento entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Strasburgo, il 15 novembre 2017

Per il Parlamento europeo
Il presidente
A. TAJANI

Per il Consiglio
Il presidente
M. MAASIKAS



ALLEGATO I

SPECIE REGOLAMENTATE DALL'ICCAT

Famiglia	Nome latino	Nome italiano
<i>Scombridae</i>	<i>Acanthocybium solandri</i>	Maccarello striato
	<i>Allothunnus fallai</i>	Tonnina
	<i>Auxis rochei</i>	Tombarello
	<i>Auxis thazard</i>	Tombarello
	<i>Euthynnus alletteratus</i>	Tonnetto alletterato
	<i>Gasterochisma melampus</i>	Palamita squamosa
	<i>Katsuwonus pelamis</i>	Tonnetto striato
	<i>Orcynopsis unicolor</i>	Palamita bianca
	<i>Sarda sarda</i>	Palamita/tonnetto
	<i>Scomberomorus brasiliensis</i>	Maccarello reale maculato
	<i>Scomberomorus cavalla</i>	Maccarello reale
	<i>Scomberomorus maculatus</i>	Maccarello reale maculato
	<i>Scomberomorus regalis</i>	Maccarello reale atlantico
	<i>Scomberomorus tritor</i>	Maccarello reale di Guinea
	<i>Thunnus alalunga</i>	Tonno bianco
	<i>Thunnus albacares</i>	Tonno albacora
	<i>Thunnus atlanticus</i>	Tonno pinnanera
	<i>Thunnus maccoyii</i>	Tonno rosso del sud
	<i>Thunnus obesus</i>	Tonno obeso
<i>Thunnus thynnus</i>	Tonno rosso	
<i>Istiophoridae</i>	<i>Istiophorus albicans</i>	Pesce vela atlantico
	<i>Makaira indica</i>	Marlin nero
	<i>Makaira nigricans</i>	Marlin azzurro
	<i>Tetrapturus albidus</i>	Marlin bianco
	<i>Tetrapturus belone</i>	Aguglia imperiale mediterranea
	<i>Tetrapturus georgii</i>	Aguglia imperiale
	<i>Tetrapturus pfluegeri</i>	Aguglia imperiale
<i>Xiphiidae</i>	<i>Xiphias gladius</i>	Pesce spada
<i>Alopiidae</i>	<i>Alopias superciliosus</i>	Squalo volpe occhione
<i>Carcharhinidae</i>	<i>Carcharhinus falciformis</i>	Squalo seta
	<i>Carcharhinus longimanus</i>	Squalo alalunga
	<i>Prionace glauca</i>	Verdesca



Famiglia	Nome latino	Nome italiano
<i>Lamnidae</i>	<i>Isurus oxyrinchus</i>	Squalo mako
	<i>Lamna nasus</i>	Smeriglio
<i>Sphyrnidae</i>	<i>Sphyrna</i> spp.	Squali martello
<i>Coryphaenidae</i>	<i>Coryphaena hippurus</i>	Lampuga

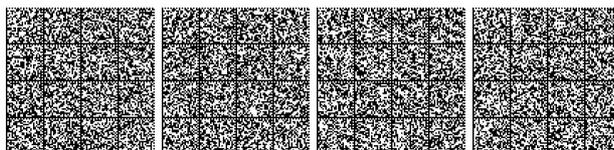


ALLEGATO II

**ORIENTAMENTI PER LA PREPARAZIONE DEI PIANI DI GESTIONE DEL DISPOSITIVO DI
CONCENTRAZIONE DEL PESCE (FAD)**

Il piano di gestione dei FAD per le flotte di pescherecci con reti da circuizione a chiusura e lenze a canna di PCC deve includere quanto segue:

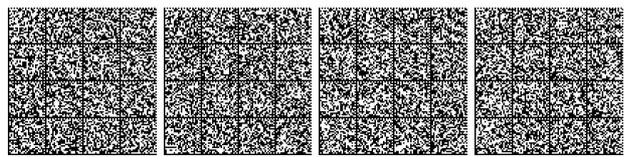
1. Descrizione
 - a) Tipi di FAD: AFAD = ancorati; DFAD = derivanti
 - b) Tipo di segnalatore/boa
 - c) Numero massimo di FAD per rete a circuizione a chiusura e per tipo di FAD
 - d) Distanza minima tra AFAD
 - e) Riduzione delle catture accessorie accidentali e politica d'uso
 - f) Esame dell'interazione con altri tipi di attrezzi
 - g) Dichiarazione o politica in materia di «proprietà dei FAD»
2. Disposizioni istituzionali
 - a) Responsabilità istituzionali per il piano di gestione dei FAD
 - b) Procedure di domanda per l'approvazione della posa di FAD
 - c) Obblighi dei comandanti e degli armatori per quanto riguarda la posa e l'uso di FAD
 - d) Politica di sostituzione dei FAD
 - e) Obblighi di comunicazione supplementari oltre a quelli previsti dal presente regolamento
 - f) Politica di risoluzione dei conflitti con riguardo ai FAD
 - g) Dettagli relativi alle zone o ai periodi di divieto, ad esempio acque territoriali, rotte di navigazione, prossimità alla pesca artigianale ecc.
3. Specifiche e requisiti di costruzione dei FAD
 - a) Caratteristiche costruttive dei FAD (descrizione)
 - b) Requisiti in materia di illuminazione
 - c) Riflettori radar
 - d) Distanza di visibilità
 - e) Contrassegni e identificatore dei FAD
 - f) Contrassegni e identificatore delle radioboe (requisito di numeri di serie)
 - g) Contrassegni e identificatore delle boe con ecoscandaglio (requisito di numeri di serie)
 - h) Ricetrasmittitori satellitari
 - i) Ricerche condotte sui FAD biodegradabili
 - j) Prevenzione della perdita o dell'abbandono dei FAD
 - k) Gestione del recupero dei FAD
4. Periodo di validità del piano di gestione dei FAD
5. Strumenti di monitoraggio e analisi dell'attuazione del piano di gestione dei FAD



ALLEGATO III
ELENCO DEI FAD IMPIEGATI SU BASE TRIMESTRALE

Identificatore del FAD		Tipi di FAD e di attrezzature elettroniche		Caratteristiche costruttive del FAD				Osservazione
Contrassegno del FAD	Identificatore del segnalatore associato	Tipo di FAD	Tipo di segnalatore e/o di dispositivi elettronici associati	Parte galleggiante del FAD		Struttura sottomarina sospesa del FAD		
				Dimensioni	Materiali	Dimensioni	Materiali	
(1)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(4)	(6)	(7)
...
...

(1) Se il contrassegno del FAD e l'identificatore del segnalatore associato sono assenti o illeggibili, menzionarlo e fornire tutte le informazioni disponibili atte a consentire l'identificazione del proprietario del FAD.
 (2) FAD ancorato, FAD derivante naturale o FAD derivante artificiale.
 (3) Ad esempio GPS, sonda ecc. Se al FAD non è associato alcun dispositivo elettronico, indicare tale assenza.
 (4) Ad esempio lunghezza, larghezza, altezza, profondità, dimensione delle maglie ecc.
 (5) Indicare il materiale della struttura e del rivestimento e se è biodegradabile.
 (6) Ad esempio reti, corde, foglie di palma ecc. e indicare se il materiale è impigliante e/o biodegradabile.
 (7) In questa sezione devono figurare le specifiche relative all'illuminazione, i riflettori radar e le distanze di visibilità.



ALLEGATO IV

REQUISITI DEL PROGRAMMA DI OSSERVAZIONE APPLICABILI ALLE NAVI CHE PESCANO TONNIDI TROPICALI NELLE ZONE GEOGRAFICHE OGGETTO DEL DIVIETO SPAZIO-TEMPORALE

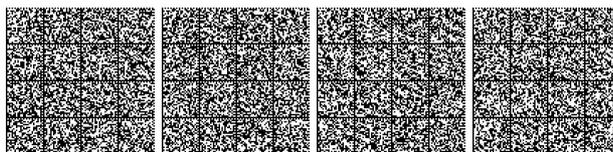
1. Per svolgere i loro compiti gli osservatori devono possedere le seguenti qualifiche:
 - un'esperienza sufficiente per identificare le specie ittiche e gli attrezzi da pesca,
 - una conoscenza adeguata delle misure di conservazione e di gestione dell'ICCAT, attestata da un certificato rilasciato dallo Stato membro e basato sugli orientamenti dell'ICCAT in materia di formazione,
 - la capacità di compiere un lavoro accurato di osservazione, registrando i relativi risultati,
 - una conoscenza adeguata della lingua dello Stato di bandiera della nave sottoposta ad osservazione.
2. Gli osservatori non sono membri dell'equipaggio del peschereccio sottoposto ad osservazione e:
 - a) sono cittadini di una delle PCC;
 - b) sono in grado di svolgere i compiti di cui al punto 3;
 - c) non hanno attuali interessi finanziari o di altro tipo nella pesca dei tonnidi tropicali.

Compiti degli osservatori

3. Gli osservatori svolgono, in particolare, i seguenti compiti:
 - a) controllano che i pescherecci rispettino le pertinenti misure di conservazione e di gestione adottate dalla Commissione ICCAT.
In particolare, essi:
 - i) registrano le attività di pesca e riferiscono al riguardo;
 - ii) osservano le catture ed effettuano una stima delle medesime, verificando i dati registrati nel giornale di bordo;
 - iii) avvistano e prendono nota delle navi operanti in violazione delle misure di conservazione e di gestione dell'ICCAT;
 - iv) verificano la posizione della nave impegnata in attività di cattura;
 - v) svolgono mansioni scientifiche, quali la raccolta di dati nell'ambito del compito II, eventualmente richieste dall'ICCAT, basate sulle direttive del comitato permanente per la ricerca e le statistiche dell'ICCAT;
 - b) comunicano senza indugio, tenendo debitamente conto della sicurezza dell'osservatore, ogni attività di pesca associata a FAD effettuata dalla nave nella zona e nel periodo di cui all'articolo 11;
 - c) redigono rapporti generali sulla base delle informazioni raccolte in conformità del presente punto 3 e offrono al comandante la possibilità di inserirvi informazioni pertinenti.
4. Gli osservatori considerano riservate tutte le informazioni relative alle operazioni di pesca e di trasbordo effettuate dai pescherecci e accettano per iscritto che questo obbligo costituisce una condizione per la loro nomina ad osservatori.
5. Gli osservatori soddisfano i requisiti stabiliti dalle leggi e dai regolamenti dello Stato membro di bandiera che esercita la propria giurisdizione sulla nave a cui sono assegnati.
6. Gli osservatori rispettano la gerarchia e le norme generali di condotta che si applicano a tutto il personale di bordo, purché tali norme non interferiscano con i doveri degli osservatori previsti dal programma di cui trattasi e con gli obblighi di cui al punto 7.

Obblighi dello Stato membro di bandiera

7. Le responsabilità degli Stati membri di bandiera dei pescherecci e dei loro comandanti nei confronti degli osservatori includono, in particolare, i seguenti elementi:
 - a) gli osservatori devono poter avvicinare il personale di bordo e accedere agli attrezzi e agli equipaggiamenti;



- b) su richiesta, gli osservatori devono inoltre poter accedere alle seguenti attrezzature, se presenti a bordo delle navi cui sono stati assegnati, al fine di agevolare l'esercizio delle funzioni di cui al punto 3:
- i) strumenti per la navigazione via satellite;
 - ii) schermi radar, quando in uso;
 - iii) mezzi di comunicazione elettronici;
- c) gli osservatori beneficiano di condizioni equivalenti a quelle degli ufficiali in materia di vitto, alloggio e adeguate strutture sanitarie;
- d) gli osservatori dispongono di uno spazio adeguato sul ponte o nella timoneria per l'espletamento delle funzioni amministrative, nonché in coperta per poter svolgere i loro compiti di osservatori; e
- e) lo Stato membro di bandiera vigila a che i comandanti, gli equipaggi e gli armatori non ostacolino, minaccino, influenzino, corrompano o tentino di corrompere gli osservatori nell'esercizio delle loro funzioni né interferiscano nel loro operato.
-



ALLEGATO V

NORME TECNICHE MINIME PER LE MISURE DI MITIGAZIONE

Misura di mitigazione	Descrizione	Specifiche
Cala notturna con illuminazione minima del ponte	Non si effettuano cale tra il crepuscolo nautico mattutino e quello serale. L'illuminazione del ponte deve essere ridotta al minimo.	Gli orari esatti del crepuscolo nautico serale e mattutino sono indicati nelle tabelle dell'almanacco nautico per le pertinenti latitudini, ore locali e date. L'illuminazione minima del ponte dovrebbe essere conforme alle norme minime di sicurezza e di navigazione.
Cavi scaccia-uccelli (cavi tori)	I cavi scaccia-uccelli vengono posizionati durante la cala dei palangari per tenere gli uccelli lontani dalle lenze secondarie.	<p>Per le navi di lunghezza pari o superiore a 35 metri:</p> <ul style="list-style-type: none"> — posizionare almeno un cavo scaccia-uccelli. Ove possibile, le navi sono incoraggiate a utilizzare un secondo palo e cavo scaccia-uccelli ogniqualvolta gli uccelli marini siano in gran numero o in intensa attività; i due cavi dovrebbero essere posizionati simultaneamente, uno su ogni lato della lenza che viene calata, — l'estensione aerea dei cavi scaccia-uccelli deve essere pari o superiore a 100 m, — devono essere utilizzate bandierine lunghe di lunghezza sufficiente a raggiungere la superficie del mare in condizioni calme, — tali bandierine devono essere posizionate a intervalli non superiori a 5 m. <p>Per le navi di lunghezza inferiore a 35 m:</p> <ul style="list-style-type: none"> — posizionare almeno un cavo scaccia-uccelli, — l'estensione aerea dei cavi deve essere pari o superiore a 75 m, — devono essere utilizzate bandierine lunghe e/o corte (ma di lunghezza superiore a 1 metro), disposte ai seguenti intervalli: <ul style="list-style-type: none"> — corte: intervalli non superiori a 2 m, — lunghe: intervalli non superiori a 5 m per i primi 55 m di cavo scaccia-uccelli. <p>Ulteriori orientamenti sulla configurazione e le modalità d'uso dei cavi scaccia-uccelli figurano negli orientamenti supplementari relativi alla configurazione e alle modalità d'uso dei cavi tori riportati in appresso.</p>
Palangari zavorrati	Prima della cala, i braccioli devono essere zavorrati.	<p>Pesi di un totale superiore a 45 g fissati a 1 m dall'amo; oppure</p> <p>pesi di un totale superiore a 60 g fissati a 3,5 m dall'amo; oppure</p> <p>pesi di un totale superiore a 98 g fissati a 4 m dall'amo.</p>



ORIENTAMENTI SUPPLEMENTARI RELATIVI ALLA CONFIGURAZIONE E ALLE MODALITÀ D'USO DEI CAVI TORI

Preambolo

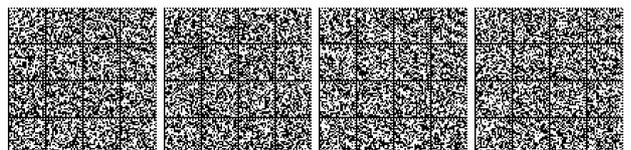
Le norme tecniche minime per l'uso dei cavi tori figurano nella tabella precedente. I presenti orientamenti supplementari servono a coadiuvare la preparazione e l'attuazione di norme sui cavi tori da utilizzare con i pescherecci con palangari. Nonostante i presenti orientamenti siano relativamente espliciti, si incoraggia a sperimentare per migliorare l'efficacia dei cavi, nel rispetto dei requisiti della suddetta tabella. Gli orientamenti tengono conto di variabili di tipo ambientale e operativo, quali le condizioni atmosferiche, la velocità di posa e le dimensioni della nave, che incidono sulla configurazione dei cavi e sulla loro efficacia nel proteggere le esche dagli uccelli. L'uso e la configurazione dei cavi possono variare per tenere conto di tali variabili, purché la loro efficacia non ne sia diminuita. È previsto un miglioramento continuo dei cavi, che in futuro comporterà, di conseguenza, una revisione dei presenti orientamenti.

Configurazione dei cavi tori

1. Un idoneo dispositivo trainato sulla sezione del cavo immersa in acqua può migliorarne l'estensione aerea.
2. La sezione del cavo al di sopra dell'acqua deve essere sufficientemente leggera da renderne i movimenti imprevedibili, in modo che gli uccelli non vi si abituino, e sufficientemente pesante per evitare che il cavo sia deviato dal vento.
3. Idealmente il cavo dovrebbe essere attaccato alla nave con un robusto tornichetto cilindrico per evitare che si aggrovigli.
4. Le bandierine dovrebbero essere di un materiale brillante, che produca effetti vivaci e imprevedibili (ad esempio, una corda fine e solida avvolta in una guaina rossa di poliuretano) ed essere appese a un solido tornichetto a tre bracci (sempre per evitare che si impiglino) attaccato al cavo.
5. Ciascuna bandierina dovrebbe essere costituita da due o più strisce.
6. Ciascuna coppia di bandierine dovrebbe essere staccabile mediante un gancio per rendere più efficace lo stivaggio del cavo.

Modalità d'uso dei cavi tori

1. Il cavo dovrebbe essere sospeso a un palo fissato sulla nave. Il palo dovrebbe essere sistemato il più in alto possibile in modo che i cavi proteggano le esche a una buona distanza a poppa della nave e non si impiglino negli attrezzi. Maggiore l'altezza del palo, migliore la protezione delle esche. Ad esempio, un'altezza di circa 7 metri dal livello dell'acqua garantisce circa 100 metri di protezione delle esche.
2. Se le navi utilizzano un solo cavo, esso dovrebbe essere fissato sopravvento rispetto alle esche immerse. Se gli ami innescati sono calati all'esterno della scia, il punto di attacco alla nave del cavo tori dovrebbe situarsi a vari metri di distanza, sul lato della nave dove sono calate le esche. Se le navi utilizzano due cavi tori, gli ami innescati dovrebbero essere posizionati nella zona delimitata dai due cavi tori.
3. È consigliato l'uso di più cavi poiché ciò permette una maggiore protezione delle esche dagli uccelli.
4. Poiché esiste il rischio che i cavi si trancino o si impiglino, dovrebbero essere tenuti a bordo cavi tori di riserva per sostituire quelli danneggiati e per garantire il proseguimento ininterrotto delle operazioni di pesca. È possibile integrare nel cavo tori punti di rottura per ridurre al minimo i problemi di sicurezza e operativi nel caso in cui un galleggiante del palangaro dovesse aggrovigliarsi o impigliarsi alla parte immersa del cavo tori.
5. Qualora i pescatori utilizzino un dispositivo per il lancio delle esche (BCM), devono garantire il coordinamento del dispositivo con i cavi tori accertandosi che un BCM lanci le esche al di sotto dello spazio protetto dai cavi. Qualora si usi un BCM (singolo o multiplo) che consenta il lancio delle esche a babordo e a tribordo, si dovrebbero usare due cavi tori.
6. Se le lenze secondarie vengono lanciate a mano, i pescatori dovrebbero far sì che gli ami innescati e le sezioni di lenza arrotolate siano lanciate al di sotto dello spazio protetto dai cavi, evitando la turbolenza dell'elica che potrebbe rallentare la velocità d'immersione.
7. I pescatori sono incoraggiati a montare verricelli manuali, elettrici o idraulici per facilitare la posa e il recupero dei cavi tori.



ALLEGATO VI

REQUISITI DETTAGLIATI RELATIVI ALLA REIMMISSIONE IN MARE DELLE TARTARUGHE MARINE

Con riguardo alle pratiche di manipolazione sicura:

- i) Per estrarre dall'acqua e portare a bordo le tartarughe marine rimaste agganciate o impigliate in un attrezzo da pesca occorre utilizzare una cesta o un retino adeguati. In nessun caso la tartaruga marina deve essere estratta dall'acqua utilizzando la lenza a cui è rimasta agganciata o impigliata. Se la tartaruga marina non può essere estratta dall'acqua in condizioni di sicurezza, l'equipaggio dovrebbe tagliare la lenza il più vicino possibile all'amo, senza infliggere altri danni inutili alla tartaruga marina.
- ii) Nei casi in cui siano prese a bordo tartarughe marine rimaste imprigionate o impigliate, gli operatori della nave o l'equipaggio valutano le loro condizioni prima di liberarle. Tali tartarughe marine con difficoltà di movimento o che non rispondono agli stimoli devono essere tenute a bordo nella misura del possibile e assistite in modo da massimizzarne le possibilità di sopravvivenza prima di liberarle. Tali pratiche sono descritte con maggiori dettagli negli orientamenti della FAO intesi a ridurre la mortalità delle tartarughe marine nelle operazioni di pesca.
- iii) Nella misura del possibile, le tartarughe marine coinvolte in operazioni di pesca o nei programmi nazionali di osservazione (ad esempio attività di marcatura) devono essere manipolate conformemente agli orientamenti della FAO intesi a ridurre la mortalità delle tartarughe marine nelle operazioni di pesca.

Con riguardo all'uso di taglialenze:

- i) I pescherecci con palangari tengono a bordo taglialenze e li utilizzano quando non sia possibile liberare una tartaruga marina da un amo senza ferirla.
- ii) Gli altri tipi di imbarcazioni che utilizzano attrezzi in cui le tartarughe marine possono rimanere impigliate tengono a bordo taglialenze e utilizzano tali strumenti per rimuovere gli attrezzi in modo sicuro e liberare le tartarughe marine.

Con riguardo all'uso di dispositivi per la rimozione degli ami:

- i) I pescherecci con palangari tengono a bordo dispositivi per la rimozione degli ami per estrarre in modo efficace gli ami dalle tartarughe marine.
- ii) Quando un amo viene inghiottito non si deve tentare di estrarlo. Occorre invece tagliare la lenza il più vicino possibile all'amo senza infliggere altri danni inutili alla tartaruga marina.



ALLEGATO VII

TRASBORDO IN PORTO

1. Il trasbordo in porto da parte di navi dell'Unione, o in porti dell'Unione, di tonnidi e specie affini e di altre specie catturate in associazione con tali specie nella zona della convenzione ICCAT rispetta le seguenti procedure.

Obblighi di notifica

2. Peschereccio
 - 2.1 Almeno 48 ore prima delle operazioni di trasbordo, il comandante del peschereccio deve notificare alle autorità dello Stato di approdo il nome della nave da trasporto e la data/ora del trasbordo.
 - 2.2 Il comandante di un peschereccio comunica al proprio Stato membro di bandiera, al momento del trasbordo, le seguenti informazioni:
 - i quantitativi di tonnidi e specie affini da trasbordare, se possibile suddivisi per stock,
 - i quantitativi di altre specie catturate in associazione con tonnidi e specie affini da trasbordare, suddivisi per specie ove questa sia nota,
 - la data e il luogo del trasbordo,
 - il nome, il numero di immatricolazione e la bandiera della nave da trasporto ricevente, nonché
 - la posizione geografica delle catture per specie e, se del caso, per stock, in base alle zone statistiche dell'ICCAT.
 - 2.3 Il comandante del peschereccio interessato compila e trasmette al proprio Stato membro di bandiera la dichiarazione di trasbordo ICCAT e, se del caso, il suo numero di iscrizione nel registro ICCAT dei pescherecci non oltre 15 giorni dopo il trasbordo.

3. Nave ricevente

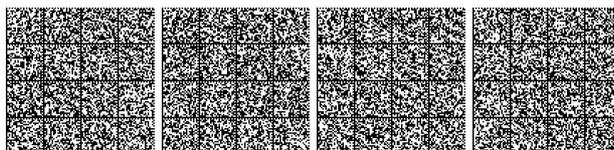
- 3.1 Almeno 24 ore prima dell'inizio nonché al termine del trasbordo, il comandante della nave da trasporto ricevente informa le autorità dello Stato di approdo in merito ai quantitativi di tonnidi e specie affini trasbordati sulla sua nave ed entro 24 ore compila e trasmette alle autorità competenti la dichiarazione di trasbordo ICCAT.
- 3.2 Il comandante della nave da trasporto ricevente compila e trasmette, almeno 48 ore prima dello sbarco, una dichiarazione di trasbordo ICCAT alle autorità competenti dello Stato di sbarco.

Cooperazione tra Stato di approdo e Stato di sbarco

4. Lo Stato di approdo e lo Stato di sbarco di cui ai punti precedenti esaminano le informazioni ricevute a norma delle disposizioni del presente allegato, se necessario anche in cooperazione con la PCC di bandiera del peschereccio, per verificare la coerenza fra le catture dichiarate, i trasbordi e gli sbarchi di ogni nave. Tale verifica è realizzata in modo da arrecare il minor disagio possibile e limitare al massimo eventuali interferenze con le attività della nave e senza compromettere la qualità del pesce.

Relazioni

5. Ciascuno Stato membro di bandiera del peschereccio include nella sua relazione annuale all'ICCAT le informazioni sui trasbordi effettuati dalle proprie navi.



ALLEGATO VIII

PROGRAMMA DI OSSERVAZIONE REGIONALE ICCAT PER LE OPERAZIONI DI TRASBORDO IN MARE

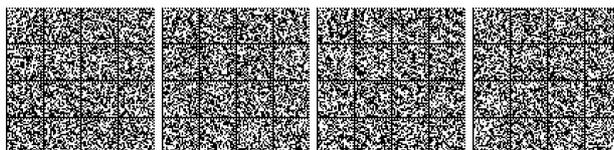
1. Gli Stati membri esigono che le navi da trasporto incluse nel registro ICCAT delle navi autorizzate a ricevere trasbordi nella zona della convenzione ICCAT e che effettuano trasbordi in mare tengano a bordo un osservatore regionale dell'ICCAT durante ciascuna operazione di trasbordo nella zona della convenzione ICCAT.
2. Gli osservatori sono designati dall'ICCAT e devono essere imbarcati sulle navi da trasporto autorizzate a ricevere trasbordi nella zona convenzione ICCAT da pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni battenti bandiera delle PCC che attuano il programma di osservazione regionale dell'ICCAT.

Designazione degli osservatori

3. Per svolgere i loro compiti gli osservatori designati devono possedere le seguenti qualifiche:
 - una comprovata capacità di identificare le specie regolamentate dall'ICCAT e gli attrezzi da pesca, con una spiccata preferenza per le persone in possesso di un'esperienza in qualità di osservatori sui pescherecci con palangari pelagici,
 - una conoscenza adeguata delle misure di conservazione e di gestione dell'ICCAT,
 - la capacità di compiere un lavoro accurato di osservazione, registrando i relativi risultati,
 - una conoscenza adeguata della lingua dello Stato di bandiera della nave sottoposta ad osservazione.

Obblighi dell'osservatore

4. Gli osservatori devono ottemperare ai seguenti obblighi:
 - a) aver completato la formazione tecnica prescritta dagli orientamenti stabiliti dall'ICCAT;
 - b) non avere la nazionalità o la cittadinanza dello Stato di bandiera della nave da trasporto ricevente;
 - c) essere in grado di svolgere le mansioni di cui al punto 5;
 - d) essere iscritti nell'elenco degli osservatori tenuto dall'ICCAT;
 - e) non essere membri dell'equipaggio del peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni o della nave da trasporto o dipendenti della società del precitato peschereccio o della precitata nave.
5. L'osservatore verifica il rispetto delle pertinenti misure di conservazione e di gestione adottate dall'ICCAT da parte del peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni e della nave da trasporto. L'osservatore svolge in particolare le mansioni di seguito indicate.
 - 5.1 Visitare il peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni che intende effettuare un trasbordo verso una nave da trasporto, tenendo conto delle considerazioni espresse al punto 9, per procedere alle seguenti operazioni prima che il trasbordo venga effettuato:
 - a) controllare la validità dell'autorizzazione o della licenza del peschereccio per la cattura di tonnidi e specie affini e altre specie catturate in associazione con tali specie nella zona della convenzione ICCAT;
 - b) esaminare le autorizzazioni preventive del peschereccio a effettuare trasbordi in mare rilasciate dalla PCC di bandiera e, se del caso, dallo Stato costiero;
 - c) controllare e registrare il quantitativo totale delle catture a bordo per specie e, se possibile, per stock e i quantitativi da trasbordare sulla nave da trasporto;
 - d) accertare il funzionamento del sistema di controllo dei pescherecci via satellite (SCP) ed esaminare il giornale di bordo, verificando se possibile i dati;
 - e) verificare se alcune delle catture a bordo provengono da trasferimenti da altre navi e controllare la documentazione relativa a tali trasferimenti;
 - f) nel caso in cui vengano segnalate eventuali violazioni in cui è coinvolto il peschereccio, comunicarle immediatamente al comandante della nave da trasporto (tenendo in debito conto eventuali considerazioni di sicurezza) e alla società che attua il programma di osservazione, che le trasmette immediatamente alle autorità della PCC di bandiera del peschereccio; nonché
 - g) registrare gli esiti di questi compiti svolti sul peschereccio nel rapporto dell'osservatore.



- 5.2 Osservare le attività della nave da trasporto e:
- registrare le attività di trasbordo e riferire al riguardo;
 - verificare la posizione della nave impegnata in attività di trasbordo;
 - osservare e stimare i quantitativi di tonnidi e specie affini trasbordati, ripartiti per specie, se nota, e se possibile per stock;
 - osservare e stimare i quantitativi di altre specie catturate in associazione con tonnidi e specie affini, suddivisi per specie, se note;
 - verificare e registrare il nome del peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni interessato e il suo numero di registrazione ICCAT;
 - verificare i dati contenuti nella dichiarazione di trasbordo, ove possibile anche attraverso il confronto con il giornale di bordo del peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni;
 - certificare i dati contenuti nella dichiarazione di trasbordo;
 - controfirmare la dichiarazione di trasbordo; e
 - osservare e stimare i quantitativi di prodotto, per specie, scaricati nel porto in cui l'osservatore è sbarcato per verificare la coerenza con i quantitativi ricevuti nel corso delle operazioni di trasbordo in mare.
- 5.3 L'osservatore provvede inoltre a:
- stilare un rapporto giornaliero delle attività di trasbordo della nave da trasporto;
 - redigere rapporti generali sulla base delle informazioni raccolte in conformità dei propri compiti di osservazione e offrire al comandante la possibilità di inserirvi informazioni pertinenti;
 - presentare al segretariato dell'ICCAT i rapporti generali di cui al punto b) entro 20 giorni dal termine del periodo di osservazione;
 - svolgere qualsiasi altra funzione stabilita dall'ICCAT.
6. Gli osservatori considerano riservate tutte le informazioni relative alle operazioni di pesca effettuate dai pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni e dai loro proprietari e accettano per iscritto che quest'obbligo costituisce una condizione per la loro nomina ad osservatori.
7. Gli osservatori soddisfano i requisiti stabiliti dalle leggi e dai regolamenti dello Stato membro di bandiera e, se del caso, dello Stato costiero, che esercita la propria giurisdizione sulla nave a cui sono assegnati.
8. Gli osservatori rispettano la gerarchia e le norme generali di condotta che si applicano a tutto il personale di bordo, purché tali norme non interferiscano con i doveri degli osservatori previsti dal programma di cui trattasi e con gli obblighi del personale di bordo di cui al punto 9.

Responsabilità degli Stati di bandiera delle navi da trasporto

9. Le condizioni di attuazione del programma di osservazione regionale per quanto concerne gli Stati di bandiera delle navi da trasporto e i loro comandanti comprendono, in particolare, quanto segue:
- gli osservatori devono poter avvicinare il personale di bordo e accedere alla documentazione pertinente, agli attrezzi e agli equipaggiamenti;
 - su richiesta, gli osservatori devono inoltre poter accedere alle seguenti attrezzature, se presenti a bordo delle navi cui sono stati assegnati, al fine di agevolare l'esercizio delle funzioni di cui al punto 5:
 - strumenti per la navigazione via satellite;
 - schermi radar, quando in uso;
 - mezzi di comunicazione elettronici; nonché
 - bilancia utilizzata per la pesatura dei prodotti trasbordati;
 - gli osservatori devono beneficiare di condizioni equivalenti a quelle degli ufficiali in materia di vitto, alloggio e adeguate strutture sanitarie;
 - gli osservatori devono disporre di uno spazio adeguato sul ponte o nella timoneria per l'espletamento delle funzioni amministrative, nonché in coperta per poter svolgere i loro compiti di osservazione;



- e) all'osservatore è consentito di determinare la posizione e il metodo più vantaggiosi per osservare le operazioni di trasbordo ed effettuare una stima delle specie/degli stock e dei quantitativi trasbordati. A tal riguardo, il comandante della nave da trasporto, prestando la dovuta attenzione alla sicurezza e ai problemi pratici, asseconda le esigenze dell'osservatore, inclusi, se richiesto, lo spostamento temporaneo dei prodotti sul ponte della nave da trasporto perché possano essere ispezionati dall'osservatore e la concessione di un tempo sufficiente per consentire agli osservatori di svolgere le loro mansioni. Le osservazioni devono essere condotte in modo da ridurre al minimo le interferenze ed evitare di compromettere la qualità dei prodotti trasbordati;
- f) alla luce di quanto disposto al punto 10, il comandante della nave da trasporto provvede affinché all'osservatore sia fornita tutta l'assistenza necessaria per garantire la sicurezza del trasporto tra la nave da trasporto e il peschereccio se le condizioni meteorologiche e di altro genere consentono tale scambio; e
- g) gli Stati di bandiera vigilano a che i comandanti, gli equipaggi e gli armatori non ostacolino, minaccino, influenzino, corrompano o tentino di corrompere gli osservatori nell'esercizio delle loro funzioni né interferiscano nel loro operato.

Responsabilità dei pescherecci con palangari pelagici di grandi dimensioni durante i trasbordi

- 10. Agli osservatori è consentito visitare il peschereccio, se le condizioni meteorologiche e di altro genere lo consentono, nonché avvicinare il personale e accedere a tutta la documentazione pertinente e alle zone della nave necessarie per svolgere i loro compiti di cui al punto 5. Il comandante del peschereccio provvede affinché all'osservatore sia fornita tutta l'assistenza necessaria per garantire la sicurezza del trasporto tra la nave da trasporto e il peschereccio. Nel caso in cui le condizioni presentino un rischio inaccettabile per il benessere dell'osservatore e non permettano di visitare il peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni prima dell'inizio delle operazioni di trasbordo, tali operazioni possono essere comunque effettuate.

Canone per l'osservatore

- 11. I costi di attuazione del programma di cui trattasi sono finanziati dalla PCC di bandiera del peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni che intende effettuare operazioni di trasbordo. Tale canone è calcolato sulla base dei costi complessivi del programma. Il pagamento del canone è effettuato su un conto speciale del segretariato dell'ICCAT e il segretariato dell'ICCAT gestisce il conto per l'attuazione del programma.
- 12. Nessun peschereccio con palangari pelagici di grandi dimensioni è ammesso a partecipare al programma di trasbordo in mare fino a quando non sia stato pagato il canone di cui al punto 11.

18CE0152



DIRETTIVA (UE) 2017/2108 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
del 15 novembre 2017
che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri
(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di mantenere un elevato livello di sicurezza, e pertanto di fiducia dei passeggeri, grazie alle norme di sicurezza comuni di cui alla direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾, nonché condizioni di parità, è opportuno migliorare l'applicazione di tale direttiva. La direttiva 2009/45/CE dovrebbe applicarsi soltanto alle navi e unità veloci da passeggeri per le quali sono state concepite le norme di sicurezza di tale direttiva. Diversi tipi specifici di navi dovrebbero pertanto essere esclusi dall'ambito di applicazione di tale direttiva, e in particolare le imbarcazioni di servizio (tender), le navi a vela e le navi che trasportano, per esempio negli impianti off-shore, personale qualificato non impiegato a bordo per i servizi della nave.
- (2) Le imbarcazioni di servizio trasportate da una nave sono utilizzate per trasportare passeggeri dalle navi da passeggeri direttamente alla terraferma e viceversa, percorrendo la rotta più sicura e breve. Non sono idonee ad effettuare altri tipi di servizi, come le escursioni turistiche costiere, e non dovrebbero essere utilizzate a tal fine. Le escursioni di questo tipo dovrebbero essere effettuate da imbarcazioni che soddisfano i requisiti applicabili alle navi da passeggeri dello Stato costiero, come previsto tra l'altro dalle linee guida dell'IMO (MSC.1/Circ. 1417 sulle Linee guida per le imbarcazioni di servizio delle navi da passeggeri). Gli Stati membri e la Commissione dovrebbero promuovere discussioni in seno all'IMO nell'ottica di rivedere le linee guida per aumentare la sicurezza. La Commissione dovrebbe valutare la necessità di rendere le linee guida obbligatorie.
- (3) La direttiva 2009/45/CE esclude dal proprio ambito di applicazione le navi da passeggeri senza mezzi di propulsione meccanica. Le navi a vela non dovrebbero essere certificate a norma di tale direttiva ove la loro propulsione meccanica sia intesa esclusivamente come propulsione ausiliaria e di emergenza. La Commissione dovrebbe pertanto valutare la necessità di definire prescrizioni comuni europee per questa categoria di nave da passeggeri entro il 2020.
- (4) Gli impianti off-shore sono serviti da navi che trasportano personale industriale. Tale personale è tenuto a superare con profitto un corso di formazione obbligatoria in materia di sicurezza e a soddisfare determinati criteri obbligatori di idoneità medica. Esso dovrebbe pertanto essere soggetto a norme di sicurezza diverse e specifiche che esulano dall'ambito di applicazione della presente direttiva. Gli Stati membri e la Commissione dovrebbero sostenere attivamente i lavori dell'IMO in corso nell'ambito delle norme di sicurezza per le navi off-shore, a seguito della risoluzione MSC.418(97) dell'IMO.

⁽¹⁾ GU C 34 del 2.2.2017, pag. 167.

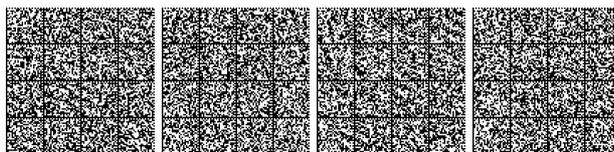
⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo del 4 ottobre 2017 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 23 ottobre 2017.

⁽³⁾ Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1).



- (5) Il programma sull'adeguatezza e sull'efficacia della regolamentazione (REFIT) ha dimostrato che non tutti gli Stati membri certificano le navi in alluminio ai sensi della direttiva 2009/45/CE. Ciò comporta una situazione di disparità che compromette l'obiettivo di realizzare un elevato livello comune di sicurezza per i passeggeri trasportati da navi che operano su rotte nazionali nell'Unione. Per evitare un'applicazione non uniforme dovuta a diverse interpretazioni della definizione di alluminio come materiale equivalente e l'applicabilità delle corrispondenti norme in materia di sicurezza antincendio, risultante in diverse interpretazioni dell'ambito di applicazione della direttiva, è opportuno chiarire la definizione di «materiale equivalente» nella direttiva 2009/45/CE. Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a optare per misure più rigorose di prevenzione degli incendi conformemente alle disposizioni della presente direttiva relative ai requisiti supplementari di sicurezza.
- (6) Un numero significativo di navi da passeggeri costruite in lega di alluminio fornisce frequenti e costanti collegamenti marittimi tra porti diversi all'interno di uno Stato membro. Poiché l'osservanza dei requisiti della presente direttiva comporterebbe gravi conseguenze per tali operazioni di trasporto e per le correlate condizioni socioeconomiche, nonché per le implicazioni di ordine finanziario e tecnico per le navi esistenti e nuove, tali Stati membri dovrebbero avere, per un periodo di tempo limitato, la possibilità di applicare il diritto nazionale a tali navi da passeggeri, assicurando nel contempo il mantenimento di un adeguato livello di sicurezza.
- (7) Nell'ottica di una maggiore chiarezza e coerenza giuridica e, pertanto, di un livello di sicurezza più elevato, è opportuno aggiornare alcune definizioni e alcuni riferimenti ed allinearli ulteriormente alle relative norme internazionali o dell'Unione. In tale contesto si dovrebbe prestare particolare attenzione a non modificare l'attuale ambito di applicazione della direttiva 2009/45/CE. In particolare, la definizione di nave tradizionale dovrebbe essere meglio allineata alla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, mantenendo nel contempo gli attuali criteri dell'anno di costruzione e del tipo di materiale. Le definizioni di imbarcazione da diporto o unità veloce da diporto dovrebbero essere più adeguatamente allineate alla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (convenzione SOLAS del 1974).
- (8) Tenuto conto del principio di proporzionalità, le prescrizioni attuali derivanti dalla convenzione SOLAS del 1974 si sono rivelate difficili da adattare alle piccole navi da passeggeri di lunghezza inferiore a 24 metri. Inoltre le navi di piccole dimensioni sono costruite principalmente in materiali diversi dall'acciaio. Pertanto solo un numero molto limitato di tali navi è stato certificato ai sensi della direttiva 2009/45/CE. In assenza di problematiche specifiche in materia di sicurezza e di norme adeguate previste dalla direttiva 2009/45/CE, le navi di lunghezza inferiore a 24 metri dovrebbero pertanto essere escluse dall'ambito di applicazione di tale direttiva ed essere soggette a norme di sicurezza specifiche stabilite dagli Stati membri, che sono nelle condizioni più favorevoli per valutare le limitazioni locali alla navigazione di tali navi in termini di distanza dalla costa o dal porto e di condizioni meteorologiche. Nello stabilire tali norme, gli Stati membri dovrebbero prendere in considerazione gli orientamenti che saranno pubblicati dalla Commissione. Tali orientamenti dovrebbero tenere conto di tutti gli accordi e le convenzioni internazionali dell'IMO, se del caso, ed evitare di introdurre prescrizioni supplementari che vadano oltre le norme internazionali in vigore. La Commissione è invitata ad adottare tali orientamenti quanto prima possibile.
- (9) Per semplificare ulteriormente le definizioni dei tratti di mare di cui alla direttiva 2009/45/CE e ridurre al minimo il carico sugli Stati membri, è opportuno sopprimere i criteri ridondanti o inadeguati. Ai fini della definizione dei tratti di mare in cui possono operare le navi delle classi C e D è opportuno semplificare l'attuale definizione sopprimendo i criteri «ove i passeggeri possono prender terra in caso di naufragio» e «distanza dal luogo di rifugio», mantenendo nel contempo il livello di sicurezza. L'adeguatezza di una particolare fascia costiera come luogo di rifugio è un parametro dinamico che può essere valutato caso per caso solo dagli Stati membri. Se del caso, le eventuali restrizioni operative per una determinata nave relative alla sua distanza da un luogo di rifugio dovrebbero essere indicate nel certificato di sicurezza per navi da passeggeri.
- (10) Per via delle specifiche caratteristiche geografiche e meteorologiche della Grecia e del grande numero di isole di tale paese che devono essere collegate regolarmente e frequentemente, sia tra di loro che con la terraferma, nonché del numero elevato di possibili collegamenti marittimi che ne deriva, è opportuno consentire alla Grecia di derogare all'obbligo di stabilire tratti di mare e di classificare invece le navi da passeggeri secondo la specifica rotta marittima in cui operano, pur mantenendo gli stessi criteri per le classi di navi da passeggeri e le stesse norme di sicurezza.
- (11) Per evitare le conseguenze negative non intenzionali delle attuali disposizioni secondo cui le navi mercantili convertite non possono essere considerate navi da passeggeri nuove, è opportuno precisare che le norme di conversione si applicano non soltanto alle navi da passeggeri esistenti ma a tutte le navi.

⁽¹⁾ Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).

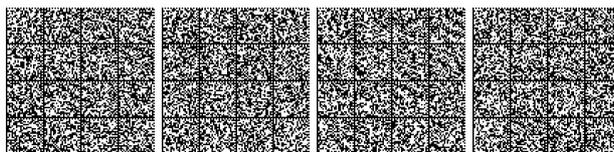


- (12) Poiché, secondo la direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, uno Stato di approdo può ispezionare una nave da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri battente una bandiera diversa da quella dello Stato di approdo, se adibita a viaggi nazionali, le disposizioni specifiche dell'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 2009/45/CE sono ridondanti e dovrebbero essere soppresse.
- (13) Viste le differenze di approccio tra i requisiti di stabilità in condizioni di avaria previsti dalla convenzione SOLAS del 1974 e i requisiti specifici di stabilità in condizioni di avaria per le navi ro/ro da passeggeri dell'Unione di cui alla direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, è opportuno valutare la necessità della direttiva 2003/25/CE e il suo valore aggiunto verificando se detti requisiti della convenzione SOLAS del 1974 assicurino lo stesso livello di sicurezza.
- (14) Per aumentare la trasparenza e facilitare la notifica da parte degli Stati membri di esenzioni, equivalenze e misure di sicurezza supplementari, la Commissione dovrebbe creare e mantenere una banca dati che includa le misure notificate sia sotto forma di progetto che una volta adottate. Le misure adottate dovrebbero essere rese accessibili al pubblico.
- (15) In considerazione dei cambiamenti introdotti dal trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), è opportuno modificare di conseguenza le competenze conferite alla Commissione per l'attuazione della direttiva 2009/45/CE. Gli atti di esecuzione dovrebbero essere adottati a norma del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾.
- (16) Al fine di tenere conto degli sviluppi a livello internazionale e dell'esperienza acquisita e aumentare la trasparenza, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo alla non applicazione, per gli scopi della presente direttiva, di modifiche degli strumenti internazionali, se necessario, e l'aggiornamento delle specifiche tecniche. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (17) Poiché i riferimenti specifici dell'articolo 14 all'attività avviata dall'IMO sono divenuti obsoleti, tale articolo dovrebbe essere soppresso. Tuttavia, gli obiettivi generali dell'azione internazionale per il miglioramento della sicurezza delle navi da passeggeri e la creazione di condizioni di parità rimangono pertinenti e dovrebbero essere perseguiti, in conformità con i trattati. A tal fine, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero adoperarsi nel quadro dell'IMO per rivedere e migliorare le regole della convenzione SOLAS del 1974.
- (18) È importante che le eventuali sanzioni previste dagli Stati membri siano applicate correttamente e siano efficaci, proporzionate e dissuasive.
- (19) In considerazione del ciclo di monitoraggio completo delle visite dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), è opportuno che la Commissione valuti l'attuazione della direttiva 2009/45/CE entro il 21 dicembre 2026 e presenti al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in proposito. È opportuno che gli Stati membri cooperino con la Commissione al fine di raccogliere tutte le informazioni che sono necessarie per tale valutazione.
- (20) Al fine di non imporre un onere amministrativo sproporzionato agli Stati membri senza sbocco sul mare e privi di porti marittimi e di navi battenti la loro bandiera che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, tali Stati membri dovrebbero essere autorizzati a derogare alle disposizioni della presente direttiva. Ciò significa che, fintantoché tali condizioni sono soddisfatte, essi non hanno l'obbligo di recepire la presente direttiva.
- (21) L'elemento umano è una componente fondamentale della sicurezza delle navi e delle procedure ad essa relative. Al fine di mantenere un elevato livello di sicurezza è necessario tenere conto del legame tra sicurezza, condizioni di vita e di lavoro a bordo e formazione, compresa la formazione alle operazioni transfrontaliere di soccorso e di emergenza in linea con le prescrizioni internazionali. Gli Stati membri e la Commissione dovrebbero pertanto svolgere un ruolo proattivo a livello internazionale per monitorare e migliorare la dimensione sociale dei marittimi a bordo delle navi.

⁽¹⁾ Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (G.U.L. 131 del 28.5.2009, pag. 57).

⁽²⁾ Direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, concernente requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri (G.U.L. 123 del 17.5.2003, pag. 22).

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (G.U.L. 55 del 28.2.2011, pag. 13).



- (22) Per agevolare il processo di attuazione, l'EMSA dovrebbe assistere la Commissione e gli Stati membri in conformità con le pertinenti disposizioni del regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.
- (23) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2009/45/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 2009/45/CE

La direttiva 2009/45/CE è così modificata:

1) l'articolo 2 è così modificato:

a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

- «a) “convenzioni internazionali”: le seguenti convenzioni, inclusi i rispettivi protocolli e relative modifiche, nella versione aggiornata:
- i) convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (convenzione SOLAS del 1974); e
 - ii) convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966;»;

b) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

- «b) “codice sulla stabilità a nave integra”: il “codice sulla stabilità a nave integra per tutti i tipi di nave oggetto degli strumenti IMO” contenuto nella risoluzione A.749(18) dell'assemblea dell'IMO del 4 novembre 1993, o il “codice internazionale sulla stabilità a nave integra” del 2008 di cui alla risoluzione MSC.267(85) dell'IMO, del 4 dicembre 2008, nelle versioni aggiornate;»;

c) alla lettera g), il punto ii) è sostituito dal seguente:

- «ii) la loro velocità massima, come definita dalla regola 1.4.30 del codice per le unità veloci del 1994 e dalla regola 1.4.38 del codice per le unità veloci del 2000, è inferiore a 20 nodi;»;

d) la lettera m) è sostituita dalla seguente:

- «m) “altezza di prora”: l'altezza di prora definita dalla regola 39 della convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966;»;

e) alla lettera q), il primo comma è sostituito dal seguente:

- «q) “tratto di mare”: un tratto di mare o una rotta marittima definiti a norma dell'articolo 4;»;

f) la lettera r) è sostituita dalla seguente:

- «r) “area portuale”: area diversa da un tratto di mare definito dagli Stati membri su cui esercitano la giurisdizione, stabilita conformemente all'articolo 4, che si estende fino alle strutture portuali permanenti più periferiche che costituiscono parte integrante del sistema portuale o fino ai limiti definiti da elementi geografici naturali che proteggono un estuario o un'area protetta affine;»;

g) la lettera s) è soppressa;

h) la lettera u) è sostituita dalla seguente:

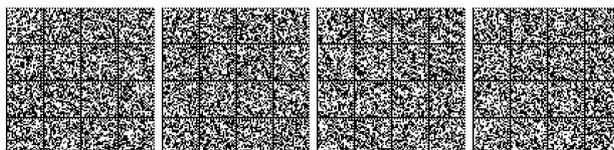
- «u) “Stato di approdo”: lo Stato membro dai cui porti o verso i cui porti una nave o un'unità battente bandiera diversa da quella di detto Stato membro effettua viaggi nazionali;»;

i) la lettera v) è sostituita dalla seguente:

- «v) “organismo riconosciuto”: un organismo riconosciuto conformemente al regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ^(*);

^(*) Regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 11).»;

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1).



- j) la lettera y) è sostituita dalla seguente:
- «y) “persona a mobilità ridotta”: le persone che hanno particolare difficoltà nell'uso dei trasporti pubblici, compresi gli anziani, le persone con disabilità, le persone con disturbi sensoriali e quanti impiegano sedie a rotelle, le gestanti e chi accompagna bambini piccoli;»;
- k) sono aggiunte le lettere seguenti:
- «z) “nave a vela”: una nave a propulsione a vela anche se munita di propulsione meccanica come propulsione ausiliaria e di emergenza;
- za) “materiale equivalente”: leghe di alluminio o qualsiasi altro materiale non combustibile che, per le sue proprietà intrinseche o grazie alla sua coibentazione, al termine della prevista prova standard del fuoco possiede caratteristiche strutturali e di resistenza al fuoco equivalenti a quelle dell'acciaio;
- zb) “prova standard del fuoco”: prova in cui campioni di paratie o ponti sono esposti in un forno di prova a temperature corrispondenti all'incirca alla curva standard temperatura-tempo conformemente al metodo di prova specificato nel codice internazionale per l'applicazione delle procedure di prova del fuoco del 2010, di cui alla risoluzione MSC.307(88) dell'IMO, del 3 dicembre 2010, nella versione aggiornata;
- zc) “nave tradizionale”: qualsiasi tipo di nave da passeggeri storica progettata prima del 1965 e le relative repliche costruite principalmente con i materiali originali, comprese quelle finalizzate a incoraggiare e promuovere le tecniche e le competenze marittime tradizionali, identificabili insieme come monumenti viventi di cultura, il cui esercizio rispetta i principi tradizionali dell'arte e della tecnica marinaresche;
- zd) “unità da diporto o unità veloce da diporto”: un'unità che non è impegnata in attività commerciali, indipendentemente dal mezzo di propulsione;
- ze) “imbarcazione di servizio” (tender): un'imbarcazione in dotazione alla nave che è utilizzata per trasferire più di dodici passeggeri da una nave da passeggeri ferma alla terraferma e viceversa;
- zf) “nave di servizio off-shore”: una nave utilizzata per trasportare e accogliere personale industriale che non svolge a bordo lavori essenziali per l'attività della nave;
- zg) “unità veloce di servizio off-shore”: un'unità utilizzata per trasportare e accogliere personale industriale che non svolge a bordo lavori essenziali per l'attività dell'unità;
- zh) “riparazioni, cambiamenti e modifiche di grande entità”: uno qualsiasi dei seguenti:
- qualsiasi variazione che alteri sostanzialmente le dimensioni di una nave, ad esempio l'allungamento mediante l'aggiunta di un nuovo corpo centrale,
 - qualsiasi variazione che alteri sostanzialmente la capacità di trasporto di passeggeri di una nave, ad esempio la trasformazione di un ponte per autoveicoli in alloggio passeggeri,
 - qualsiasi variazione che aumenti sostanzialmente la vita di esercizio di una nave, ad esempio il rinnovo dell'alloggio passeggeri su un intero ponte,
 - qualsiasi conversione di qualsiasi tipo di nave in una nave da passeggeri.»;

2) l'articolo 3 è sostituito dal seguente:

«Articolo 3

Ambito di applicazione

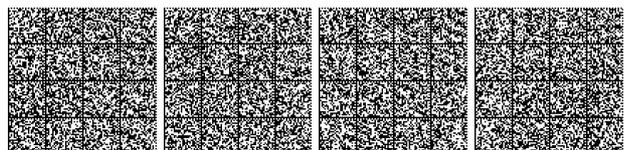
1. La presente direttiva si applica alle navi ed unità da passeggeri seguenti, indipendentemente dalla loro bandiera, se adibite a viaggi nazionali:

- a) alle navi da passeggeri nuove ed esistenti di lunghezza pari o superiore a 24 metri;
- b) alle unità veloci da passeggeri.

Ciascuno Stato membro, in quanto Stato di approdo, provvede affinché le navi e le unità veloci da passeggeri battenti bandiera di un paese terzo siano pienamente conformi ai requisiti della presente direttiva, prima di poter essere adibite a viaggi nazionali in tale Stato membro.

2. La presente direttiva non si applica:

- a) alle navi da passeggeri che sono:
 - i) navi da guerra e da trasporto truppe;
 - ii) unità a vela;



- iii) unità senza mezzi di propulsione meccanica;
 - iv) unità costruite in materiale non metallico o equivalente non contemplate dalle norme relative alle unità veloci (HSC) [risoluzione MSC 36(63) o MSC.97(73)] o ai natanti a sustentazione dinamica (DSC) [risoluzione A.373 (X)];
 - v) navi in legno di costruzione primitiva;
 - vi) navi tradizionali;
 - vii) unità da diporto;
 - viii) unità che operano esclusivamente nelle aree portuali;
 - ix) unità di servizio off-shore; o
 - x) imbarcazioni di servizio;
- b) alle unità veloci da passeggeri che sono:
- i) unità da guerra e da trasporto truppe;
 - ii) unità da diporto;
 - iii) unità che operano esclusivamente nelle aree portuali; o
 - iv) unità di servizio off-shore.

3. Gli Stati membri privi di porti marittimi e che non hanno navi o unità da passeggeri battenti la loro bandiera che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva possono derogare alle disposizioni della stessa, fatta eccezione per l'obbligo di cui al secondo comma.

Gli Stati membri che intendono avvalersi di tale deroga comunicano alla Commissione, al più tardi il 21 dicembre 2019, se le condizioni sono soddisfatte e, successivamente, informano la Commissione con cadenza annuale di ogni eventuale ulteriore modifica. Tali Stati membri non possono autorizzare navi o unità veloci da passeggeri che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva a battere la loro bandiera fino a quando non abbiano recepito e attuato la presente direttiva.»

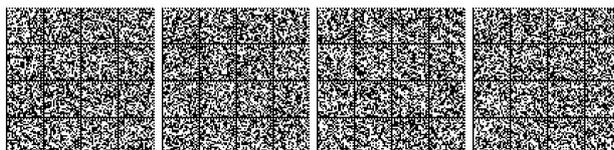
3) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

«Articolo 4

Categorizzazione dei tratti di mare e classi di navi da passeggeri

1. I tratti di mare sono suddivisi nelle seguenti categorie:

«tratto A»	tratto di mare al di fuori dei tratti B, C e D;
«tratto B»	tratto di mare le cui coordinate geografiche in nessun punto distano più di 20 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea, ma che si trova al di fuori dei tratti C e D;
«tratto C»	tratto di mare le cui coordinate geografiche in nessun punto distano più di 5 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea, ma al di fuori del tratto di mare D, se presente. Inoltre, la probabilità di un'onda significativa di altezza superiore a 2,5 metri è inferiore al 10 % durante tutto l'anno in caso di attività di durata annua, o durante un periodo specifico in caso di attività stagionale, per esempio un'attività estiva;
«tratto D»	tratto di mare le cui coordinate geografiche in nessun punto distano più di 3 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea. Inoltre, la probabilità di un'onda significativa di altezza superiore a 1,5 metri è inferiore al 10 % durante tutto l'anno in caso di attività di durata annua, o durante un periodo specifico in caso di attività stagionale, per esempio un'attività estiva.



2. Ciascuno Stato membro:
- elabora e, ove necessario, aggiorna un elenco dei tratti di mare soggetti alla sua giurisdizione;
 - determina il confine interno del tratto di mare più vicino alla propria linea di costa;
 - pubblica tale elenco in una banca dati pubblica accessibile sul sito Internet della competente autorità marittima;
 - notifica alla Commissione dove si trovano tali informazioni e la informa quando sono apportate modifiche all'elenco.
3. In deroga all'obbligo di elaborare un elenco dei tratti di mare, la Grecia può elaborare e, ove necessario, aggiorna un elenco di rotte che copra le rotte in Grecia, usando i corrispondenti criteri per le categorie di cui al paragrafo 1.
4. Le navi da passeggeri sono suddivise nelle seguenti classi, a seconda dei tratti di mare in cui possono operare:

«classe A»	nave da passeggeri adibita a viaggi nazionali nei tratti A, B, C e D;
«classe B»	nave da passeggeri adibita a viaggi nazionali nei tratti B, C e D;
«classe C»	nave da passeggeri adibita a viaggi nazionali nei tratti C e D;
«classe D»	nave da passeggeri adibita a viaggi nazionali nel tratto D.

5. Per le unità veloci da passeggeri si applicano le categorie definite nel capitolo 1, paragrafi 1.4.10 e 1.4.11, del codice per le unità veloci del 1994 o nel capitolo 1, paragrafi 1.4.12 e 1.4.13, del codice per le unità veloci del 2000.»;

4) l'articolo 5 è così modificato:

a) al paragrafo 2, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Ciascuno Stato membro, in quanto Stato di approdo, riconosce il certificato di sicurezza per unità veloci e l'autorizzazione all'esercizio rilasciati da un altro Stato membro alle unità veloci da passeggeri, se adibite a viaggi nazionali, oppure il certificato di sicurezza per navi da passeggeri di cui all'articolo 13 rilasciato da un altro Stato membro alle navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali.»;

b) il paragrafo 3 è soppresso;

c) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Gli equipaggiamenti marittimi conformi ai requisiti stabiliti in applicazione della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (*) sono considerati conformi ai requisiti della presente direttiva.

(*) Direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, sull'equipaggiamento marittimo e che abroga la direttiva 96/98/CE del Consiglio (GU L 257 del 28.8.2014, pag. 146).»;

5) l'articolo 6 è così modificato:

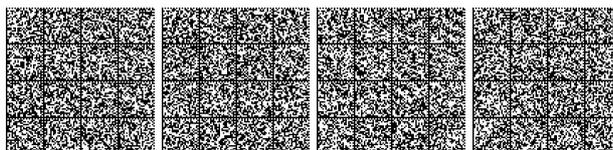
a) il paragrafo 1 è così modificato:

i) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

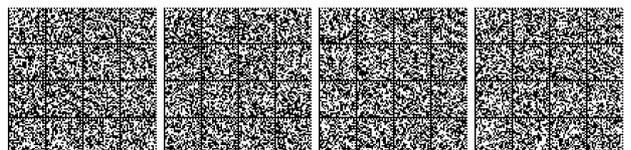
«a) i processi di costruzione e manutenzione dello scafo, dell'apparato motore principale e ausiliario e degli impianti elettrici e automatici sono conformi ai requisiti specificati, ai fini della classificazione, dalle norme di un organismo riconosciuto o da norme equivalenti applicate da un'amministrazione a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, della direttiva 2009/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*);

(*) Direttiva 2009/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alle disposizioni e alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 47).»;

ii) la lettera c) è soppressa;



- b) al paragrafo 2, lettera b),
- il punto ii) è soppresso;
 - il punto iii) è sostituito dal seguente:
 - «iii) in deroga al punto i), le navi da passeggeri nuove di classe D sono esentate dall'osservanza del requisito sull'altezza minima della prora stabilito nella convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966;»;
- c) il paragrafo 3 è così modificato:
- i) le lettere c) e d) sono sostituite dalle seguenti:
 - «c) le navi da passeggeri esistenti delle classi C e D soddisfano i pertinenti requisiti specifici di cui alla presente direttiva, nonché le norme dell'amministrazione dello Stato di bandiera per le materie non soggette ai suddetti requisiti; tali norme devono garantire un livello di sicurezza equivalente a quello previsto dai capitoli II-1 e II-2 dell'allegato I, pur tenendo conto delle specifiche condizioni operative locali dei tratti di mare in cui le navi di tali classi sono autorizzate a operare; prima che le navi da passeggeri esistenti delle classi C e D possano essere adibite a viaggi nazionali regolari in uno Stato di approdo, l'amministrazione dello Stato di bandiera deve ottenere l'accordo dello Stato di approdo sulle norme in questione;
 - d) ove uno Stato membro ritenga irragionevoli le norme imposte dall'amministrazione dello Stato di approdo a norma della lettera c) del presente paragrafo, ne informa immediatamente la Commissione. La Commissione adotta atti di esecuzione che contengono la decisione sulla ragionevolezza di tali norme. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 11, paragrafo 2.»;
 - ii) le lettere e) ed f) sono soppresse;
- d) il paragrafo 4 è così modificato:
- i) alla lettera a), il terzo trattino è sostituito dal seguente:
 - «— siano pienamente conformi ai requisiti del codice di sicurezza per le unità a sostentamento dinamico (codice DSC) di cui alla risoluzione A.373(10) dell'IMO, nella versione aggiornata;»;
 - ii) la lettera c) è sostituita dalla seguente:
 - «c) i processi di costruzione e manutenzione delle unità veloci da passeggeri e delle relative apparecchiature devono essere conformi alle norme fissate, ai fini della classificazione, da un organismo riconosciuto o a norme equivalenti applicate da un'amministrazione a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, della direttiva 2009/15/CE.»;
- e) sono aggiunti i paragrafi seguenti:
- «5. Con riguardo alle navi nuove ed esistenti, le riparazioni, le trasformazioni e le modifiche di grande entità e le conseguenti variazioni del loro equipaggiamento devono soddisfare i requisiti per navi nuove stabiliti al paragrafo 2, lettera a); le trasformazioni apportate a una nave al solo scopo di adeguarla a uno standard che assicuri una maggiore capacità di sopravvivenza superiore non sono considerate cambiamenti di grande entità.
6. Le navi costruite in materiale equivalente prima del 20 dicembre 2017 si conformano ai requisiti della presente direttiva entro il 22 dicembre 2025.
7. A titolo di deroga dalla presente direttiva, uno Stato membro con più di 60 navi da passeggeri costruite in lega di alluminio battenti la sua bandiera al 20 dicembre 2017, può esentare dalle disposizioni della presente direttiva le seguenti navi da passeggeri per i seguenti periodi:
- a) le navi da passeggeri di classe B, C e D costruite in lega di alluminio dopo il 20 dicembre 2017 per un periodo di 10 anni a decorrere da tale data; e
 - b) le navi da passeggeri di classe B, C e D costruite in lega di alluminio prima del 20 dicembre 2017 per un periodo di 12 anni a decorrere da tale data;
- purché tali navi operino esclusivamente tra porti dello Stato membro interessato.
- Gli Stati membri che intendono avvalersi di tale deroga lo notificano alla Commissione al più tardi il 21 dicembre 2019 e informano la Commissione del relativo contenuto. Gli Stati membri comunicano altresì alla Commissione ogni eventuale cambiamento successivo. La Commissione informa gli altri Stati membri in conformità dell'articolo 9, paragrafo 4.»;



6) l'articolo 7 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Tutte le navi ro/ro da passeggeri di classe C la cui chiglia sia stata impostata o si trovava a un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva e tutte le navi ro/ro da passeggeri di classe A e B devono essere conformi agli articoli 6, 8 e 9 della direttiva 2003/25/CE.»;

b) il paragrafo 2 è soppresso;

7) l'articolo 8 è così modificato:

a) al paragrafo 3, il secondo comma è soppresso;

b) il paragrafo 4 è soppresso;

8) l'articolo 9 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Uno Stato membro può adottare, secondo la procedura di cui al paragrafo 4, misure che consentono equivalenze a taluni requisiti specifici della presente direttiva, purché tali equivalenze siano almeno efficaci quanto i suddetti requisiti.»;

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Lo Stato membro che si avvale dei diritti accordati dai paragrafi 1, 2 o 3 si attiene alle disposizioni di cui ai commi dal secondo al settimo del presente paragrafo.

Lo Stato membro notifica alla Commissione le misure che intende adottare, e include, con tale notifica, le precisazioni sufficienti a comprovare che la sicurezza è mantenuta a un livello adeguato.

Se, entro sei mesi dalla notifica la Commissione adotta atti di esecuzione contenenti la sua decisione che le misure proposte non sono giustificate, detto Stato membro è tenuto a modificarle o a non adottarle. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 11, paragrafo 2.

Le misure adottate sono specificate nella pertinente legislazione nazionale e comunicate alla Commissione e agli altri Stati membri.

Le suddette misure si applicano a tutte le navi da passeggeri della stessa classe o alle unità veloci che operano nelle stesse condizioni specifiche, senza alcuna discriminazione riferita alla bandiera che battono o dalla nazionalità o dal luogo di stabilimento dell'operatore.

Le misure di cui al paragrafo 3 si applicano solo finché ricorrono tali condizioni specifiche.

Gli Stati membri notificano alla Commissione le misure di cui al secondo e quarto comma mediante una banca dati che la Commissione istituisce e mantiene a tal fine e a cui la Commissione e gli Stati membri hanno accesso. La Commissione rende disponibili le misure adottate su un sito Internet accessibile al pubblico.»;

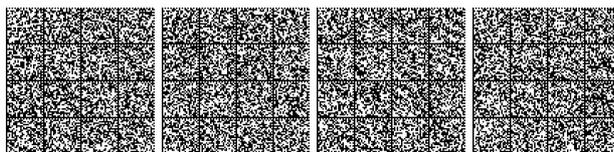
c) al paragrafo 5, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) la Commissione adotta atti di esecuzione contenenti la sua decisione se la decisione dello Stato membro di sospendere l'attività di tale nave o unità veloce o di imporre misure aggiuntive sia giustificata o meno da un grave pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose, oppure per l'ambiente; se la sospensione o l'imposizione di misure aggiuntive non è giustificata, tali atti contengono la decisione di richiedere allo Stato membro interessato di revocare la sospensione o ritirare le misure. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 11, paragrafo 2.»;

9) l'articolo 10 è così modificato:

a) al paragrafo 1, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) i riferimenti specifici alle "convenzioni internazionali" e alle risoluzioni dell'IMO di cui all'articolo 2, lettere g), m), q) e zb), all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), e all'articolo 6, paragrafo 2, lettera b).»;



b) al paragrafo 2,

i) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) adeguare le specifiche tecniche previste dalle modifiche apportate alle convenzioni internazionali per navi e unità veloci delle classi B, C e D, alla luce dell'esperienza acquisita;»;

ii) sono aggiunte le lettere seguenti:

«c) semplificare e chiarire gli elementi tecnici, alla luce dell'esperienza acquisita nella loro attuazione;

d) aggiornare i riferimenti ad altri strumenti dell'Unione applicabili alle navi da passeggeri che operano in viaggi nazionali.»;

c) i paragrafi 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:

«3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 bis al fine di adottare le modifiche della presente direttiva di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo.

4. In casi eccezionali, ove debitamente giustificato da un'adeguata analisi da parte della Commissione e allo scopo di evitare una minaccia grave e inaccettabile alla sicurezza marittima, alla salute, alle condizioni di vita e di lavoro a bordo o all'ambiente marino, ovvero di evitare l'incompatibilità con la legislazione marittima dell'Unione, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 bis per modificare la presente direttiva allo scopo di non applicare, ai fini della presente direttiva, una modifica degli strumenti internazionali di cui all'articolo 2.

Tali atti delegati sono adottati almeno tre mesi prima della scadenza del periodo fissato a livello internazionale per la tacita accettazione della modifica in questione ovvero della data prevista per l'entrata in vigore di detta modifica. Nel periodo precedente l'entrata in vigore di tale atto delegato, gli Stati membri si astengono da qualsiasi iniziativa intesa a integrare la modifica nella legislazione nazionale o ad applicare la modifica allo strumento internazionale in questione.»;

10) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 10 bis

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10, paragrafi 3 e 4, è conferito alla Commissione alle condizioni previste dal presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10, paragrafi 3 e 4, è conferito alla Commissione per un periodo di sette anni a decorrere dal 20 dicembre 2017. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di sette anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 10, paragrafi 3 e 4, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

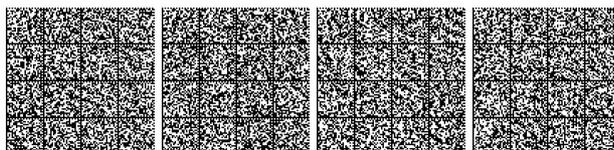
4. Prima di adottare un atto delegato la Commissione consulta esperti designati da ogni Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 3 o 4, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.»;



- 11) l'articolo 11 è così modificato:
- a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:
- «2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (*).
- (*) Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).»;
- b) il paragrafo 3 è soppresso;
- 12) l'articolo 12 è così modificato:
- a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:
- «1. Tutte le navi da passeggeri sono sottoposte dall'amministrazione dello Stato di bandiera alle visite di controllo di cui alle lettere a), b) e c):
- a) una visita iniziale prima che la nave entri in servizio;
- b) una visita periodica ogni dodici mesi; e
- c) visite addizionali quando se ne verifichi la necessità.»;
- b) il paragrafo 2 è soppresso;
- 13) l'articolo 13 è così modificato:
- a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:
- «1. Tutte le navi da passeggeri nuove ed esistenti che soddisfino i requisiti della presente direttiva devono essere in possesso di un certificato di sicurezza delle navi da passeggeri in conformità della presente direttiva. Il formato del certificato è conforme all'allegato II. Detto certificato è rilasciato dall'amministrazione dello Stato di bandiera al termine della visita di controllo iniziale di cui all'articolo 12, paragrafo 1, lettera a).»;
- b) al paragrafo 3, il terzo comma è sostituito dal seguente:
- «Prima di rilasciare l'autorizzazione all'esercizio a un'unità veloce da passeggeri adibita a viaggi nazionali in uno Stato di approdo, l'amministrazione dello Stato di bandiera concorda con lo Stato di approdo le condizioni operative in cui deve svolgersi l'attività delle unità veloci in tale Stato e provvede affinché le condizioni operative siano riportate nell'autorizzazione all'esercizio.»;
- c) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:
- «4. Le misure di sicurezza supplementari, le equivalenze e le esenzioni concesse a una nave o unità veloce a norma e in conformità dell'articolo 9, paragrafi 1, 2 e 3, figurano nel certificato della nave o dell'unità veloce.»;
- 14) l'articolo 14 è soppresso;
- 15) è inserito l'articolo seguente:
- «Articolo 16 bis
- Riesame**
- La Commissione valuta l'attuazione della presente direttiva e trasmette i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 22 dicembre 2026.»;
- 16) l'allegato I è così modificato:
- a) al capitolo II-2, parte A, punto 13.1, il primo comma è sostituito dal seguente:
- «In tutte le navi, per guida degli ufficiali della nave, devono essere permanentemente esposti i piani generali indicanti chiaramente, per ogni ponte, le stazioni di comando, le varie zone tagliafuoco delimitate da divisioni di classe A, le zone delimitate da divisioni di classe B, nonché i particolari degli impianti di rivelazione e segnalazione di incendi, dell'impianto di estinzione incendi a "sprinkler", dei mezzi per l'estinzione degli incendi, dei mezzi di accesso ai vari compartimenti, ponti ecc. e degli impianti di ventilazione, ivi compresi la posizione di comando dei ventilatori, le ubicazioni delle serrande di chiusura delle condotte di ventilazione e i numeri di identificazione dei ventilatori che servono ciascuna zona. In alternativa, tutti i suddetti dati possono essere raccolti in un manuale, una copia del quale deve essere fornita a ciascun ufficiale e un'altra copia deve essere sempre disponibile a bordo in un luogo di facile accesso. I piani e i manuali devono essere tenuti aggiornati e ogni modifica deve esservi riportata con la massima sollecitudine possibile. Le diciture in detti piani e manuali devono essere nella lingua ufficiale dello Stato di bandiera. Se tale lingua non è né l'inglese né il francese, deve essere inclusa una traduzione in una di tali lingue. Nel caso di una nave adibita a viaggi nazionali in un altro Stato membro, deve essere inclusa una traduzione nella lingua ufficiale dello Stato di approdo, se tale lingua non è né l'inglese né il francese.»;



b) al capitolo III, punto 2, tabella, nota 1, la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Mezzi collettivi di salvataggio possono essere imbarcazioni di salvataggio o zattere di salvataggio, o una combinazione delle stesse, in conformità della regola III/2.2. Se giustificato dal fatto che il viaggio si svolge in acque riparate e/o da condizioni meteomarine favorevoli nel tratto di mare in cui opera la nave, tenuto conto delle raccomandazioni adottate dall'IMO con circolare MSC/1046, l'amministrazione dello Stato di bandiera può consentire quanto segue, purché lo Stato membro di approdo non si opponga:».

Articolo 2

Recepimento

1. Entro il 21 dicembre 2019, gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 21 dicembre 2019.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il 15 novembre 2017

Per il Parlamento europeo

Il presidente

A. TAJANI

Per il Consiglio

Il presidente

M. MAASIKAS

18CE0153



DIRETTIVA (UE) 2017/2109 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
del 15 novembre 2017

che modifica la direttiva 98/41/CE del Consiglio, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Informazioni precise e tempestive sul numero o l'identità delle persone a bordo di una nave sono essenziali per la preparazione e l'efficacia delle operazioni di ricerca e salvataggio. In caso di incidente in mare, la piena e totale cooperazione tra le autorità nazionali competenti dello Stato o degli Stati interessati, l'operatore della nave e i loro rappresentanti può contribuire notevolmente all'efficacia delle operazioni. Alcuni aspetti di tale cooperazione sono disciplinati dalla direttiva 98/41/CE del Consiglio ⁽³⁾.
- (2) I risultati del controllo dell'adeguatezza del programma sull'adeguatezza e sull'efficacia della regolamentazione (REFIT) e l'esperienza acquisita nel corso dell'attuazione della direttiva 98/41/CE hanno rivelato che le informazioni sulle persone presenti a bordo non sempre sono facilmente accessibili alle autorità competenti quando queste ne hanno bisogno. Al fine di affrontare questa situazione, gli attuali requisiti della direttiva 98/41/CE dovrebbero essere allineati con gli obblighi di comunicazione dei dati per via elettronica, determinando una maggiore efficienza. La digitalizzazione consentirà inoltre di facilitare l'accesso alle informazioni relative a un numero significativo di passeggeri in caso di emergenza o in seguito a un incidente in mare.
- (3) Negli ultimi 17 anni sono stati realizzati progressi tecnologici significativi per quanto riguarda i mezzi di comunicazione e di memorizzazione dei dati sui movimenti delle navi. Lungo le coste europee sono stati istituiti vari sistemi obbligatori di reportazione navale in conformità delle pertinenti disposizioni dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO). Sia il diritto dell'Unione che il diritto nazionale assicurano che le navi osservino gli obblighi di comunicazione prescritti da tali sistemi. Ora è necessario realizzare progressi sul piano dell'innovazione tecnologica, basandosi sui risultati sinora raggiunti, anche a livello internazionale, e garantendo che la neutralità tecnologica sia sempre mantenuta.
- (4) La raccolta, la trasmissione e la condivisione dei dati riguardanti le navi sono state rese possibili, semplificate e armonizzate dall'interfaccia unica nazionale di cui alla direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾ e dal sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi (SafeSeaNet) di cui alla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾. Le informazioni relative alle persone a bordo richieste dalla direttiva 98/41/CE dovrebbero pertanto essere dichiarate nell'interfaccia unica nazionale, che consente

⁽¹⁾ GUC 34 del 2.2.2017, pag. 172.

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo del 4 ottobre 2017 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 23 ottobre 2017.

⁽³⁾ Direttiva 98/41/CE del Consiglio, del 18 giugno 1998, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità (GUL 188 del 2.7.1998, pag. 35).

⁽⁴⁾ Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE (GUL 283 del 29.10.2010, pag. 1).

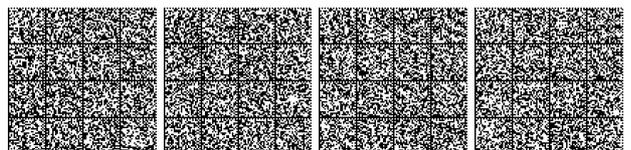
⁽⁵⁾ Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).



all'autorità competente di accedere prontamente ai dati in caso di emergenza o in seguito ad un incidente in mare. Il numero di persone a bordo dovrebbe essere dichiarato nell'interfaccia unica nazionale usando mezzi tecnici adeguati, che dovrebbero essere lasciati alla discrezionalità degli Stati membri. In alternativa, tale numero dovrebbe essere dichiarato all'autorità designata per mezzo del sistema di identificazione automatica.

- (5) Per agevolare la fornitura e lo scambio di informazioni dichiarate a norma della presente direttiva e al fine di ridurre gli oneri amministrativi, gli Stati membri dovrebbero ricorrere alle formalità di dichiarazione armonizzate stabilite dalla direttiva 2010/65/UE. In caso di incidente che interessi più di uno Stato membro, gli Stati membri dovrebbero mettere tali informazioni a disposizione degli altri Stati membri per mezzo del sistema SafeSeaNet.
- (6) Al fine di lasciare agli Stati membri il tempo sufficiente per aggiungere nuove funzionalità alle interfacce uniche nazionali, è opportuno prevedere un periodo transitorio durante il quale gli Stati membri possano mantenere l'attuale sistema di registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri.
- (7) I progressi compiuti nello sviluppo di interfacce uniche nazionali dovrebbero servire da base per la transizione futura verso un sistema d'interfaccia unica europea.
- (8) Gli Stati membri dovrebbero incoraggiare gli operatori, in particolare quelli più piccoli, a utilizzare l'interfaccia unica nazionale. Tuttavia, al fine di assicurare il rispetto del principio di proporzionalità, gli Stati membri dovrebbero poter esentare, a determinate condizioni, gli operatori più piccoli che ancora non utilizzano l'interfaccia unica nazionale e che operano principalmente su brevi viaggi nazionali di durata inferiore a 60 minuti dall'obbligo di dichiarare nell'interfaccia unica nazionale il numero di persone a bordo.
- (9) Al fine di tenere conto della particolare posizione geografica delle isole di Helgoland e Bornholm e della natura dei loro collegamenti con il continente, Germania, Danimarca e Svezia dovrebbero poter disporre di più tempo per predisporre l'elenco delle persone a bordo e, durante un periodo transitorio stabilito, per usare il sistema attuale per comunicare tali informazioni.
- (10) Gli Stati membri dovrebbero continuare ad avere la possibilità di ridurre il limite delle 20 miglia per la registrazione e la comunicazione dell'elenco delle persone a bordo. Tale diritto include i viaggi in cui navi da passeggeri che trasportano un numero elevato di passeggeri effettuano scali successivi tra porti situati a meno di 20 miglia di distanza nel corso di un unico viaggio più lungo. In tali casi, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a ridurre il limite delle 20 miglia in modo da rendere possibile che le informazioni richieste dalla presente direttiva siano registrate in relazione ai passeggeri a bordo imbarcati nel primo porto o nei porti intermedi.
- (11) Per fornire ai familiari informazioni tempestive e affidabili in caso di incidente, per ridurre inutili ritardi nell'assistenza consolare e in altri servizi e per facilitare le procedure di identificazione, i dati comunicati dovrebbero includere informazioni sulla cittadinanza delle persone a bordo. L'elenco dei dati richiesti per viaggi di oltre 20 miglia dovrebbe essere semplificato, chiarito e, per quanto possibile, allineato agli obblighi di comunicazione per l'interfaccia unica nazionale.
- (12) Dati i miglioramenti nei mezzi elettronici di registrazione dei dati e tenendo conto del fatto che i dati personali sono raccolti prima della partenza della nave, il termine di 30 minuti attualmente previsto dalla direttiva 98/41/CE dovrebbe essere ridotto a 15 minuti.
- (13) È importante che ad ogni persona a bordo siano fornite chiare istruzioni da seguire in caso di emergenza, conformemente agli obblighi internazionali.
- (14) Per migliorare la chiarezza giuridica e per potenziare la coerenza con altre disposizioni connesse della legislazione dell'Unione, e in particolare con la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, diversi riferimenti obsoleti, ambigui e poco chiari dovrebbero essere aggiornati o cancellati. La definizione di «nave da passeggeri» dovrebbe essere allineata a quella di altri atti legislativi dell'Unione, in modo da non eccedere l'ambito di applicazione della presente direttiva. La definizione di «acque riparate» dovrebbe essere sostituita da un concetto in linea con la direttiva 2009/45/CE ai fini delle esenzioni a norma della presente direttiva, assicurando nel contempo la vicinanza di strutture di ricerca e salvataggio. La definizione di «addetto alla registrazione dei passeggeri» dovrebbe essere modificata al fine di riflettere le nuove mansioni, fra le quali non vi è più quella di conservare le informazioni. La definizione di «autorità designata» dovrebbe ricomprendere le autorità competenti che hanno accesso diretto o indiretto alle informazioni richieste dalla presente direttiva. I corrispondenti requisiti relativi ai sistemi delle società per la registrazione dei passeggeri dovrebbero essere soppressi.

⁽¹⁾ Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1).

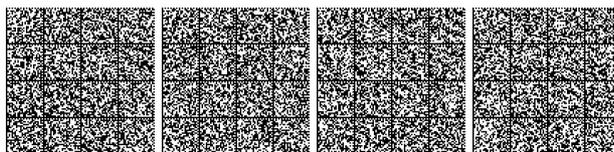


- (15) La presente direttiva non dovrebbe applicarsi a unità da diporto o unità da diporto veloci. In particolare, non dovrebbe applicarsi a unità da diporto o unità da diporto veloci noleggiate a scafo nudo e successivamente non impegnate in attività commerciali finalizzate al trasporto di passeggeri.
- (16) Gli Stati membri dovrebbero conservare la responsabilità di garantire il rispetto dei requisiti per la registrazione dei dati a norma della direttiva 98/41/CE, in particolare per quanto riguarda la precisione e la tempestiva registrazione dei dati. Per garantire la coerenza delle informazioni, dovrebbe essere possibile effettuare controlli a campione.
- (17) Nella misura in cui le misure previste dalle direttive 98/41/CE e 2010/65/UE comportano il trattamento di dati personali, tale trattamento dovrebbe essere effettuato nel rispetto del diritto dell'Unione in materia di protezione dei dati personali, in particolare del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ e del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾. In particolare, e fatti salvi altri obblighi giuridici ai sensi della normativa sulla protezione dei dati, i dati personali raccolti a norma della direttiva 98/41/CE non dovrebbero essere trattati o usati per altri scopi, né conservati più a lungo di quanto necessario ai fini della direttiva 98/41/CE. I dati personali dovrebbero quindi essere cancellati automaticamente e senza ritardi indebiti una volta che la nave ha completato il viaggio in sicurezza o, a seconda dei casi, quando un'indagine o un procedimento giudiziario avviati in seguito a un incidente o a un'emergenza sono stati portati a termine.
- (18) Tenendo conto dello stato attuale e dei costi di attuazione, ciascuna società di gestione dovrebbe applicare misure tecniche e organizzative appropriate per proteggere i dati personali trattati a norma della presente direttiva contro la distruzione accidentale o illecita, la perdita accidentale, l'alterazione e la divulgazione o l'accesso non autorizzati, in conformità della legislazione dell'Unione e nazionale sulla protezione dei dati.
- (19) In base al principio di proporzionalità, e dato che è nell'interesse dei passeggeri fornire informazioni rispondenti al vero, gli attuali mezzi di raccolta di dati personali in base all'autocertificazione dei passeggeri sono sufficienti ai fini della direttiva 98/41/CE. Allo stesso tempo, i mezzi elettronici di registrazione e verifica dei dati dovrebbero garantire che per ogni persona a bordo siano registrate informazioni univoche.
- (20) Per aumentare la trasparenza e facilitare la comunicazione da parte degli Stati membri di esenzioni e richieste di deroga, è opportuno che la Commissione crei e mantenga una banca dati a tale scopo. Essa dovrebbe includere le misure notificate, sia sotto forma di proposta che una volta adottate. Le misure adottate dovrebbero essere rese accessibili al pubblico.
- (21) I dati relativi alla notifica delle esenzioni e delle richieste di deroga da parte degli Stati membri dovrebbero essere armonizzati e coordinati nella misura necessaria al fine di garantire che il loro utilizzo sia quanto più efficace possibile.
- (22) In considerazione dei cambiamenti introdotti dal trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), i poteri conferiti alla Commissione per l'attuazione della direttiva 98/41/CE dovrebbero essere aggiornati di conseguenza. Gli atti di esecuzione dovrebbero essere adottati a norma del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾.
- (23) Al fine di tenere conto degli sviluppi a livello internazionale e di aumentare la trasparenza, è opportuno delegare alla Commissione, se necessario, il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo alla mancata applicazione, ai fini della presente direttiva, di modifiche degli strumenti internazionali. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, e nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1).

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).



- (24) In considerazione del ciclo di monitoraggio completo delle visite dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima, è opportuno che la Commissione valuti l'attuazione della direttiva 98/41/CE entro il 22 dicembre 2026 e presenti al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in proposito. È opportuno che gli Stati membri cooperino con la Commissione al fine di raccogliere tutte le informazioni necessarie per tale valutazione.
- (25) Per tener conto delle modifiche apportate alla direttiva 98/41/CE, nell'elenco delle formalità di dichiarazione di cui alla parte A dell'allegato della direttiva 2010/65/UE dovrebbero essere incluse le informazioni sulle persone a bordo.
- (26) Al fine di non imporre un onere amministrativo sproporzionato agli Stati membri senza sbocco sul mare privi di porti marittimi e privi di navi da passeggeri battenti la loro bandiera che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, tali Stati membri dovrebbero essere autorizzati a derogare alle disposizioni della presente direttiva. Ciò significa che, fintantoché tale condizione è soddisfatta, essi non hanno l'obbligo di recepire la presente direttiva.
- (27) Conformemente all'articolo 28, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 45/2001, il garante europeo della protezione dei dati è stato consultato e ha espresso un parere il 9 dicembre 2016.
- (28) È pertanto opportuno modificare di conseguenza le direttive 98/41/CE e 2010/65/UE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 98/41/CE

La direttiva 98/41/CE è così modificata:

1) l'articolo 2 è così modificato:

a) il secondo trattino è sostituito dal seguente:

«— “nave da passeggeri”: qualsiasi nave o unità veloce che trasporti più di dodici passeggeri;»;

b) il sesto trattino è sostituito dal seguente:

«— “addetto alla registrazione dei passeggeri”: il responsabile incaricato da una società di gestione di adempiere gli obblighi imposti dal codice ISM, ove applicabile, o un'altra persona incaricata da una società di trasmettere le informazioni relative alle persone a bordo della nave da passeggeri di sua gestione;»;

c) il settimo trattino è sostituito dal seguente:

«— “autorità designata”: l'autorità competente dello Stato membro responsabile delle operazioni di ricerca e salvataggio o che si occupa delle conseguenze di un incidente, avente accesso alle informazioni richieste ai sensi della presente direttiva;»;

d) il nono trattino è soppresso;

e) al decimo trattino, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

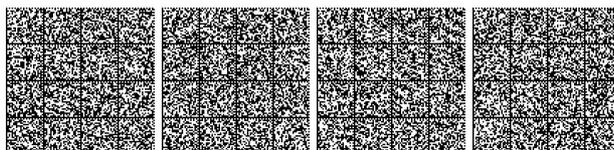
«— “servizio di linea”: una serie di collegamenti marittimi che effettuano un servizio tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi, oppure;»;

f) è aggiunto il trattino seguente:

«— “area portuale”: un'area ai sensi dell'articolo 2, lettera r), della direttiva 2009/45/CE;»;

g) è aggiunto il trattino seguente:

«— “unità da diporto o unità da diporto veloce”: un'imbarcazione che non è impegnata in attività commerciali, indipendentemente dal suo mezzo di propulsione.»;



2) l'articolo 3 è sostituito dal seguente:

«Articolo 3

1. La presente direttiva si applica alle navi da passeggeri, ad eccezione di:

- navi da guerra e da trasporto truppe,
- unità da diporto e unità da diporto veloci,
- unità che operano esclusivamente nelle aree portuali o nelle acque navigabili interne.

2. Gli Stati membri privi di porti marittimi e che non hanno navi da passeggeri battenti la loro bandiera che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva possono derogare alle disposizioni della stessa, fatta eccezione per l'obbligo di cui al secondo comma.

Gli Stati membri che intendono avvalersi di tale deroga comunicano alla Commissione, entro il 21 dicembre 2019, se le condizioni sono soddisfatte e, successivamente, informano la Commissione con cadenza annuale di ogni eventuale ulteriore modifica. Tali Stati membri non possono autorizzare navi da passeggeri che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva a battere la loro bandiera fino a quando non abbiano recepito e attuato la presente direttiva.»;

3) all'articolo 4, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Prima della partenza della nave da passeggeri, il numero delle persone a bordo è comunicato al comandante della nave e dichiarato con mezzi tecnici adeguati nell'interfaccia unica istituita a norma dell'articolo 5 della direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (*) o, se lo Stato membro decide in tal senso, è comunicato all'autorità designata per mezzo del sistema di identificazione automatica.

Per un periodo transitorio di sei anni a decorrere dal 20 dicembre 2017, gli Stati membri possono continuare a consentire che tale informazione sia comunicata all'addetto alla registrazione dei passeggeri della società di gestione o al sistema a terra della società di gestione avente la stessa funzione, anziché richiedere che sia dichiarata nell'interfaccia unica o all'autorità designata per mezzo del sistema di identificazione automatica.

(*) Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE (GU L 283 del 29.10.2010, pag. 1).»;

4) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

«Articolo 5

1. Allorché una nave da passeggeri parte da un porto situato in uno Stato membro per effettuare un viaggio la cui distanza dal punto di partenza al porto di scalo successivo superi venti miglia, sono registrate le seguenti informazioni:

- cognome, nome, genere, nazionalità e data di nascita delle persone a bordo;
- cure e assistenza speciali che possono essere necessarie in caso di emergenza, se richiesto dal passeggero;
- se lo Stato membro decide in tal senso, un numero di contatto in caso di emergenza, se richiesto dal passeggero.

2. Le informazioni elencate nel paragrafo 1 sono raccolte prima della partenza della nave da passeggeri e dichiarate nell'interfaccia unica istituita a norma dell'articolo 5 della direttiva 2010/65/UE alla partenza della nave, ma in ogni caso non oltre 15 minuti dopo la sua partenza.

3. Per un periodo transitorio di sei anni dal 20 dicembre 2017, gli Stati membri possono continuare a consentire che tali informazioni siano comunicate all'addetto alla registrazione dei passeggeri della società di gestione o al sistema a terra della società di gestione avente la stessa funzione, anziché richiedere che siano dichiarate nell'interfaccia unica.

4. Fatti salvi altri obblighi giuridici ai sensi della legislazione dell'Unione e nazionale sulla protezione dei dati, i dati personali raccolti ai fini della presente direttiva non sono trattati e usati per altri scopi. Tali dati personali sono sempre trattati conformemente al diritto dell'Unione in materia di protezione dei dati e della vita privata e sono cancellati automaticamente e senza ritardi indebiti una volta che non sono più necessari.»;



5) all'articolo 6, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Per le navi da passeggeri battenti la bandiera di un paese terzo che provengono da un porto situato al di fuori dell'Unione e che sono dirette verso un porto di uno Stato membro, tale Stato membro richiede alla società che le gestisce di provvedere affinché siano disponibili le informazioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, e all'articolo 5, paragrafo 1, in conformità dell'articolo 4, paragrafo 2, e dell'articolo 5, paragrafo 2.»;

6) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

«Articolo 8

1. Ogni società di gestione che abbia assunto la responsabilità dell'esercizio di una nave da passeggeri designa, se richiesto ai sensi degli articoli 4 e 5 della presente direttiva, un addetto alla registrazione dei passeggeri responsabile di dichiarare le informazioni previste da tali disposizioni nell'interfaccia unica istituita a norma dell'articolo 5 della direttiva 2010/65/UE o all'autorità designata mediante il sistema di identificazione automatica.

2. I dati personali raccolti conformemente all'articolo 5 della presente direttiva sono conservati dalla società di gestione solo per il tempo necessario ai fini della presente direttiva, e in ogni caso solo fino al momento in cui il viaggio della nave in questione è completato in sicurezza e i dati sono stati dichiarati nell'interfaccia unica istituita a norma dell'articolo 5 della direttiva 2010/65/UE. Fatti salvi altri obblighi giuridici specifici previsti dal diritto dell'Unione o nazionale, anche a scopi statistici, le informazioni che non sono più necessarie a tale fine sono cancellate automaticamente e senza ritardi indebiti.

3. Ogni società di gestione provvede affinché le informazioni relative ai passeggeri che hanno dichiarato la necessità di cure o di assistenza speciali in caso di emergenza siano debitamente registrate e trasmesse al comandante prima della partenza della nave da passeggeri.»;

7) l'articolo 9 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è così modificato:

- la lettera a) è soppressa;
- le lettere b) e c) sono sostituite da quanto segue:

«2. Uno Stato membro può esentare una nave da passeggeri, che non sia un'unità veloce da passeggeri, dall'obbligo di dichiarare il numero di persone a bordo nell'interfaccia unica istituita a norma dell'articolo 5 della direttiva 2010/65/UE se tale nave, partendo da un porto di tale Stato membro, effettua un servizio di linea di durata inferiore a un'ora da porto a porto esclusivamente nel tratto di mare D definito ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 2009/45/CE e in tale tratto di mare sia assicurata la vicinanza di strutture di ricerca e salvataggio.

Uno Stato membro può esentare dagli obblighi di cui all'articolo 5 della presente direttiva le navi da passeggeri che, effettuando viaggi tra due porti o viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi, navigano esclusivamente nel tratto di mare D quale definito ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 2009/45/CE e in cui è assicurata la vicinanza di strutture di ricerca e salvataggio.»;

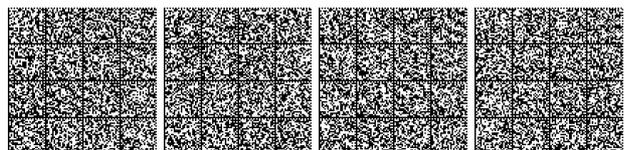
— è aggiunto il comma seguente:

«In deroga all'articolo 5, paragrafo 2, e fatto salvo il periodo transitorio di cui all'articolo 5, paragrafo 3, gli Stati membri indicati di seguito hanno il diritto di applicare le seguenti esenzioni:

- i) la Germania può prorogare il termine per la raccolta e la dichiarazione delle informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1, di un'ora a decorrere dalla partenza nel caso di navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso l'isola di Helgoland, e
- ii) la Danimarca e la Svezia possono prorogare il termine per la raccolta e la dichiarazione delle informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1, di un'ora a decorrere dalla partenza nel caso di navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso l'isola di Bornholm.»;

b) al paragrafo 3, le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:

«a) lo Stato membro comunica senza indugio alla Commissione la sua decisione di concedere esenzioni dagli obblighi di cui all'articolo 5, fornendo le sue valide motivazioni. Tale comunicazione è effettuata mediante una banca dati creata e gestita dalla Commissione a tale scopo, a cui la Commissione e gli Stati membri hanno accesso. La Commissione rende disponibili le misure adottate su un sito Internet accessibile al pubblico;



b) se, entro sei mesi dalla comunicazione, la Commissione ritiene che l'esenzione sia ingiustificata o possa falsare la concorrenza, la Commissione può adottare atti di esecuzione, richiedendo che lo Stato membro modifichi o revochi la sua decisione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13, paragrafo 2.»;

c) al paragrafo 4, il terzo comma è sostituito dal seguente:

«La richiesta è presentata alla Commissione mediante la banca dati di cui al paragrafo 3. Se, entro sei mesi da tale richiesta, la Commissione ritiene che la deroga sia ingiustificata o possa falsare la concorrenza, la Commissione può adottare atti di esecuzione, richiedendo che lo Stato membro modifichi la sua decisione o non adotti la decisione proposta. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13, paragrafo 2.»;

8) l'articolo 10 è sostituito dal seguente:

«Articolo 10

1. Gli Stati membri assicurano che le società di gestione dispongano di una procedura di registrazione dei dati che garantisca la dichiarazione precisa e tempestiva delle informazioni richieste dalla presente direttiva.

2. Ciascuno Stato membro designa l'autorità che avrà accesso alle informazioni richieste ai sensi della presente direttiva. Gli Stati membri assicurano che, in caso di emergenza o in seguito a un incidente, tale autorità designata abbia accesso immediato alle informazioni richieste ai sensi della presente direttiva.

3. I dati personali raccolti conformemente all'articolo 5 sono conservati dagli Stati membri solo per il tempo necessario ai fini della presente direttiva, e in ogni caso:

a) fino al momento in cui il viaggio della nave in questione è completato in sicurezza, ma in nessun caso oltre 60 giorni dalla partenza della nave; oppure

b) in caso di emergenza o in seguito a un incidente, fino al completamento di un'indagine o di un procedimento giudiziario.

4. Fatti salvi altri obblighi giuridici specifici previsti dal diritto dell'Unione o nazionale, inclusi obblighi a scopi statistici, le informazioni che non sono più necessarie ai fini della presente direttiva sono cancellate automaticamente e senza ritardi indebiti.»;

9) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

«Articolo 11

1. Ai fini della presente direttiva i dati richiesti sono raccolti e registrati in modo da non ritardare indebitamente l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri.

2. Va evitata la presenza di più raccolte di dati sulla stessa rotta o su rotte analoghe.»;

10) è inserito l'articolo seguente:

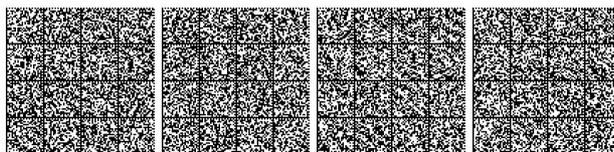
«Articolo 11 bis

1. Il trattamento di dati personali ai sensi della presente direttiva è effettuato in conformità del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

2. Il trattamento di dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi dell'Unione ai sensi della presente direttiva, ad esempio nell'interfaccia unica e nel sistema SafeSeaNet, è effettuato in conformità del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio (**).

(*) Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

(**) Regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1).»;



11) l'articolo 12 è sostituito dal seguente:

«Articolo 12

1. In casi eccezionali, ove debitamente giustificato da un'adeguata analisi della Commissione e al fine di evitare una minaccia grave e inaccettabile alla sicurezza della navigazione o l'incompatibilità con il diritto marittimo dell'Unione, alla Commissione è conferito il potere di adottare, conformemente all'articolo 12 bis, atti delegati volti a modificare la presente direttiva allo scopo di non applicare, ai fini della presente direttiva, una modifica degli strumenti internazionali di cui all'articolo 2.

2. Tali atti delegati sono adottati almeno tre mesi prima della scadenza del periodo fissato a livello internazionale per la tacita accettazione della modifica in questione ovvero della data prevista per l'entrata in vigore di detta modifica. Nel periodo precedente l'entrata in vigore di tale atto delegato, gli Stati membri si astengono da qualsiasi iniziativa intesa a integrare la modifica nella legislazione nazionale o ad applicare la modifica allo strumento internazionale in questione.»;

12) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 12 bis

1. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 12 è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 12 è conferito alla Commissione per un periodo di sette anni a decorrere dal 20 dicembre 2017. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di sette anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 12 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 12 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo sia il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.»;

13) l'articolo 13 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

(*) Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).»;

b) il paragrafo 3 è soppresso;



14) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 14 bis

La Commissione valuta l'attuazione della presente direttiva e trasmette i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 22 dicembre 2026.

Entro il 22 dicembre 2022 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione intermedia sull'attuazione della presente direttiva.».

Articolo 2

Modifiche dell'allegato della direttiva 2010/65/UE

Nell'allegato, parte A, della direttiva 2010/65/CE è aggiunto il punto seguente:

«7. Informazioni sulle persone a bordo

Articolo 4, paragrafo 2, e articolo 5, paragrafo 2, della direttiva 98/41/CE del Consiglio, del 18 giugno 1998, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità (GU L 188 del 2.7.1998, pag. 35).».

Articolo 3

Recepimento

1. Entro il 21 dicembre 2019 gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 21 dicembre 2019.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 4

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 5

Destinatari

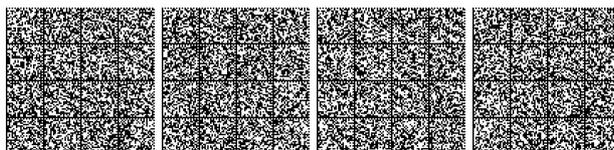
Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il 15 novembre 2017

Per il Parlamento europeo
Il presidente
A. TAJANI

Per il Consiglio
Il presidente
M. MAASIKAS

18CE0154



**DIRETTIVA (UE) 2017/2110 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
del 15 novembre 2017**

relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

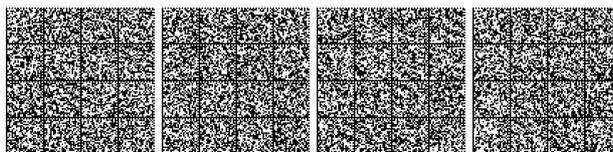
- (1) La normativa dell'Unione relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea risale al 1999. È ora necessario aggiornare tale normativa al fine di tener conto dei progressi compiuti nell'attuazione del regime del controllo da parte dello Stato d'approdo posto in atto dalla direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾ nonché dell'esperienza maturata con l'applicazione del memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo, firmato a Parigi il 26 gennaio 1982.
- (2) Dal controllo di qualità condotto nell'ambito del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT) emerge che il quadro giuridico dell'Unione per la sicurezza delle navi passeggeri si è tradotto in un livello comune di sicurezza per le navi passeggeri nell'ambito dell'Unione. Esso rivela anche che, come risultato del modo in cui la normativa dell'Unione sulla sicurezza dei passeggeri si sviluppava nel tempo in risposta a diverse esigenze e situazioni, si registra un certo grado di sovrapposizioni e di doppiioni che potrebbero e dovrebbero essere snelliti e semplificati per ridurre gli oneri amministrativi che gravano sui proprietari delle navi, nonché per razionalizzare gli sforzi richiesti alle amministrazioni marittime degli Stati membri.
- (3) La maggior parte degli Stati membri già usa, ove possibile, una combinazione di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza delle navi ro-ro da passeggeri con altri tipi di visite e ispezioni, che consiste in visite a cura dello Stato di bandiera e ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo. Per ridurre ulteriormente l'onere ispettivo e massimizzare i tempi d'esercizio commerciale delle navi o delle unità veloci, pur continuando a garantire standard di sicurezza elevati, le unità soggette alle ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo dovrebbero quindi essere fatte rientrare nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/16/CE. L'ambito di applicazione della presente direttiva dovrebbe limitarsi alle navi che assicurano servizi di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri in linea tra i porti di uno Stato membro o tra un porto di uno Stato membro e un porto in un paese terzo quando la bandiera battuta dall'unità è la stessa dello Stato membro in questione. Per quanto riguarda le unità che effettuano servizi di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri in linea tra uno Stato membro e un paese terzo, la direttiva 2009/16/CE dovrebbe applicarsi quando la bandiera battuta non è la stessa dello Stato membro in questione.
- (4) La nozione di «Stato ospite» è stata introdotta dalla direttiva 1999/35/CE del Consiglio ⁽⁴⁾ per agevolare la cooperazione con i paesi terzi prima dell'allargamento dell'Unione del 2004. Tale nozione non risulta più pertinente e dovrebbe quindi essere soppressa.

⁽¹⁾ GU C 34 del 2.2.2017, pag. 176.

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo del 4 ottobre 2017 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 23 ottobre 2017.

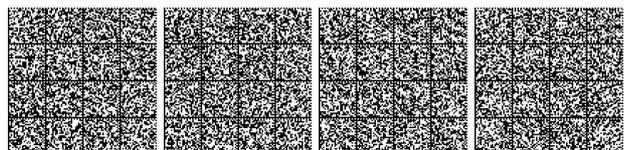
⁽³⁾ Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GUL 131 del 28.5.2009, pag. 57).

⁽⁴⁾ Direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea (GUL 138 dell'1.6.1999, pag. 1).



- (5) La direttiva 1999/35/CE prevedeva che lo Stato ospite effettuasse, una volta ogni dodici mesi, una visita specifica e una visita durante un servizio di linea. Sebbene l'obiettivo di questa disposizione fosse quello di assicurare che le due ispezioni fossero effettuate a un sufficiente intervallo di distanza, il controllo di qualità REFIT ha dimostrato che ciò non avviene sempre. Per chiarire il regime delle ispezioni e assicurare che ci sia un quadro ispettivo armonizzato che garantisca un livello di sicurezza elevato, tenendo comunque conto delle esigenze comuni dei servizi passeggeri, dovrebbe essere chiarito che le due ispezioni annuali devono svolgersi regolarmente, a intervalli con cadenza approssimativamente semestrale. Se l'unità è in servizio, l'intervallo tra tali ispezioni consecutive non dovrebbe essere inferiore a quattro mesi e superiore a otto mesi.
- (6) La direttiva 1999/35/CE fa riferimento a «visite» piuttosto che a «ispezioni». Il termine «visita» è usato nelle convenzioni internazionali per indicare l'obbligo dello Stato di bandiera di monitorare la conformità delle navi alle norme internazionali e rilasciare o rinnovare, ove pertinente, i certificati. Tuttavia, il regime ispettivo specifico che si applica alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri in servizio di linea non può essere considerato una visita e i relativi moduli per la registrazione dell'ispezione non sono e non possono essere considerati alla stregua di certificati di idoneità alla navigazione. Pertanto, il termine «visita» dovrebbe essere sostituito dal termine «ispezione» quando si riferisce alle visite specifiche quali attualmente previste nella direttiva 1999/35/CE.
- (7) Tenuto conto del loro profilo di rischio specifico, le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri dovrebbero essere sottoposte a ispezioni periodiche, in via prioritaria. Le ispezioni delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/16/CE dovrebbero essere incluse nel numero totale di ispezioni annuali effettuate da ciascuno Stato membro.
- (8) I costi relativi alle ispezioni che danno luogo a provvedimenti di fermo delle unità dovrebbero essere a carico della compagnia.
- (9) Al fine di tener conto degli sviluppi intercorsi a livello internazionale e dell'esperienza maturata, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla non applicazione, per gli scopi della presente direttiva, di modifiche agli strumenti internazionali, ove necessario, e all'aggiornamento delle specifiche tecniche. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016⁽¹⁾. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (10) La direttiva 2009/16/CE dovrebbe essere modificata per assicurare che il contenuto e la frequenza delle ispezioni delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri siano mantenuti. Le disposizioni specifiche relative alle ispezioni e alle verifiche delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea che sono suscettibili di controllo a cura dello Stato di approdo dovrebbero essere pertanto introdotte nella direttiva 2009/16/CE.
- (11) Ove le ispezioni siano effettuate ai sensi della direttiva 2009/16/CE, si dovrebbe compiere ogni sforzo per evitare che una nave sia indebitamente sottoposta a fermo o trattenuta.
- (12) È importante tenere conto delle condizioni di vita e di lavoro dell'equipaggio a bordo nonché della formazione e delle qualifiche dei suoi membri, in quanto esiste una stretta correlazione tra salute, sicurezza e aspetti sociali.
- (13) In considerazione dell'intero ciclo di monitoraggio delle visite dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima, la Commissione dovrebbe valutare l'attuazione della presente direttiva entro sette anni dalla data limite per il recepimento della presente direttiva e riferire nel merito al Parlamento europeo e al Consiglio. Gli Stati membri dovrebbero collaborare con la Commissione per raccogliere tutte le informazioni necessarie ai fini di questa valutazione.
- (14) Per non imporre un onere amministrativo sproporzionato agli Stati membri senza sbocco sul mare, una regola *de minimis* dovrebbe consentire loro di derogare alle disposizioni della presente direttiva; ciò significa che tali Stati membri non sono obbligati a recepire la presente direttiva fintanto che soddisfano determinati criteri.
- (15) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, ossia garantire il funzionamento sicuro delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri in servizio di linea, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della dimensione relativa al mercato interno del trasporto marittimo di passeggeri e della

⁽¹⁾ GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.



natura transfrontaliera dell'esercizio di dette navi e unità nell'Unione e a livello internazionale, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione definendo un livello comune di sicurezza ed evitando distorsioni della concorrenza, l'Unione può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

- (16) Per accrescere la chiarezza e la coerenza giuridica e considerato il numero di modifiche in questione, è opportuno abrogare la direttiva 1999/35/CE e modificare di conseguenza la direttiva 2009/16/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Ambito di applicazione

1. La presente direttiva si applica alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite:
 - a) a servizi di linea tra un porto di uno Stato membro e un porto di un paese terzo quando la bandiera battuta dalla nave è la stessa di quella dello Stato membro in questione; o
 - b) a servizio di linea in viaggi nazionali in tratti di mare in cui possono operare navi di classe A conformemente all'articolo 4 della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.
2. La presente direttiva non si applica alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/16/CE.
3. Gli Stati membri possono applicare la presente direttiva alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea in viaggi nazionali in tratti di mare diversi da quelli menzionati al paragrafo 1, lettera b).
4. Gli Stati membri privi di porti marittimi e in grado di verificare che meno del 5 % del totale di singole unità che fanno scalo ogni anno, nell'arco del triennio precedente, nei loro porti fluviali sono navi da passeggeri o unità veloci da passeggeri contemplate dalla presente direttiva possono derogare alle disposizioni della stessa, fatta eccezione per l'obbligo di cui al secondo comma.

Gli Stati membri privi di porti marittimi comunicano alla Commissione entro il 21 dicembre 2019 il totale delle unità e il numero di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri che hanno fatto scalo nei loro porti durante il triennio di cui al primo comma e la informano annualmente delle eventuali variazioni intervenute nelle cifre summenzionate.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva s'intende per:

- 1) «nave ro-ro da passeggeri»: una nave avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali o ferroviari e che trasporta più di dodici passeggeri;
- 2) «unità veloce da passeggeri»: un'unità, quale definita alla regola 1 del capitolo X della SOLAS 74, che trasporti più di dodici passeggeri;
- 3) «SOLAS 1974»: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, compresi i relativi protocolli ed emendamenti, nella versione aggiornata;

⁽¹⁾ Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1).



- 4) «codice per le unità veloci»: il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci adottato dall'IMO con la risoluzione del Comitato della sicurezza marittima MSC.36(63) del 20 maggio 1994 oppure il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci, 2000 (codice HSC 2000), contenuto nella risoluzione MSC.97(73) del dicembre 2000, nella versione aggiornata;
- 5) «HSSC»: gli orientamenti dell'IMO per le ispezioni nell'ambito del sistema armonizzato di visite e certificazioni, nella versione aggiornata;
- 6) «servizio di linea»: una serie di traversate effettuate da navi ro-ro da passeggeri o unità veloci da passeggeri in modo da assicurare il collegamento tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi:
 - a) in base a un orario pubblicato; oppure
 - b) con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;
- 7) «tratto di mare»: qualsiasi tratto di mare o rotta marittima come stabilito a norma dell'articolo 4 della direttiva 2009/45/CE;
- 8) «certificati»:
 - a) per le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri operanti in viaggi internazionali, i certificati di sicurezza rilasciati in forza della SOLAS 1974 o, rispettivamente, del codice per le unità veloci, unitamente ai pertinenti registri degli equipaggiamenti allegati;
 - b) per le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri operanti in viaggi nazionali, i certificati di sicurezza rilasciati conformemente alla direttiva 2009/45/CE unitamente ai pertinenti registri degli equipaggiamenti allegati;
- 9) «amministrazione dello Stato di bandiera»: le autorità competenti dello Stato la cui bandiera hanno diritto di battere la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri;
- 10) «viaggio nazionale»: un viaggio effettuato in tratti di mare da e verso lo stesso porto di uno Stato membro o da un porto a un altro porto di tale Stato membro;
- 11) «compagnia»: l'organizzazione o la persona che si fa carico di tutti i doveri e tutte le responsabilità imposti dal codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), nella versione aggiornata, o, nei casi in cui non si applica il capitolo IX della SOLAS 1974, il proprietario della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri o qualsiasi altro organismo o persona come il gestore o il noleggiatore a scafo nudo che ha assunto la responsabilità dell'esercizio della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri dal proprietario della stessa;
- 12) «ispettore»: un dipendente del settore pubblico o un'altra persona debitamente autorizzata dall'autorità competente dello Stato membro a svolgere le ispezioni di cui alla presente direttiva e che risponde a tale autorità competente e soddisfa i criteri minimi specificati nell'allegato XI della direttiva 2009/16/CE;
- 13) «autorità competente dello Stato membro»: l'autorità designata dallo Stato membro conformemente alla presente direttiva e responsabile dei compiti ad essa assegnati dalla presente direttiva.

Articolo 3

Ispezioni pre-avvio

1. Prima dell'avvio dell'attività di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri in un servizio di linea rientrante nell'ambito di applicazione della presente direttiva, le autorità competenti degli Stati membri effettuano un'ispezione pre-avvio consistente in:
 - a) una verifica della conformità ai requisiti riportati nell'allegato I; e
 - b) un'ispezione, conformemente all'allegato II, volta a sincerarsi che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri soddisfi i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza di un servizio di linea.
2. L'ispezione pre-avvio è effettuata da un ispettore.
3. Su richiesta di uno Stato membro, le compagnie forniscono prova della conformità ai requisiti dell'allegato I antecedentemente all'ispezione pre-avvio, ma comunque non prima di un mese dall'inizio della stessa.



Articolo 4

Eccezioni all'obbligo dell'ispezione pre-avvio

1. In caso di ispezioni pre-avvio, uno Stato membro può decidere di non applicare taluni requisiti o procedure di cui agli allegati I e II pertinenti alle visite o ispezioni annuali dello Stato di bandiera effettuate nei sei mesi precedenti, purché siano state rispettate le pertinenti procedure e linee guida per le visite specificate nell'HSSC oppure procedure volte a raggiungere lo stesso obiettivo. Gli Stati membri trasferiscono le informazioni pertinenti nella banca dati sulle ispezioni conformemente all'articolo 10.
2. Quando una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri è destinata a essere adibita a un servizio di linea, lo Stato membro può tenere conto delle ispezioni e delle visite precedentemente effettuate in relazione a detta nave ro-ro da passeggeri o unità veloce da passeggeri ai fini dell'esercizio in un altro servizio di linea coperto dalla presente direttiva. A condizione che lo Stato membro sia soddisfatto di tali ispezioni e visite precedenti e che queste siano pertinenti alle nuove condizioni operative, non è necessario praticare le ispezioni di cui all'articolo 3, paragrafo 1, prima che inizi l'esercizio della nave ro-ro da passeggeri o unità veloce da passeggeri nel nuovo servizio di linea.
3. Su richiesta di una compagnia, gli Stati membri possono confermare anticipatamente il loro accordo in merito alla pertinenza delle precedenti ispezioni e visite alle nuove condizioni operative.
4. Laddove, a causa di circostanze impreviste, vi sia la necessità urgente di introdurre rapidamente una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri di rimpiazzo per assicurare la continuità del servizio e il paragrafo 2 non si applichi, lo Stato membro può consentire l'avvio dell'esercizio della nave o dell'unità a condizione che siano soddisfatte le seguenti condizioni:
 - a) un'ispezione viva e un controllo documentale non danno adito a preoccupazioni quanto al fatto che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non soddisfi i necessari requisiti per un esercizio in condizioni di sicurezza; e
 - b) lo Stato membro espleta l'ispezione pre-avvio di cui all'articolo 3, paragrafo 1, entro un mese.

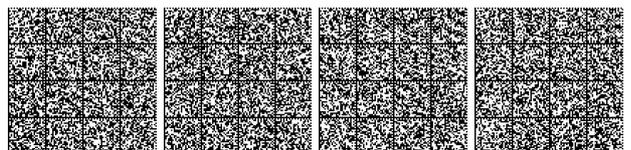
Articolo 5

Ispezioni regolari

1. Una volta in ogni periodo di dodici mesi gli Stati membri eseguono:
 - a) un'ispezione conformemente all'allegato II; e
 - b) un'ispezione durante un servizio di linea, che avvenga non prima di quattro mesi ma non oltre otto mesi dall'ispezione di cui alla lettera a) e che interessi le voci elencate nell'allegato III e riguardi, secondo il giudizio professionale dell'ispettore, un numero sufficiente delle voci elencate negli allegati I e II, per assicurare che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri continui a soddisfare tutti i requisiti necessari per un esercizio in condizioni di sicurezza.

Un'ispezione pre-avvio ai sensi dell'articolo 3 è da considerarsi quale un'ispezione ai fini della lettera a).

2. L'ispezione di cui alla lettera a) del paragrafo 1 può essere eseguita, a discrezione dello Stato membro, in concomitanza o unitamente alla visita annuale da parte dello Stato di bandiera a condizione che siano rispettate le pertinenti procedure e linee guida per le visite specificate nell'HSSC oppure le procedure volte a raggiungere lo stesso obiettivo.
3. Gli Stati membri sottopongono le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri a un'ispezione conformemente all'allegato II ogni volta che esse subiscano riparazioni, alterazioni e modificazioni di rilievo oppure qualora sia intervenuto un cambiamento di gestione o un passaggio di classe. Tuttavia, in caso di cambiamento di gestione o di passaggio di classe, lo Stato membro, dopo aver preso in considerazione le ispezioni precedentemente effettuate sulla nave ro-ro da passeggeri o sull'unità veloce da passeggeri e purché le condizioni di sicurezza di esercizio di tale nave o unità non siano compromesse dal suddetto cambiamento o passaggio, può dispensare la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri dall'ispezione richiesta nella prima frase del presente paragrafo.



*Articolo 6***Rapporto d'ispezione**

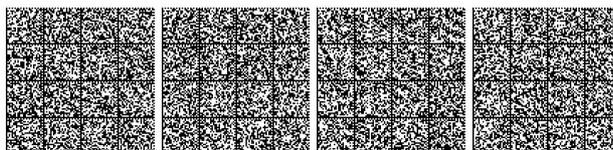
1. Una volta completata ciascuna delle ispezioni eseguite ai sensi della presente direttiva, l'ispettore redige un rapporto conformemente all'allegato IX della direttiva 2009/16/CE.
2. Le informazioni contenute nel rapporto sono comunicate alla banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 10. Anche il comandante riceve copia del rapporto d'ispezione.

*Articolo 7***Rettificazione delle carenze, fermo e sospensione dell'ispezione**

1. Gli Stati membri si accertano che siano corrette tutte le carenze confermate o rivelate dall'ispezione effettuata conformemente alla presente direttiva.
2. In caso di carenze che rappresentano un evidente pericolo per la salute o la sicurezza o costituiscono un rischio immediato per la salute o la vita, per la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri, per l'equipaggio e i passeggeri, l'autorità competente dello Stato membro assicura che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri sia sottoposta a un provvedimento che ne impedisce la partenza («provvedimento di fermo»). Il comandante riceve copia di tale provvedimento.
3. Il provvedimento di fermo non è revocato fino a quando la carenza non sia stata corretta e il pericolo non sia stato eliminato in modo soddisfacente per l'autorità competente dello Stato membro o fino a che l'autorità competente dello Stato membro stabilisca che, a determinate condizioni, la nave o unità veloce può riprendere il mare o l'esercizio può essere ripreso senza rischi per la sicurezza e la salute dei passeggeri o dell'equipaggio o senza rischi per la nave ro-ro da passeggeri o per l'unità veloce da passeggeri o per le altre navi.
4. Qualora una carenza di cui al paragrafo 2 non possa essere prontamente corretta presso il porto in cui essa è stata confermata o rivelata, l'autorità competente dello Stato membro può consentire di permettere alla nave o unità veloce di raggiungere un cantiere navale idoneo dove la carenza possa essere prontamente corretta.
5. In circostanze eccezionali, quando le condizioni generali di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri sono manifestamente inferiori alle norme, l'autorità competente dello Stato membro può sospendere l'ispezione di tale nave o unità finché la compagnia non abbia fatto quanto necessario per garantire che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non rappresenti più un evidente pericolo per la salute o la sicurezza o non costituisca più un rischio immediato per la vita dell'equipaggio e dei passeggeri e che ottemperi ai pertinenti requisiti fissati nelle convenzioni internazionali.
6. Se l'autorità competente dello Stato membro sospende l'ispezione conformemente al paragrafo 5, la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri è automaticamente sottoposta a fermo. Il provvedimento di fermo è revocato una volta che l'ispezione sia stata ripresa ed efficacemente completata e se sono soddisfatte le condizioni di cui al paragrafo 3 del presente articolo e all'articolo 9, paragrafo 2.
7. Al fine di alleggerire la congestione portuale, l'autorità competente dello Stato membro può autorizzare che una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri sottoposta a fermo sia spostata verso un'altra parte del porto se ciò è possibile in condizioni di sicurezza. Tuttavia, il rischio di congestione portuale non costituisce un elemento da prendere in considerazione nel decidere se imporre o revocare un provvedimento di fermo. Le autorità o gli enti portuali agevolano la sistemazione delle navi sottoposte a fermo.

*Articolo 8***Diritto di ricorso**

1. La compagnia ha il diritto di ricorrere contro il provvedimento di fermo emanato dall'autorità competente dello Stato membro. Il ricorso non sospende il provvedimento di fermo, a meno che il diritto nazionale non preveda misure provvisorie. Gli Stati membri istituiscono e mantengono in vigore le opportune procedure in conformità della legislazione nazionale.
2. L'autorità competente dello Stato membro informa del diritto di ricorso e delle procedure applicabili il comandante della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri sottoposta a provvedimento di fermo. Se, a seguito di un ricorso, il provvedimento di fermo è revocato o modificato, gli Stati membri assicurano che la banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 10 sia aggiornata di conseguenza senza ritardo.



*Articolo 9***Spese**

1. Qualora le ispezioni di cui agli articoli 3 e 5 confermino o rivelino carenze che giustificano un provvedimento di fermo, tutte le spese connesse alle ispezioni sono a carico della compagnia.
2. Il provvedimento di fermo non è revocato finché non sia provveduto al completo pagamento o non sia data una garanzia sufficiente per il rimborso delle spese.

*Articolo 10***Banca dati sulle ispezioni**

1. La Commissione elabora, mantiene e aggiorna una banca dati sulle ispezioni a cui tutti gli Stati membri sono collegati e che contiene tutte le informazioni necessarie per attuare il sistema di ispezioni istituito dalla presente direttiva. Tale banca dati sarà basata su quella di cui all'articolo 24 della direttiva 2009/16/CE e ha funzionalità simili.
2. Gli Stati membri provvedono a che siano trasferite senza ritardo nella banca dati sulle ispezioni le informazioni relative alle ispezioni effettuate in conformità della presente direttiva, comprese quelle relative alle carenze e ai provvedimenti di fermo, non appena sia ultimato il rapporto sull'ispezione o sia revocato il provvedimento di fermo. Per quanto concerne gli elementi oggetto di tali informazioni, si applicano, mutatis mutandis, le disposizioni dell'allegato XIII della direttiva 2009/16/CE.
3. Entro 72 ore gli Stati membri provvedono alla convalida, ai fini della pubblicazione, delle informazioni trasferite nella banca dati sulle ispezioni.
4. La Commissione assicura che la banca dati sulle ispezioni consenta di reperire qualsiasi dato inerente all'attuazione della presente direttiva sulla base dei dati relativi alle ispezioni forniti dagli Stati membri.
5. Gli Stati membri hanno accesso a qualsiasi informazione registrata nella banca dati sulle ispezioni che sia pertinente per l'attuazione del sistema ispettivo previsto dalla presente direttiva e dalla direttiva 2009/16/CE.

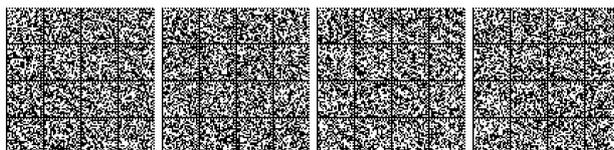
*Articolo 11***Sanzioni**

Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate in attuazione della presente direttiva e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

*Articolo 12***Procedura di modifica**

1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 13 riguardo alla modifica degli allegati della presente direttiva, al fine di tener conto degli sviluppi a livello internazionale, in particolare in seno all'IMO, e di migliorare le specifiche tecniche alla luce dell'esperienza maturata.
2. In circostanze eccezionali, ove debitamente giustificato da un'adeguata analisi da parte della Commissione e allo scopo di evitare una minaccia grave e inaccettabile alla sicurezza marittima, alla salute, alle condizioni di vita e di lavoro a bordo o all'ambiente marino, o di evitare l'incompatibilità con la legislazione marittima dell'Unione, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 13 riguardo alla modifica della presente direttiva allo scopo di non applicare, ai fini della presente direttiva, una modifica degli strumenti internazionali di cui all'articolo 2.

Tali atti delegati sono adottati almeno tre mesi prima scadenza del periodo stabilito a livello internazionale per l'accettazione tacita della modifica in questione o della data prevista per l'entrata in vigore di detto emendamento. Nel periodo che precede l'entrata in vigore di detto atto delegato gli Stati membri si astengono da qualsiasi iniziativa volta a integrare la modifica nella legislazione nazionale o ad applicare la modifica allo strumento internazionale in questione.



Articolo 13

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 12 è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 12 è conferito alla Commissione per un periodo di sette anni a decorrere dal 20 dicembre 2017. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di sette anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 12 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 12 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 14

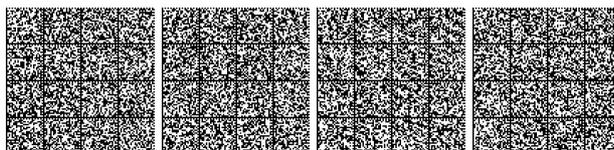
Modifiche della direttiva 2009/16/CE

La direttiva 2009/16/CE è così modificata:

- 1) all'articolo 2 sono inseriti i punti seguenti:
 - «25. “nave ro-ro da passeggeri”: una nave avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali o ferroviari e che trasporta più di dodici passeggeri;
 26. “unità veloce da passeggeri”: una nave quale definita alla regola 1 del capitolo X della SOLAS 1974, nella versione aggiornata, e che trasporti più di dodici passeggeri;
 27. “servizio di linea”: una serie di traversate effettuate da navi ro-ro da passeggeri o unità veloci da passeggeri in modo da assicurare il collegamento tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi:
 - i) in base a un orario pubblicato; oppure
 - ii) con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente.»;
- 2) all'articolo 3, paragrafo 1, è aggiunto il comma seguente:

«La presente direttiva si applica anche alle ispezioni effettuate su navi ro-ro da passeggeri e su unità veloci da passeggeri fuori da un porto o lontano da un ancoraggio durante un servizio di linea conformemente all'articolo 14 bis.»;
- 3) all'articolo 13, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Gli Stati membri provvedono affinché le navi selezionate ai fini dell'ispezione ai sensi dell'articolo 12 o dell'articolo 14 bis siano sottoposte a un'ispezione iniziale o a un'ispezione più dettagliata come segue:»;



4) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 14 bis

Ispezione delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri in servizio di linea

1. Le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea possono essere sottoposte a ispezioni in conformità della tempistica e degli altri requisiti stabiliti nell'allegato XVII.

2. All'atto di pianificare le ispezioni di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri, gli Stati membri tengono debito conto dei piani operativi e di manutenzione della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri.

3. Se una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri è stata sottoposta a un'ispezione conformemente all'allegato XVII, tale ispezione è registrata nella banca dati sulle ispezioni e presa in considerazione ai fini degli articoli 10, 11 e 12 e per calcolare il rispetto dell'impegno di ispezione di ciascuno Stato membro. Essa è contabilizzata nel numero totale di ispezioni annue effettuate da ciascuno Stato membro a norma dell'articolo 5.

4. L'articolo 9, paragrafo 1, l'articolo 11, lettera a), e l'articolo 14 non si applicano alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea sottoposte a ispezione a norma del presente articolo.

5. L'autorità competente garantisce che le navi ro-ro da passeggeri o le unità veloci da passeggeri che sono soggette a un'ispezione supplementare conformemente all'articolo 11, lettera b), siano selezionate ai fini dell'ispezione conformemente all'allegato I, parte II, punto 3 A, lettera c), e punto 3B, lettera c). Le ispezioni effettuate conformemente al presente paragrafo non incidono sull'intervallo di ispezione di cui all'allegato XVII, paragrafo 2.

6. Durante l'ispezione di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri, l'ispettore dell'autorità competente dello Stato di approdo può accettare di essere accompagnato da un ispettore dello Stato di approdo di un altro Stato membro, in qualità di osservatore. Nel caso in cui l'unità batta bandiera di uno Stato membro, lo Stato di approdo invita, su richiesta, un rappresentante dello Stato di bandiera a seguire l'ispezione in qualità di osservatore.»;

5) all'articolo 15 il paragrafo 3 è soppresso;

6) all'articolo 16 il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Uno Stato membro rifiuta l'accesso ai propri porti e ancoraggi a tutte le navi che:

- battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientri nella lista nera adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione e sono state fermate più di due volte nel corso dei trentasei mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi, oppure
- battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientri nella lista grigia adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione e sono state fermate più di due volte nel corso dei ventiquattro mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi.

Il primo comma non si applica alle situazioni descritte all'articolo 21, paragrafo 6.

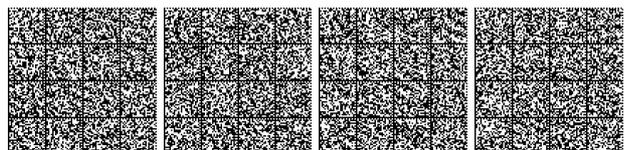
Il rifiuto di accesso si applica dal momento in cui la nave lascia il porto o l'ancoraggio in cui è stata oggetto del terzo fermo e in cui è stato emesso il provvedimento di rifiuto di accesso.»;

7) è aggiunto l'allegato seguente:

«ALLEGATO XVII

Ispezione delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri in servizio di linea

1.1. Prima dell'avvio dell'attività di una nave ro-ro da passeggeri o di un'unità veloce da passeggeri in un servizio di linea cui si applica la presente direttiva, gli Stati membri effettuano un'ispezione conformemente all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2017/2110 (*) per garantire che la nave o l'unità soddisfi i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei servizi di linea.



- 1.2. Quando una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri è destinata a essere adibita a un servizio di linea, lo Stato membro interessato può tenere conto delle ispezioni effettuate da un altro Stato membro negli ultimi otto mesi in relazione a detta nave ro-ro da passeggeri o unità veloce da passeggeri ai fini dell'esercizio in un altro servizio di linea coperto dalla presente direttiva, a condizione che in ogni caso lo Stato membro sia soddisfatto della pertinenza di tali ispezioni precedenti per le nuove condizioni operative e che durante dette ispezioni i necessari requisiti per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei servizi di linea siano stati rispettati. Non è necessario praticare le ispezioni di cui al punto 1.1 prima che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri cominci l'esercizio del nuovo servizio di linea.
- 1.3. Laddove, in seguito a circostanze impreviste, vi sia la necessità urgente di introdurre rapidamente una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri per la sostituzione al fine di assicurare la continuità del servizio e il punto 1.2. non sia applicabile, lo Stato membro può consentire l'avvio dell'esercizio della nave o dell'unità a condizione che siano soddisfatte le condizioni seguenti:
- a) un'ispezione viva e un controllo documentale non danno adito a preoccupazioni quanto al fatto che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri non soddisfi i requisiti per un esercizio in condizioni di sicurezza; e
- b) lo Stato membro espleta l'ispezione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2017/2110 entro un mese.
2. Una volta all'anno, ma non prima di quattro mesi e non oltre otto mesi dall'ispezione precedente, gli Stati membri effettuano:
- a) un'ispezione, tenuto anche conto dei requisiti dell'allegato II della direttiva (UE) 2017/2110 e del regolamento (UE) n. 428/2010 della Commissione (**), a seconda dei casi; e
- b) un'ispezione durante un servizio di linea. Detta ispezione interessa le voci elencate nell'allegato III della direttiva (UE) 2017/2110 e riguarda, secondo il giudizio professionale dell'ispettore, un numero sufficiente delle voci elencate negli allegati I e II della direttiva (UE) 2017/2110, per assicurare che la nave ro-ro da passeggeri o l'unità veloce da passeggeri continui a soddisfare tutti i requisiti necessari per un esercizio in condizioni di sicurezza.
3. Se una nave ro-ro da passeggeri o un'unità veloce da passeggeri non è stata sottoposta a ispezione conformemente al punto 2, tale nave o unità è considerata di priorità I.
4. Un'ispezione conformemente al punto 1.1. è da considerarsi quale ispezione ai fini del punto 2, lettera a), del presente allegato.

(*) Direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio (GU L 315 del 30.11.2017, pag. 61).

(**) Regolamento (UE) n. 428/2010 della Commissione, del 20 maggio 2010, recante attuazione dell'articolo 14 della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le ispezioni estese delle navi (GU L 125 del 21.5.2010, pag. 2).

Articolo 15

Abrogazione

La direttiva 1999/35/CE è abrogata.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato IV.

Articolo 16

Riesame

La Commissione valuta l'attuazione della presente direttiva e presenta i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 21 dicembre 2026.



*Articolo 17***Recepimento**

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro il 21 dicembre 2019 le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 21 dicembre 2019.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 18***Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

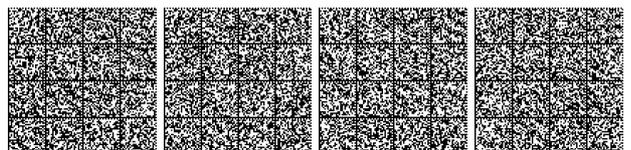
*Articolo 19***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il 15 novembre 2017

Per il Parlamento europeo
Il presidente
A. TAJANI

Per il Consiglio
Il presidente
M. MAASIKAS



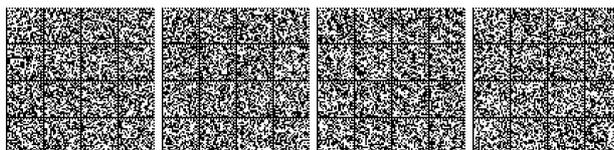
ALLEGATO I

REQUISITI SPECIFICI PER LE NAVI IN SERVIZIO DI LINEA

(di cui agli articoli 3 e 5)

Occorre verificare che:

- 1) siano fornite al comandante adeguate informazioni circa la disponibilità di sistemi di assistenza alla navigazione da terra e di altre informazioni che possano essergli d'aiuto ai fini di una sicura conduzione prima della partenza della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri e che il comandante utilizzi tali sistemi di assistenza alla navigazione e di informazione realizzati dagli Stati membri;
- 2) siano applicate le pertinenti disposizioni dei paragrafi da 2 a 6 della circolare 699 del MSC «Revised guidelines for passenger safety instructions» del 17 luglio 1995;
- 3) sia affissa in luogo facilmente accessibile una tabella che indichi l'ordinamento del lavoro a bordo e contenga:
 - a) l'orario di servizio in navigazione e in porto; e
 - b) l'orario di lavoro massimo consentito o le ore minime di riposo previsti per il personale di guardia;
- 4) non sia impedito al comandante di assumere qualsiasi decisione che sia necessaria, secondo il suo giudizio professionale, ai fini della sicurezza della navigazione e delle operazioni, in particolare in caso di maltempo e di mare grosso;
- 5) il comandante tenga un registro delle attività di navigazione e degli incidenti che hanno rilevanza ai fini della sicurezza della navigazione;
- 6) qualsiasi danno o deformazione permanente di porte o portelloni o del fasciame esterno che possa compromettere l'integrità della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri e qualsiasi difetto nei dispositivi di chiusura di tali porte siano immediatamente riportati all'amministrazione dello Stato di bandiera e a quella dello Stato di approdo e tempestivamente riparati in maniera giudicata soddisfacente dalle stesse;
- 7) sia messo a disposizione prima della partenza della nave ro-ro da passeggeri o dell'unità veloce da passeggeri un piano di viaggio aggiornato e che nell'elaborazione del piano di viaggio si tenga conto delle indicazioni contenute nella risoluzione A.893(21) del 25 novembre 1999 «Guidelines for voyage planning» dell'Assemblea dell'IMO;
- 8) le informazioni generali relative ai servizi e all'assistenza messi a disposizione di persone anziane e disabili a bordo siano portate a conoscenza dei passeggeri e siano messe a disposizione delle persone ipovedenti in formato idoneo.



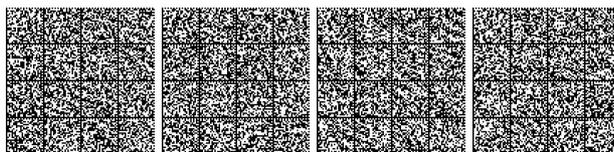
ALLEGATO II

PROCEDURE PER LE ISPEZIONI

(di cui agli articoli 3 e 5)

1. Le ispezioni devono garantire l'adempimento degli obblighi di legge imposti da o per conto dello Stato di bandiera, in particolare per quanto riguarda costruzione, suddivisione e stabilità, macchinari e impianti elettrici, carica e stabilità, protezione contro gli incendi, numero massimo di passeggeri, dispositivi di salvataggio e trasporto di merci pericolose, radiocomunicazioni e navigazione. A tal fine, le ispezioni includono:
 - l'avviamento del generatore d'emergenza,
 - un'ispezione del sistema d'illuminazione d'emergenza,
 - un'ispezione della fonte di alimentazione d'emergenza di energia per gli impianti radio,
 - una prova dell'impianto di altoparlanti,
 - un'esercitazione antincendio che includa la dimostrazione della capacità di utilizzare gli equipaggiamenti da vigile del fuoco,
 - il funzionamento della pompa antincendio di emergenza con due tubolature collegate all'unità principale in funzione,
 - la prova dei dispositivi di arresto di emergenza a distanza per l'alimentazione di combustibile alle caldaie e ai motori principali e ausiliari, nonché per i ventilatori,
 - la prova dei dispositivi di comando locale e a distanza della chiusura delle serrande tagliafuoco,
 - la prova degli impianti di rilevazione e di segnalazione degli incendi,
 - la prova della perfetta chiusura delle porte tagliafuoco,
 - il funzionamento delle pompe di sentina,
 - la chiusura delle porte stagne nelle paratie di compartimentazione mediante i dispositivi di comando locale e a distanza,
 - un'esercitazione che dimostri la familiarità dei membri dell'equipaggio con il piano di controllo delle avarie,
 - la messa a mare di almeno un battello di emergenza e di un'imbarcazione di salvataggio, l'avvio e la verifica dei loro organi di propulsione e di governo e il recupero di tali mezzi di salvataggio inclusa la loro messa in posizione a bordo,
 - il controllo che tutti i mezzi di salvataggio e i battelli di emergenza corrispondono all'inventario,
 - la prova della macchina del timone, inclusa quella ausiliare, della nave o dell'unità veloce.
2. Le ispezioni vertono sul controllo della dimestichezza dei membri dell'equipaggio con le procedure di sicurezza e di emergenza, la manutenzione, le modalità di lavoro, la sicurezza dei passeggeri, il servizio di coperta, le operazioni di carico e le operazioni relative ai veicoli e dell'efficienza delle relative funzioni. Va accertato che i marittimi siano in grado di comprendere e, se necessario, di impartire ordini e istruzioni e di rispondere nella lingua comune di lavoro indicata dal giornale di bordo. Devono essere controllati i documenti attestanti che i membri dell'equipaggio hanno effettuato con esito positivo un apposito addestramento, in particolare per quanto riguarda:
 - la gestione della folla,
 - la dimestichezza con le procedure e gli equipaggiamenti,
 - la formazione in materia di sicurezza per il personale demandato ad occuparsi della sicurezza dei passeggeri nei compartimenti loro riservati, in particolare delle persone anziane e disabili, in caso di emergenza, e
 - la formazione alla gestione delle situazioni di crisi e del comportamento umano.L'ispezione comprende la verifica che i turni di lavoro non siano tali da sovraccaricare il personale, in particolare quello addetto ai servizi di guardia.
3. I certificati di competenza dei membri dell'equipaggio imbarcati sulle unità che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva devono essere conformi alle disposizioni della direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.

(¹) Direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare (GU L 323 del 3.12.2008, pag. 33).



ALLEGATO III

**PROCEDURA PER EFFETTUARE LE ISPEZIONI DURANTE UN SERVIZIO DI LINEA
(di cui all'articolo 5)**

Nell'effettuare ispezioni durante un servizio di linea, occorre verificare le seguenti informazioni:

1. Informazioni relative ai passeggeri

Occorre verificare che non sia superato il numero di passeggeri che le navi ro-ro da passeggeri o le unità veloci da passeggeri («navi») sono abilitate a trasportare e che il sistema di registrazione delle informazioni sui passeggeri ottemperi alla direttiva 98/41/CE del Consiglio ⁽¹⁾. Occorre altresì verificare il modo in cui le informazioni sul numero totale dei passeggeri sono trasmesse al comandante e, ove opportuno, il metodo per includere nel numero totale i passeggeri che effettuano una traversata di andata e ritorno senza scendere a terra.

2. Informazioni relative alla caricazione e alla stabilità

Occorre verificare, se del caso, che siano installate e funzionanti scale di immersione affidabili; che siano adottate misure atte ad assicurare che la nave non sia sovraccarica e che il bordo libero di suddivisione non sia sommerso; che sia correttamente effettuata la valutazione della caricazione e della stabilità; che, ove prescritto, siano pesati i veicoli adibiti al trasporto merci e gli altri carichi e che i relativi dati siano trasmessi alla nave ai fini della valutazione della caricazione e della stabilità; che i piani di controllo in condizioni di avaria siano tenuti affissi e che gli ufficiali della nave siano in possesso di libretti di istruzioni sul controllo delle avarie.

3. Sicurezza della nave ai fini della navigazione

Occorre verificare la procedura di controllo dell'adempimento di tutte le precauzioni necessarie per la sicurezza della nave prima della partenza, che deve includere l'obbligo di segnalare espressamente l'avvenuta chiusura di tutte le porte stagne all'acqua e alle intemperie a fasciame; verificare che tutte le porte sul ponte destinato al trasporto degli autoveicoli siano chiuse prima della partenza della nave oppure che restino aperte solo il tempo strettamente necessario per consentire la chiusura della celata prodiera; verificare i dispositivi di chiusura dei portelloni di prora, di poppa e laterali; verificare che siano installati indicatori luminosi e un sistema di videosorveglianza che consenta di controllare lo stato delle porte del ponte di comando. Qualunque difetto di funzionamento degli indicatori luminosi, in particolare degli interruttori delle porte, deve essere individuato e segnalato.

4. Avvertenze di sicurezza

Occorre verificare che le usuali avvertenze di sicurezza e le istruzioni e indicazioni sulle procedure di emergenza siano comunicate nella forma e nella lingua, o nelle lingue, appropriate; che le usuali avvertenze di sicurezza siano comunicate all'inizio del viaggio e siano udibili in tutti i compartimenti riservati al pubblico, ivi compresi i ponti aperti, ai quali i passeggeri hanno accesso.

5. Annotazioni sul giornale di bordo

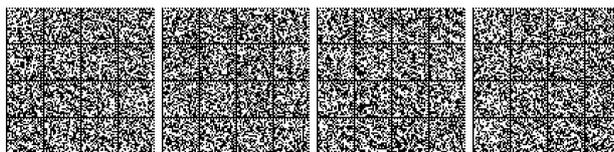
Occorre esaminare il giornale di bordo per accertare che sia annotata la chiusura dei portelli di prora e di poppa e delle altre porte stagne e resistenti alle intemperie, le prove delle porte stagne di compartimentazione, le prove delle macchine del timone ecc.; controllare anche che siano annotati i dati relativi al pescaggio, al bordo libero e alla stabilità, nonché la lingua comune dell'equipaggio.

6. Merci pericolose

Occorre verificare che ogni carico di merci pericolose o inquinanti sia trasportato in modo conforme alle leggi e ai regolamenti applicabili e, in particolare, che sia prevista la compilazione di una dichiarazione concernente le merci pericolose e inquinanti unitamente ad un manifesto o ad un piano di stivaggio che indichi la loro posizione a bordo; che sia consentito il carico di merci sulle navi passeggeri e che le merci pericolose o inquinanti siano debitamente contrassegnate, etichettate, stivate, fissate e segregate.

Occorre verificare che gli autoveicoli che trasportano merci pericolose e inquinanti siano adeguatamente contrassegnati e fissati; che, qualora siano trasportate merci pericolose e inquinanti, una copia del relativo manifesto o piano di stivaggio sia disponibile a terra; che il comandante conosca gli obblighi di segnalazione previsti dalla

⁽¹⁾ Direttiva 98/41/CE del Consiglio, del 18 giugno 1998, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità (GU L 188 del 2.7.1998, pag. 35).



direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, le istruzioni sulle procedure di emergenza da seguire e sull'assistenza di pronto soccorso da prestare in caso di sinistro marittimo in cui siano coinvolte merci pericolose o inquinanti marini; che l'impianto di ventilazione dei ponti destinati al trasporto dei veicoli sia costantemente in funzione, che la ventilazione sia aumentata quando i motori dei veicoli sono accesi e che sia provvisto un dispositivo che segnali sul ponte di comando che l'impianto di ventilazione sul ponte degli autoveicoli è funzionante.

7. Fissaggio degli autoveicoli adibiti al trasporto merci

Occorre verificare il sistema con cui sono fissati gli autoveicoli (per esempio mediante stivaggio in blocchi o rizzaggio dei singoli veicoli); che vi siano punti di attacco sufficienti a disposizione; le sistemazioni per il fissaggio degli autoveicoli adibiti al trasporto merci in condizioni o in previsioni di maltempo; l'eventuale metodo di fissaggio degli autobus e dei motocicli; accertare che la nave sia dotata di un manuale per il fissaggio del carico.

8. Ponti adibiti al trasporto degli autoveicoli

Occorre verificare che i locali di categoria speciale e i locali da carico ro-ro siano costantemente sorvegliati oppure controllati mediante un sistema di videosorveglianza in modo da rilevare eventuali spostamenti degli autoveicoli in caso di maltempo e l'ingresso non autorizzato di passeggeri. Occorre altresì verificare che le porte tagliafuoco e le entrate siano tenute chiuse e che siano esposti i segnali di divieto ai passeggeri di accedere ai ponti adibiti al trasporto degli autoveicoli o rimanervi mentre la nave è in navigazione.

9. Chiusura delle porte stagne

Occorre verificare che sia seguita la procedura di chiusura delle porte stagne di compartimentazione stabilita dalle istruzioni operative della nave; che siano regolarmente effettuate le prove prescritte; che il dispositivo di manovra delle porte stagne sul ponte di comando sia posizionato, per quanto possibile, sul comando «locale»; che le porte siano tenute chiuse in caso di visibilità limitata o di pericolo; che all'equipaggio siano impartite istruzioni sulla corretta manovra delle porte e che esso sia consapevole dei potenziali pericoli di una manovra errata.

10. Ronde antincendio

Occorre verificare che sia mantenuto un servizio di ronda efficiente che consenta di rilevare tempestivamente ogni principio di incendio. Ciò dovrebbe includere il controllo dei locali di categoria speciale in cui non siano installati impianti fissi di rilevazione e segnalazione degli incendi. Tali locali possono essere sorvegliati come indicato al punto 8.

11. Comunicazioni in caso di emergenza

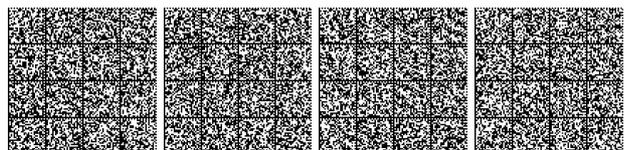
Occorre verificare che secondo il ruolo di appello vi sia un numero sufficiente di membri dell'equipaggio demandati ad assistere i passeggeri in caso di emergenza e che essi siano facilmente identificabili e in grado di comunicare con i passeggeri in una situazione d'emergenza, tenuto conto di uno o più dei seguenti fattori, secondo le circostanze:

- a) la lingua o le lingue più adatte in funzione delle nazionalità prevalenti dei passeggeri trasportati su una determinata rotta;
- b) la probabilità che la capacità di fornire istruzioni basilari in lingua inglese usando un vocabolario elementare possa servire per comunicare con i passeggeri che necessitano di assistenza nel caso in cui non vi sia una lingua comune tra i membri dell'equipaggio e i passeggeri;
- c) l'eventuale necessità di comunicare in altri modi durante un'emergenza (ad esempio, mediante dimostrazione, segnali gestuali, o richiamando l'attenzione sui luoghi in cui sono dislocate le istruzioni, i punti di raccolta, i dispositivi di salvataggio o i percorsi di evacuazione quando la comunicazione verbale non è praticabile);
- d) la completezza delle istruzioni di sicurezza previamente impartite ai passeggeri nella loro madrelingua;
- e) le lingue in cui le avvertenze di sicurezza possono essere comunicate durante un'emergenza o un'esercitazione per impartire direttive essenziali ai passeggeri e aiutare l'equipaggio nelle funzioni di assistenza ai passeggeri.

12. Lingua di lavoro comune tra i membri dell'equipaggio

Occorre verificare che sia stabilita una lingua di lavoro che assicuri l'efficienza dell'equipaggio in materia di sicurezza e che tale lingua di lavoro sia annotata nel giornale di bordo della nave.

⁽¹⁾ Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).



13. Dotazioni di sicurezza

Occorre verificare che i mezzi di salvataggio e le dotazioni antincendio, incluse le porte tagliafuoco e gli altri impianti fissi di protezione contro gli incendi, immediatamente ispezionabili, siano mantenuti in buono stato; che i piani per la difesa antincendio siano tenuti affissi o che gli ufficiali della nave siano in possesso di libretti contenenti istruzioni equivalenti; che i giubbotti di salvataggio siano stivati in maniera adeguata e che siano facilmente identificabili i posti in cui sono stivati quelli per bambini; che il carico di veicoli non ostacoli in funzionamento delle dotazioni antincendio, dei dispositivi di arresto di emergenza, delle valvole di scarico a mare ecc. collocati sui ponti per gli autoveicoli.

14. Strumentazione nautica e installazioni radio

Occorre verificare che siano funzionanti le strumentazioni nautiche e le installazioni radio, incluse le apparecchiature EPIRB (Emergency position-indicating radio beacons).

15. Illuminazione d'emergenza supplementare

Occorre verificare che sia installato un impianto fisso di illuminazione d'emergenza supplementare nei casi previsti dalla legge e che le avarie di tale impianto siano registrate.

16. Mezzi di sfuggita

Occorre verificare che i mezzi di sfuggita, comprese le vie di fuga, siano contrassegnati in conformità delle norme applicabili e illuminati attraverso un impianto alimentato sia dal generatore principale che da quello di emergenza; che siano prese misure per mantenere sgombri dagli autoveicoli i percorsi alle vie di fuga situate sui ponti per gli autoveicoli; che le uscite, in particolare quelle dai negozi duty-free che siano state trovate ostruite da merci in eccesso, siano tenute sgombre.

17. Pulizia dei locali macchine

Occorre verificare che sia mantenuta la pulizia nei locali macchine secondo le procedure di manutenzione.

18. Eliminazione dei rifiuti

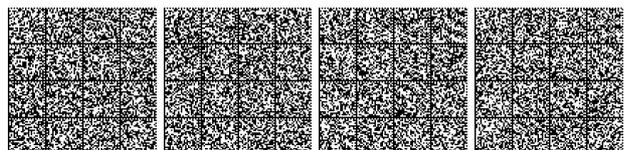
Occorre verificare se i sistemi di trattamento e di eliminazione dei rifiuti sono soddisfacenti.

19. Manutenzione programmata

Tutte le compagnie devono avere procedure specifiche, con un sistema di manutenzione programmata, per tutte le aree afferenti alla sicurezza, inclusi i portelloni di poppa e di prora e le aperture laterali, i relativi sistemi di chiusura, che comprenda anche la manutenzione dei locali macchine e delle dotazioni di sicurezza. I piani devono prevedere il controllo periodico di tutti gli elementi in modo da mantenere i livelli di sicurezza più elevati. Devono essere previste procedure per la registrazione delle avarie e della conferma dell'avvenuta riparazione delle stesse al fine di assicurare che il comandante e la persona designata a terra all'interno della struttura di gestione della compagnia siano a conoscenza delle avarie e ricevano notifica del fatto che queste sono state riparate entro un dato termine. Il controllo periodico del funzionamento dei sistemi di chiusura dei portelloni di prora esterni ed interni deve includere gli indicatori, i dispositivi di sorveglianza, tutti gli ombrinali nello spazio tra la celata prodiera e il portellone interno e, in particolare, i meccanismi di chiusura e i relativi sistemi idraulici.

20. Controlli da effettuare in corso di viaggio

Nel corso di un viaggio occorre verificare che la nave non sia sovraffollata, che vi sia disponibilità di posti a sedere e che i passaggi, le scale e le uscite di emergenza non siano ingombrati da passeggeri privi di posto a sedere o da bagagli. Occorre altresì verificare che il ponte dei veicoli sia evacuato dai passeggeri prima della partenza della nave e che i passeggeri non possano più accedervi fino al momento immediatamente precedente all'attracco.



ALLEGATO IV

TAVOLA DI CONCORDANZA

Direttiva 1999/35/CE	Presente direttiva
Articolo 1	—
Articolo 2, lettere a), b), d), e), f), g), h), j), m), o) e r)	Articolo 2, punti 1), 2), 3), 4), 6), 7), 8), 9), 10), 11) e 12)
Articolo 2, lettere c), i), k), l), n), p), q) e s)	—
Articolo 3	Articolo 1
Articolo 4	—
Articolo 5, punto 1, lettera a)	Articolo 3
Articolo 5, punto 1, lettera b), e punto 2	—
Articolo 6	Articolo 3
Articolo 7	Articolo 4
Articolo 8, paragrafo 1	Articolo 5, paragrafo 1
Articolo 8, paragrafo 2	Articolo 5, paragrafo 3
Articolo 8, paragrafo 3	Articolo 9, paragrafo 1
Articolo 9	Articolo 6
Articolo 10, paragrafo 1, lettere a), b) e c)	Articolo 7
Articolo 10, paragrafo 1, lettera d)	—
Articolo 10, paragrafo 2	Articolo 7
Articolo 10, paragrafo 3	Articolo 8
Articolo 10, paragrafo 4	—
Articolo 11, paragrafi 1, 2, 3, 4, 5, 7 e 8	—
Articolo 11, paragrafo 6	Articolo 6, paragrafo 1
Articolo 13, paragrafi 1, 2, 4 e 5	—
Articolo 13, paragrafo 3	Articolo 6, paragrafo 2, e articolo 10
Articolo 14	—
Articolo 15	—
Articolo 16	—
Articolo 17	Articolo 12
Articolo 18	Articolo 11
Articolo 19	Articolo 17
Articolo 20	Articolo 16
Articolo 21	Articolo 18
Articolo 22	Articolo 19
Allegato I	Allegato I



DECISIONE (UE) 2017/2111 DELLA COMMISSIONE

del 5 luglio 2016

relativa alla costituzione e alla capitalizzazione di Airport Handling Spa SA.21420 (2014/C) (ex 2014/NN) cui l'Italia ha dato esecuzione

[notificata con il numero C(2017) 4103]

(Il testo in lingua italiana è il solo facente fede)**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma,

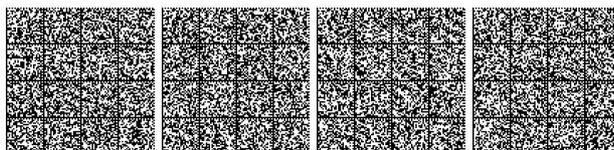
visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente ai detti articoli ⁽¹⁾

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- (1) In data 23 giugno 2010, a seguito di formale denuncia la Commissione ha comunicato alle autorità italiane la propria decisione di avviare il procedimento di indagine formale di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea TFUE (di seguito, il «Trattato»), in relazione agli aumenti di capitale effettuati tra il 2002 e il 2010 da SEA SpA (di seguito, «SEA»), il gestore pubblico degli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate, in favore della sua controllata, la società SEA Handling SpA (di seguito, «SEAH»), erogatrice di servizi di assistenza a terra (*ground handling*) presso i medesimi aeroporti.
- (2) In quel periodo, SEA era una società quasi interamente a capitale pubblico, con quote detenute dal Comune di Milano (84,56 %) e dalla Provincia di Milano (14,56 %), accanto ad altri azionisti minori (0,88 %). Nel dicembre 2011, una quota pari al 29,75 % del capitale di SEA è stata ceduta al fondo privato F2i (*Fondi italiani per le infrastrutture*). Alla fine del 2012, il fondo privato F2i ha aumentato la propria quota di partecipazione nel capitale SEA al 44,31 %. Alla conclusione del procedimento di indagine formale, con la presente decisione, il capitale di SEA è detenuto per il 54,81 % dal Comune di Milano, per il 44,31 % dal fondo privato F2i e per lo 0,88 % da altri azionisti.
- (3) Il 19 dicembre 2012 la Commissione ha adottato la decisione C(2012) 9448, rettificata dalla decisione C(2013)1668 del 22 marzo 2013 (di seguito, la «decisione di recupero») relativa all'aiuto di Stato concesso da SEA alla sua controllata SEAH nel periodo 2002-2010. La Commissione è giunta alla conclusione che tutti gli aumenti di capitale effettuati da SEA a favore della sua controllata abbiano costituito aiuti di Stato illegali. La Commissione è altresì giunta alla conclusione che, sebbene SEAH potesse essere classificata come impresa in difficoltà, tali aumenti di capitale non potevano essere dichiarati compatibili con il mercato interno conformemente agli orientamenti unionali sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà ⁽²⁾.

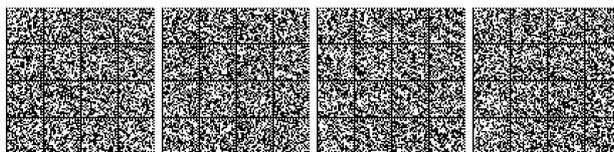
⁽¹⁾ GU L 44 del 6.2.2015, pag. 30.⁽²⁾ GU C 249, del 31.7.2014, pag. 1.

- (4) Di conseguenza, l'Italia è stata condannata ad adottare senza indugio tutte le misure necessarie, conformemente alla legislazione nazionale in vigore, per recuperare presso SEAH gli aiuti di Stato incompatibili, pari approssimativamente a 359,644 milioni di EUR, maggiorati degli interessi per il recupero.
- (5) Rispettivamente in data 4 marzo 2013, 15 marzo 2013 e 18 marzo 2013 l'Italia, SEAH e il Comune di Milano hanno presentato ricorsi di annullamento avverso la decisione di recupero dinanzi al Tribunale (cause T-125/13, T-152/13 e T-167/13). Le cause T-125/13, T-152/13 e T-167/13 sono pendenti.
- (6) Il 18 marzo 2013 e il 21 marzo 2013, SEAH e il Comune di Milano hanno inoltrato domanda di sospensione dell'applicazione della decisione di recupero (cause T-152/13 R e T-167/13 R). Il 21 maggio 2013, il Tribunale amministrativo regionale della Lombardia («TAR Lombardia») ha disposto la sospensione dell'applicazione della decisione di recupero. Il 25 settembre 2013, il Consiglio di Stato («Cds») ha annullato l'ordinanza del TAR Lombardia. La domanda di sospensione presentata dinanzi al Tribunale è stata ritirata nel giugno 2013 ⁽³⁾.
- (7) Il 27 novembre 2013, tramite una procedura informale di pre-notifica, l'Italia ha consultato la Commissione in merito ai seguenti progetti: anzitutto, il progetto di SEA di liquidare SEAH; in secondo luogo, l'intenzione di SEA di costituire una nuova controllata, Airport Handling SpA (di seguito, «Airport Handling»), incaricata di fornire i servizi di assistenza a terra presso gli aeroporti di Milano, e di effettuare un conferimento di capitale iniziale a favore di tale società. Nell'ambito della procedura di pre-notifica, l'Italia ha chiesto alla Commissione di confermare quanto segue:
- a) la vendita degli attivi di SEAH Handling nell'ambito della procedura di liquidazione non presentano elementi di continuità economica con Airport Handling tali da comportare il trasferimento delle passività, in particolare l'obbligo di restituire gli aiuti di Stato illegali e incompatibili concessi a SEAH, dalla prima alla seconda;
- b) il conferimento di capitale di SEA a favore di Airport Handling non costituisce un aiuto di Stato.
- (8) Con lettera del 9 luglio 2014, la Commissione ha informato l'Italia di aver avviato il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato in relazione alla costituzione di Airport Handling da parte di SEA (di seguito, «decisione di avvio del procedimento del 2014»). Con tale procedura, la Commissione ha richiesto all'Italia di fornire entro il termine di un mese dal ricevimento di detta lettera tutte le informazioni utili a valutare la questione del trasferimento dell'obbligo di restituzione da SEAH ad Airport Handling, nonché dei possibili aiuti relativi all'aumento di capitale di Airport Handling da parte di SEA.
- (9) Il 19 settembre 2014 l'Italia, SEA e Airport Handling hanno presentato ricorsi di annullamento avverso la decisione di avvio del procedimento del 2014 dinanzi al Tribunale (cause T-673/14, T-674/14 e T-688/14). Il Tribunale (Quarta sezione) ha rigettato il ricorso nella causa T-673/14 con ordinanza dell'8 dicembre 2015; i ricorsi nelle cause T-674/14 e T-688/14 sono stati ritirati rispettivamente il 14 e il 15 luglio 2015.
- (10) Il 23 settembre 2014 e il 25 settembre 2014, SEA e Airport Handling hanno inoltrato domanda di provvedimenti provvisori finalizzati alla sospensione dell'applicazione della decisione di avvio del procedimento del 2014 della Commissione (cause T-674/14 R e T-688/14 R). Il 29 settembre 2014, il presidente del Tribunale ha disposto la sospensione della pubblicazione della decisione di avvio del procedimento del 2014 nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Il 28 novembre 2014, il presidente del Tribunale ha rigettato le domande di provvedimenti provvisori inoltrate da SEA e Airport Handling e revocato il provvedimento provvisorio preliminare con la quale ordinava alla Commissione di non pubblicare la decisione di avvio del procedimento del 2014 ⁽⁴⁾.
- (11) Il 6 febbraio 2015, la decisione di avvio del procedimento del 2014 è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽⁵⁾ e la Commissione ha contestualmente invitato i soggetti interessati a presentare le proprie osservazioni in merito alla misura in fase di studio.
- (12) L'Italia ha trasmesso le proprie osservazioni sulla decisione di avvio del procedimento del 2014 con lettera del 9 settembre 2014.

⁽³⁾ Cfr. ordinanza del 20 giugno 2013, nella causa T-152/13 R, ECLI:EU:T:2013:337, e ordinanza del 1º luglio 2013, nella causa T-167/13 R, ECLI:EU:T:2013:331.

⁽⁴⁾ Cfr. ordinanza del 28 novembre 2014, nella causa T-688/14 R, ECLI:EU:T:2014:1010. Il presidente del Tribunale ha respinto il ricorso proposto nella causa T-674/14 R con ordinanza del 27 novembre 2014, numero ECLI:EU:T:2014:1009.

⁽⁵⁾ GU L 44 del 6.2.2015, pag. 30.



- (13) La Commissione ha ricevuto le osservazioni di quattro soggetti interessati. Ha trasmesso tali osservazioni alle autorità italiane, dando loro la possibilità di replicare. L'Italia ha informato la Commissione della sua replica a tali osservazioni con lettera del 26 maggio 2015.
- (14) Con lettera del 20 maggio 2015 la Commissione ha richiesto all'Italia di fornire informazioni aggiuntive. L'Italia ha replicato con lettere del 19 e del 22 giugno 2015 e del 2 luglio 2015.
- (15) Il 30 gennaio 2015, 7 maggio 2015 e 15 settembre 2015 si sono svolte riunioni tra i servizi della Commissione e i rappresentanti delle autorità italiane e del Milan Airport Handling Trust. Successivamente a tali riunioni, il Trust ha trasmesso numerose informazioni alla Commissione in data 6 febbraio 2015, 8 giugno 2015, 13 agosto 2015 e 23 settembre 2015, essenzialmente allo scopo di informare la Commissione in merito allo stato di avanzamento della procedura di cessione di una quota di minoranza in Airport Handling. La natura e i compiti del Trust saranno illustrati nella sezione 2.3 seguente.
- (16) Con lettera del 23 ottobre 2015 la Commissione ha richiesto l'invio di ulteriori informazioni. L'Italia ha replicato con lettera del 10 novembre 2015.
- (17) Il 25 novembre 2015 si è svolta una riunione tra i servizi della Commissione e le autorità italiane, il Milan Airport Handling Trust e la società D'Nata che si stava preparando ad acquisire una partecipazione al capitale azionario di Airport Handling.
- (18) Con lettera del 16 dicembre 2015, l'Italia ha informato la Commissione di piani volti a modificare parzialmente la portata delle attività economiche di Airport Handling.
- (19) Con lettera del 18 dicembre 2015 l'Italia ha presentato una sintesi dei principali elementi forniti nel corso dei procedimenti. La Commissione ha risposto con lettera del 19 gennaio 2016.
- (20) Con lettere del 29 gennaio e 15 febbraio 2016, l'Italia ha aggiornato la Commissione sul processo di privatizzazione di Airport Handling.

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

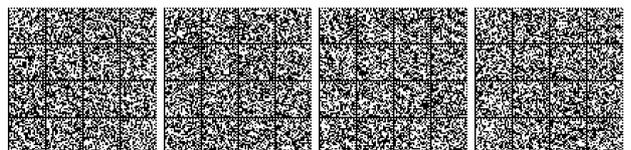
- (21) Due misure sono in fase di studio: in primo luogo, la costituzione di Airport Handling in associazione alla liquidazione di SEAH. La Commissione ha valutato se tale misura ha determinato la continuità economica tra le due società, portando al trasferimento dell'obbligo di restituzione da SEAH ad Airport Handling. In secondo luogo, il conferimento di capitale a Airport Handling da parte della società madre pubblica SEA. La Commissione ha valutato se l'applicazione di tale misura è avvenuta a condizioni di mercato. Le sezioni seguenti riportano una descrizione delle circostanze che hanno accompagnato tali transazioni.

2.1. Accordi con il sindacati e nuovi contratti di lavoro

- (22) Durante il periodo di applicazione delle misure in fase di studio, gruppo SEA (SEA e SEAH), SEAH e Airport Handling hanno rispettivamente concluso accordi con le associazioni sindacali che rappresentano i lavoratori di SEAH, alla luce della liquidazione volontaria di SEAH, avviata da SEA. L'obiettivo generale di tali accordi era salvaguardare i posti di lavoro di tutto il personale SEAH e garantire operazioni di assistenza a terra sostenibili all'interno del gruppo SEA. Sono stati raggiunti i seguenti accordi:
- (23) In seguito alla decisione da parte di SEA di liquidare SEAH in ottemperanza alla decisione di recupero, il gruppo SEA ha stretto un accordo con le organizzazioni sindacali in data 4 novembre 2013 per risolvere la questione dei dipendenti SEAH in esubero. L'accordo ha previsto un piano volontario di incentivazione all'esodo per tutti i dipendenti SEAH, da attuarsi attraverso licenziamenti collettivi e la costituzione di una nuova società interamente controllata da SEA che avrebbe assunto parte della manodopera di SEAH.
- (24) L'accordo prevedeva un «Progetto di transazione» e sanciva la necessità di un «Accordo di attuazione» che delineasse le regole per la definizione di nuove condizioni contrattuali e una nuova struttura lavorativa per i dipendenti di Airport Handling, in quanto il requisito della discontinuità richiamato dalla Commissione esigeva la creazione di rapporti di lavoro *ex novo*. Inoltre, in base all'accordo raggiunto con il sindacato, la conclusione dell'accordo di attuazione sarebbe stata possibile solo successivamente alla finalizzazione di «negoziati commerciali tra Airport Handling e i vettori operativi presso gli aeroporti di Linate e Malpensa in un regime di libera concorrenza»⁽⁶⁾. In sintesi, l'accordo di attuazione doveva poggare sui seguenti principi:

— conferma dell'obiettivo di salvaguardare i posti di lavoro di tutti i dipendenti SEAH;

⁽⁶⁾ Punto 5 dell'accordo del 4 novembre 2013.



- individuazione di criteri chiari per la possibile ricollocazione del personale all'interno del gruppo SEA;
 - sostenibilità economica delle attività di assistenza a terra;
 - definizione di un sistema di relazioni industriali appropriato e inclusivo;
 - proseguimento dell'applicazione del sistema di welfare aziendale del gruppo SEA.
- (25) Il 22 aprile 2014, SEAH ha avviato il regime di collocamento in mobilità dei dipendenti, un regime di previdenza sociale introdotto dallo Stato italiano e la cui finalità principale consiste nel fornire sostegno ai dipendenti di imprese in difficoltà durante i periodi di disoccupazione (⁽⁷⁾). A quell'epoca, SEAH impiegava 2 214 dipendenti, l'equivalente di 1 980 dipendenti a tempo pieno.
- (26) Il 31 maggio 2015, Airport Handling impiegava [...] (*) lavoratori [...] (*) equivalenti a tempo pieno (ETP), di cui [...] (*) [...] (*) precedentemente alle dipendenze di SEAH.
- (27) Il 4 giugno 2014, SEAH e i sindacati hanno sottoscritto un accordo di attuazione volto a dare applicazione alle disposizioni del progetto di transazione di cui al precedente considerando 24.
- (28) L'accordo prevedeva che SEA acconsentisse, in primo luogo, al ricollocamento presso Airport Handling del personale SEAH nella misura e conformemente ai profili professionali richiesti da Airport Handling e, in secondo luogo, all'inizio dei negoziati con le organizzazioni sindacali relativamente ai criteri di selezione del personale. L'accordo ha altresì evidenziato che ogni nuovo contratto di lavoro con Airport Handling sarebbe necessariamente stato caratterizzato da una cesura con il contenuto formale e sostanziale del contratto di lavoro con SEAH.
- (29) In base a tale accordo, SEAH ha espresso la sua disponibilità a predisporre un regime di incentivi finanziari a beneficio di quei lavoratori che non si opponessero alle misure di licenziamento entro il 30 giugno 2014.
- (30) Inoltre, il 4 giugno 2014 Airport Handling ha siglato un accordo con le organizzazioni sindacali, che specifica il numero di dipendenti con contratti a tempo indeterminato richiesti da Airport Handling al 1° luglio 2014. L'accordo stabilisce altresì il consenso da parte di Airport Handling a ricollocare in via prioritaria gli ex dipendenti SEAH.
- (31) L'accordo riporta la domanda presunta di personale di Airport Handling espressa in equivalenti a tempo pieno (ETP). Al riguardo, l'accordo sottolinea che le indicazioni in esso contenute possono essere soggette a cambiamenti in termini di numero totale e/o variabili. Sono state formulate le seguenti stime relative al personale: [...] (*) unità ETP personale permanente per le operazioni; [...] (*) unità ETP personale amministrativo; [...] (*) unità ETP personale a tempo determinato per le attività stagionali. L'accordo stabilisce che per soddisfare tale domanda la strategia prioritaria di Airport Handling sarà quella del ricorso ai soggetti attualmente alle dipendenze di SEAH. Esso fornisce altresì indicazioni relativamente alla procedura di assunzione, al contenuto giuridico ed economico dei contratti di lavoro, al regime previdenziale e all'organizzazione del lavoro. Le disposizioni dell'accordo implicano che il personale precedentemente impiegato presso SEAH sarà assunto sulla base di nuovi contratti che prevedono condizioni economiche sostanzialmente differenti.
- (32) I contratti di lavoro previsti dall'accordo differiscono da quelli applicati da SEAH ai suoi dipendenti. In particolare:
- ai sensi del contratto collettivo di lavoro per il personale dell'aviazione civile, Airport Handling avrebbe applicato disposizioni della sezione relativa ai gestori, mentre ai lavoratori precedentemente impiegati presso SEAH si applicavano le disposizioni della sezione relativa agli operatori aeroportuali. Secondo le autorità italiane, la sezione relativa ai gestori prevede condizioni diverse in materia di congedi (20 anziché 22 giorni l'anno), durata del lavoro (giornata lavorativa di 7 ore e 30 minuti anziché 7 ore e 15 minuti) e retribuzione e indennità (eliminazione di 6 giornate di retribuzione);
 - diversa organizzazione dei diritti retributivi, ad esempio mancata applicazione da parte di Airport Handling di taluni punti del contratto aziendale supplementare che integra il contratto collettivo di lavoro, applicati invece da SEAH nei confronti dei suoi dipendenti;
 - diversa organizzazione dei dipendenti (ad esempio, [...] (*)).

(⁷) Legge n. 223 del 23 luglio 1991. Norme in materia di cassa integrazione, mobilità, trattamenti di disoccupazione, attuazione di direttive della Comunità europea, avviamento al lavoro ed altre disposizioni in materia di mercato del lavoro (GURI n. 175 del 27 luglio 1991).

(*) Segreto professionale



- (33) Di conseguenza, secondo le autorità italiane:
- il costo totale del lavoro di Airport Handling è sceso del 30 % rispetto al costo totale del lavoro di SEAH;
 - l'incidenza dei costi del contratto aziendale supplementare di Airport Handling è scesa del [...] (*) % rispetto ai costi del contratto aziendale supplementare di SEAH, con tagli retributivi medi su base annua pari a [...] (*) volte lo stipendio mensile.
- (34) Il 9 giugno 2014 l'assemblea straordinaria degli azionisti di SEAH ha deliberato lo scioglimento della società e la sua messa in liquidazione volontaria, indicando il 1° luglio 2014 come data dell'effettivo scioglimento⁽⁸⁾.
- (35) Si è provveduto alla nomina di un liquidatore incaricato di vendere il patrimonio della società, pagare i creditori e redigere il bilancio e la relazione di liquidazione finali.
- (36) Le organizzazioni sindacali avevano posto l'esito positivo del referendum tra i dipendenti SEAH quale condizione per l'entrata in vigore degli accordi del 4 giugno 2014. Il referendum in questione si è tenuto tra l'11 e il 13 giugno 2014 e ha sancito il respingimento dell'accordo del 4 giugno 2014.
- (37) Pertanto, il 1° luglio 2014, l'assemblea degli azionisti di SEAH ha deliberato il prolungamento del termine per la cessazione delle attività di SEAH al 31 agosto 2014, autorizzando il liquidatore (che aveva assunto tale ruolo il 1° luglio 2014) a gestire la società in via provvisoria fino a tale data e, alla scadenza del termine, a procedere alla cessione dei beni di SEAH e alla cessazione della sua attività.
- (38) Per superare l'esito negativo del referendum del 14 giugno 2014, il 4 luglio 2014 le organizzazioni sindacali hanno proposto alcuni chiarimenti rispetto a determinati punti dell'accordo del 4 giugno 2014, precisando ad esempio che i giorni di lavoro supplementari dovevano essere distribuiti in modo omogeneo lungo tutto l'anno, che il riferimento all'effettività delle ore lavorative andava interpretata nel senso che era necessario lavorare 7,5 ore al giorno per 5 giorni a settimana e che i dipendenti avrebbero avuto la possibilità di scegliere tra due modalità di lavoro durante alcune festività che non venivano più riconosciute in base al nuovo accordo. Il 7 luglio 2014, Airport Handling ha approvato tali proposte. Il 15 luglio 2014, Airport Handling ha sottoscritto un accordo aggiuntivo che ha confermato la validità dell'accordo del 4 giugno 2014 e incluso i chiarimenti richiesti dalle organizzazioni sindacali. Il nuovo accordo non ha tuttavia introdotto alcuna modifica significativa rispetto all'accordo del 4 giugno 2014, precedentemente respinto.
- (39) Nell'agosto 2014, SEAH ha provveduto al licenziamento dell'intero personale. Al contempo, Airport Handling ha iniziato a assumere, tra gli ex dipendenti SEAH, i lavoratori che ha ritenuto indispensabili per lo svolgimento delle sue attività. Airport Handling ha altresì contattato Adecco, società fornitrice di servizi nel settore del lavoro temporaneo, per l'assunzione di lavoratori temporanei.
- (40) SEAH ha cessato le proprie attività in data 1° settembre 2014. A decorrere da quella stessa data, Airport Handling ha iniziato le proprie attività presso gli aeroporti di Milano. Al 1° settembre 2014, aveva [...] (*) dipendenti [...] (*) ETP) e impiegava il [...] (*) % dei lavoratori che risultavano alle dipendenze di SEAH in data 22 aprile 2014, data in cui SEAH ha ufficialmente avviato la procedura di licenziamento collettivo dei propri dipendenti. Per Airport Handling lavoravano inoltre [...] (*) lavoratori temporanei [...] (*) ETP) [...] (*)).

2.2. Contratto con altri vettori aerei

- (41) Con lettera del 22 aprile 2014, SEAH ha informato vettori aerei, fornitori e altri soggetti interessati che avrebbe interrotto le sue attività dal 1° luglio 2014 e che a decorrere da tale data avrebbe cessato di fornire servizi di assistenza a terra presso gli aeroporti di Milano.

(*) Segreto professionale

(8) La liquidazione volontaria è sostanzialmente analoga alla liquidazione giudiziaria, eccettuato il fatto che la decisione di procedere alla liquidazione, alla nomina dei liquidatori e alla determinazione dei loro poteri è di competenza dell'assemblea generale della società e non del giudice. Solo nel caso in cui non si possa raggiungere la maggioranza dei soci la società deve rivolgersi al giudice affinché venga dichiarata la liquidazione, con la designazione da parte del giudice stesso dei liquidatori secondo l'atto costitutivo della società o secondo la deliberazione dell'assemblea generale, salvo non sia certo che il disaccordo tra i soci impedirà all'assemblea generale di pronunciarsi, nel qual caso il giudice designa un liquidatore giudiziario.

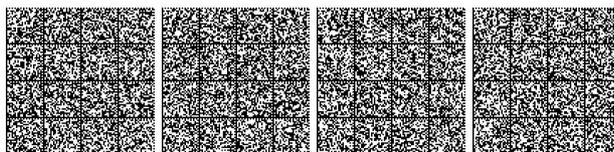


- (42) Successivamente a tale comunicazione, dieci compagnie aeree hanno deciso di affidare la fornitura di servizi di assistenza a terra a fornitori diversi da SEAH e Airport Handling.
- (43) Al contempo, Airport Handling è stata scelta per la fornitura di servizi di assistenza a terra da 19 compagnie aeree operanti presso gli aeroporti di Milano e tramite procedure di gara aperta. Altre compagnie aeree hanno selezionato Airport Handling sulla base di procedure del dialogo competitivo. Secondo le autorità italiane, la selezione della società fornitrice avviene di norma sulla base della valutazione di taluni fattori, quali prezzo, solidità finanziaria del fornitore, disponibilità di attrezzature efficienti, esistenza di una rete, attività comprovata, esperienza e competenze dell'operatore.

2.3. Costituzione di Airport Handling e trasferimento della partecipazione di SEA a Milan Airport Handling Trust; capitalizzazione di Airport Handling

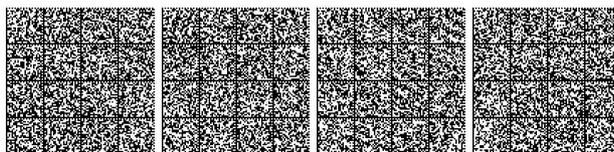
- (44) Airport Handling è stata costituita in forma di società a responsabilità limitata con un capitale sociale di 10 000 EUR il 9 settembre 2013.
- (45) Il 10 marzo 2014, il consiglio di amministrazione di SEA ha deliberato un aumento di capitale di Airport Handling fino a 2,5 milioni di EUR al fine di consentire ad Airport Handling di soddisfare i requisiti di certificazione prescritti per i gestori di servizi di assistenza a terra dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC). In forza alle norme nazionali in vigore, l'ENAC concede licenze ai fornitori di servizi di assistenza a terra che soddisfano i seguenti requisiti⁽⁹⁾:
- capitale pari almeno ad un quarto del fatturato previsto;
 - risorse operative e capacità organizzativa adeguate allo svolgimento dei servizi;
 - certificato che attesti che siano rispettati tutti gli obblighi in materia di diritto del lavoro e sicurezza.
- (46) Il 30 giugno 2014, il consiglio di amministrazione di SEA ha deliberato la costituzione del Milan Airport Handling Trust (di seguito, il «Trust») e l'aumento del capitale di Airport Handling a 25 milioni di EUR.
- (47) Il Trust è stato costituito in data 30 giugno 2014 e l'atto costitutivo del Trust è stato siglato nella stessa data. In base all'atto costitutivo, il Trust: i) agisce in qualità di unico azionista di Airport Handling in attesa della cessione di una quota di minoranza nella società e ii) garantisce che Airport Handling opera in condizioni di discontinuità economica con SEA Handling.
- (48) In base all'atto costitutivo del Trust, questo è stato costituito per perseguire i seguenti obiettivi specifici:
- confermare e verificare l'assenza di continuità economica tra Airport Handling da un lato e SEA e SEAH dall'altro, circostanza garantita in particolare dalla sua gestione di Airport Handling indipendentemente da SEA;
 - permettere l'ingresso di investitori terzi indipendenti nel capitale sociale di Airport Handling per una quota percentuale non inferiore al 30 %.
- (49) Per permettere di attuare tale missione, l'atto costitutivo prevede che il Trust abbia la facoltà di esercitare i seguenti poteri:
- nominare amministratori, componenti del collegio sindacale e altri organi aziendali, scegliendo tra candidati ammissibili che non abbiano responsabilità operative o rapporti di lavoro con SEA o SEAH;
 - richiedere agli amministratori di redigere una relazione sugli eventi di discontinuità economica verificatisi prima della costituzione del Trust e
 - garantire l'applicazione di appropriate procedure volte a impedire che le informazioni commerciali di SEA concedano indebiti vantaggi ad Airport Handling in termini di acquisizione o mantenimento di contratti con le compagnie aeree rispetto ai concorrenti, nell'osservanza dei limiti di cui all'Allegato A dell'atto costitutivo del Trust.

⁽⁹⁾ Airport Handling ha presentato domanda per l'ottenimento di una licenza per la fornitura di servizi di assistenza a terra presso gli aeroporti di Linate e Malpensa il 21 gennaio 2014. L'ENAC ha concesso la licenza ad Airport Handling in data 17 aprile 2014.



- (50) In particolare, l'atto costitutivo del Trust prevede l'obbligo per l'amministratore del Trust di verificare che dalla costituzione di Airport Handling non siano stati posti in essere atti giuridici che abbiano portato al trasferimento, da parte di SEAH ad Airport Handling, di eventuali beni patrimoniali, mobili o immobili, contratti con compagnie aeree e/o fornitori di servizi di assistenza a terra, diritti di proprietà intellettuale o impegni unilaterali che producano effetti economici (ad esempio, garanzie reali o personali) diversi da quelli previsti dall'atto stesso.
- (51) In tal senso, l'atto costitutivo del Trust esclude dall'ambito dei poteri di controllo dell'amministratore del Trust:
- il fatto che Airport Handling sia stata costituita e capitalizzata da SEA;
 - il fatto che Airport Handling abbia assunto personale precedentemente impiegato presso SEAH;
 - il fatto che Airport Handling prenda in affitto da SEAH beni patrimoniali e attrezzature per i servizi di assistenza a terra nell'ambito di un contratto di affitto in scadenza il 28 febbraio 2015.
- (52) Inoltre, l'atto costitutivo del Trust prevede altresì l'obbligo per l'amministratore del Trust di verificare quanto segue:
- a eccezione dei poteri concessi a SEA nell'ambito dell'atto costitutivo del Trust, la gestione operativa di Airport Handling è separata da quella di SEA e rientra sotto il controllo e la supervisione del consiglio di amministrazione i cui componenti sono autonomamente nominati dall'amministratore del Trust;
 - prima o dopo la costituzione del Trust, SEA e Airport Handling non pongono in essere atti giuridici che portino al trasferimento, da parte di SEA, di eventuali beni patrimoniali, mobili o immobili, contratti con compagnie aeree e/o fornitori di servizi di assistenza a terra, diritti di proprietà intellettuale o impegni unilaterali che producano effetti economici (ad esempio, garanzie reali o personali) diversi da quelli previsti dall'atto stesso costitutivo del Trust o richiesti da SEA quale concessionario degli aeroporti di Milano e
 - Airport Handling pone in essere procedure e controlli volti a evitare che possa beneficiare di informazioni commerciali di proprietà di SEA che possano concedere indebiti vantaggi ad Airport Handling in termini di acquisizione o mantenimento di contratti con le compagnie aeree, ad esempio informazioni sui contratti sottoscritti da SEAH in passato o sui requisiti posti dalle compagnie aeree a SEA quale gestore aeroportuale.
- (53) In base all'atto costitutivo del Trust, non è tuttavia compito dell'amministratore del Trust verificare o valutare circostanze in base alle quali:
- rappresentanti di SEA abbiano partecipato a negoziati con presunti dipendenti di Airport Handling;
 - Airport Handling benefici di dipendenti SEA distaccati, e in particolare del suo direttore generale mantenuto nella funzione per l'intera durata del Trust;
 - taluni servizi centralizzati continuino a essere forniti da SEA;
 - SEA possa verificare i livelli di qualità del servizio per assolvere ai propri compiti di gestore aeroportuale presso l'infrastruttura degli aeroporti di Milano;
 - le decisioni sul futuro finanziamento di Airport Handling siano interamente demandate a SEA, senza pregiudicare i diritti del consiglio di amministrazione di Airport Handling di prendere decisioni relativamente all'attuazione del piano industriale.
- (54) Per quanto riguarda l'ingresso di investitori terzi nel capitale sociale di Airport Handling, l'atto costitutivo del Trust prevede che la gestione da parte di SEA della fase iniziale della procedura di apertura del capitale sociale di Airport Handling ad «azionisti legittimati» (vale a dire, persone fisiche o giuridiche, ovvero enti o società controllati dallo Stato italiano, fatta eccezione per società quotate in borsa) e la finalizzazione di tale ingresso entro il 28 febbraio 2015.
- (55) L'atto costitutivo del Trust prevede che qualora al 1° marzo 2015 SEA fosse ancora azionista di Airport Handling con una quota superiore al [...] (*) %, l'amministratore del Trust avrebbe avviato la ricerca di investitori in grado di rispettare le condizioni precedentemente comunicate da SEA a mezzo atto da notificarsi al legale facente funzioni di custode del Trust e soggetto a revisione da parte di SEA in tempo debito. In ogni altro caso, l'amministratore del Trust non è autorizzato a cedere la quota di partecipazione in Airport Handling senza il consenso di SEA.

(*) Segreto professionale



- (56) L'atto costitutivo del Trust prevede altresì che, in seguito alla cessione del [...] (*) % della quota di SEA in Airport Handling, SEA provveda alla ricerca di investitori privati disposti ad acquisire ulteriori partecipazioni al capitale sociale di Airport Handling, tenendo conto di aspetti sociali e dell'obbligo, da parte di SEA, di continuare a garantire i servizi di assistenza a terra presso gli aeroporti di Milano.
- (57) Il 26 agosto 2014 il consiglio di amministrazione di Airport Handling ha approvato un'appendice all'atto costitutivo del Trust. L'appendice prevedeva l'emissione, da parte di Airport Handling, di 20 000 strumenti finanziari partecipativi (SFP), ai sensi dell'articolo 2346, comma 6, del codice civile italiano⁽¹⁰⁾, del valore nominale di 1 000 EUR ciascuno, da offrire a SEA. L'appendice è stato sottoscritto il giorno seguente.
- (58) Il 27 agosto 2014, l'assemblea degli azionisti⁽¹¹⁾ di Airport Handling ha deliberato l'aumento di capitale di Airport Handling da 1,3 milioni di EUR a 5 milioni di EUR. Tale aumento è stato sottoscritto e versato da SEA.
- (59) Nella stessa data, SEA ha trasferito l'intera quota di partecipazione in Airport Handling al Trust e nominato Crowe Horwath Trustee Services (di seguito, l'«amministratore del Trust») quale amministratore del Trust incaricato della gestione di Airport Handling.
- (60) Il 27 agosto 2014 l'amministratore del Trust ha nominato un nuovo consiglio di amministrazione di Airport Handling. Dei cinque dirigenti di alto livello di Airport Handling, [...] (*)⁽¹²⁾. Secondo le autorità italiane, entrambi svolgono le proprie attività nell'interesse esclusivo di Airport Handling sulla base di un contratto di distacco di personale dalla società madre SEA.
- (61) Sempre in data 27 agosto 2014, dopo il conferimento della partecipazione di SEA al Trust, l'assemblea degli azionisti di Airport Handling⁽¹²⁾ ha deliberato la conversione di Airport Handling da società a responsabilità limitata (S.R.L.) in società per azioni (SpA) e l'emissione di 20 000 SFP, offerti in sottoscrizione a SEA al prezzo di 1 000 EUR l'uno. La sottoscrizione e il versamento dell'importo degli SFP da parte di SEA sono avvenuti il giorno seguente e portando il capitale di Airport Handling a 25 milioni di EUR in totale (5 milioni di EUR di capitale azionario e 20 milioni di EUR sotto forma di SFP).

2.4. Tentativo di vendita dei beni patrimoniali di SEAH; contratto di affitto con Airport Handling

- (62) Il 12 novembre 2014, il liquidatore ha pubblicato un avviso per manifestazione di interesse nell'acquisto dei beni patrimoniali di SEAH; l'avviso è stato pubblicato nel Supplemento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*:
- «Italia — Milano: Vendita del parco attrezzature di proprietà costituito a titolo informativo, da: cargo loader, transporter, elevatori, transpallet, nastri semoventi/trainati, scale semoventi/trainate/BAE, trattori elettrici/diesel/ibridi, botti, generatori, condizionatori, compressori, carrelli bagagli/merce 2014/S218-385934 — Avviso per manifestazione di interesse»⁽¹³⁾. Ai fini dell'avviso per manifestazione di interesse, i beni patrimoniali sono state raggruppate in nove lotti.*
- (63) SEAH ha affidato all'Istituto del Marchio di Qualità SpA («IMQ») l'incarico di condurre una valutazione completa dei beni patrimoniali di SEAH e, su tale base, definire il canone di affitto dell'attrezzatura di assistenza a terra di SEAH, nonché il prezzo di vendita dei beni patrimoniali. IMQ ha elaborato due relazioni, una il 25 giugno 2014 relativa al canone di affitto, e una seconda relazione il 16 ottobre 2014 relativa alla divisione dei beni patrimoniali in lotti di vendita. Secondo IMQ, il valore stimato dei beni patrimoniali va inteso come il valore di mercato probabile che beni analoghi, per caratteristiche tecniche, prestazioni, stato di riparazione e stoccaggio, utilizzo ed età, avrebbero in termini monetari.
- (64) Il termine ultimo per la presentazione delle offerte relative ai nove lotti di vendita è stato fissato al 26 gennaio 2015.
- (65) IMQ ha proposto un canone per l'affitto dell'attrezzatura per i servizi di assistenza a terra di SEAH di [...] (*) EUR al semestre ([...] (*) EUR l'anno).

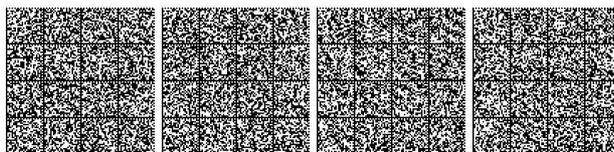
(*) Segreto professionale

⁽¹⁰⁾ Essendo strumenti azionari, gli SFP non sono soggetti all'obbligo di rimborso dell'importo conferito da SEA. Essi non conferiscono diritti amministrativi, ma sono simili alle azioni dal punto di vista dei diritti azionari. In particolare, questi strumenti offrono diritti di partecipazione agli utili e alle riserve e diritti ad altre voci di patrimonio, anche in caso di scioglimento della società.

⁽¹¹⁾ A tale data, SEA risultava essere l'unico azionista di Airport Handling.

⁽¹²⁾ In quella data, il Trust era l'unico azionista di Airport Handling.

⁽¹³⁾ Bando di gara n. 2014/S218-385934 del 12 novembre 2014 nel supplemento alla GU TED (Tenders Electronic Daily): <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:385934-2014:TEXT:EN:HTML&src=0>.



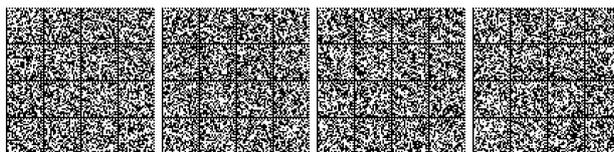
- (66) Il 1° settembre 2014, SEAH e Airport Handling hanno sottoscritto un contratto di affitto in base al quale Airport Handling avrebbe preso in affitto l'attrezzatura per l'assistenza a terra di SEAH a un canone di [...] (*) EUR [...] (*), vale a dire all'importo proposto da IMQ. La scadenza del contratto di affitto è stata fissata al 31 agosto 2015.
- (67) Per confermare la correttezza della valutazione condotta da IMQ, il 1° settembre 2014 Airport Handling e SEAH hanno incaricato un secondo esperto indipendente, la società di consulenza finanziaria Ernst & Young Advisors financial-business SpA («E&Y») di procedere a una nuova valutazione del canone di affitto. In tale contesto, SEAH e Airport Handling avevano concordato contrattualmente che, qualora la seconda valutazione avesse rilevato una differenza di almeno il [...] (*) % dal valore stabilito da IMQ, si sarebbe proceduto a un corrispondente adeguamento del canone contrattuale con effetto retroattivo.
- (68) Il 15 ottobre 2014, E&Y ha trasmesso la propria relazione stabilendo in [...] (*) EUR l'anno il valore di mercato del canone di affitto per i beni patrimoniali di SEAH. Il 25 ottobre 2014, Airport Handling e SEAH hanno concordato sulla necessità di ampliare l'analisi condotta da E&Y, incaricando la società di consulenza di esaminare le condizioni operative reali e lo stato materiale dei beni patrimoniali (E&Y aveva inizialmente basato la sua valutazione su un controllo fisico dei beni patrimoniali a campione). È emerso dall'analisi che gran parte dei macchinari e delle attrezzature non erano idonei all'uso, in considerazione della breve durata del contratto di affitto e degli elevati costi necessari per le riparazioni, tenuto conto della natura obsoleta di buona parte dell'attrezzatura. Secondo il Trust, alla data in cui ha trasmesso le sue osservazioni in merito alla decisione di avvio del procedimento del 2014, SEAH e Airport Handling stavano considerando una soluzione per evitare l'insorgere di un contenzioso. Di conseguenza, il canone di affitto è stato adeguato con effetto retroattivo a [...] (*) EUR l'anno.
- (69) Il 26 novembre 2014, il consiglio di amministrazione di Airport Handling ha deliberato di avviare un'offerta pubblica per l'acquisto di nuova attrezzatura sul mercato. L'11 febbraio 2015, in seguito alla procedura d'appalto, Airport Handling ha sostituito circa il [...] (*) % della sua attrezzatura con attività acquistate sul mercato al costo di circa [...] (*) EUR. Secondo le autorità italiane, l'acquisto è stato finanziato da Airport Handling esclusivamente con risorse proprie.
- (70) Il 9 febbraio 2015, la procedura di gara per la vendita dei beni patrimoniali di SEAH ha avuto esito negativo, in quanto nessun offerente aveva manifestato il proprio interesse all'acquisto dei lotti.
- (71) Il 26 febbraio 2015, SEAH ha ricevuto un primo avviso da Airport Handling, nel quale quest'ultima manifestava il proprio interesse all'acquisto di 6 dei 9 lotti in gara. Il 3 giugno 2015, Airport Handling ha rinnovato la propria manifestazione di interesse. Il 18 settembre 2015, [...] (*) sono stati venduti ad Airport Handling al prezzo indicato nella procedura di gara iniziale di [...] (*) EUR.

2.5. Cessione di una quota di minoranza in Airport Handling

- (72) Come stabilito dall'atto costitutivo del Trust, l'amministratore del Trust ha avviato la procedura per la vendita di una quota di minoranza del capitale sociale di Airport Handling.
- (73) A tale fine, il 27 gennaio 2015 l'amministratore del Trust ha nominato la filiale italiana di BNP Paribas quale suo consulente finanziario in relazione alla vendita di «almeno il 30 %» del capitale sociale di Airport Handling a investitori terzi. Le autorità italiane hanno sottolineato la completa indipendenza di BNP Paribas nel suo ruolo di consulente finanziario nell'ambito della procedura di vendita. BNP Paribas ha programmato le seguenti fasi per la vendita: 1. Valutazione preliminare; 2. Organizzazione della transazione; 3. Chiusura della transazione.
- (74) Cinque investitori interessati hanno presentato offerte non vincolanti per l'acquisto di una quota di partecipazione al capitale di Airport Handling del [...] (*)- [...] (*) %: [...] (*), [...] (*), [...] (*), [...] (*) e [...] (*).
- (75) In base al preliminare di vendita fornito dalle autorità italiane, al fine di permettere all'investitore di esercitare il controllo operativo di Airport Handling l'amministratore del Trust si impegna, per l'intero periodo sospensivo⁽¹⁴⁾, a concedere all'investitore il diritto di nominare la maggioranza del consiglio di amministrazione, ovvero tre componenti su cinque, tra i quali il CEO della società, mentre il presidente del consiglio di amministrazione è nominato dall'assemblea degli azionisti.

(*) Segreto professionale

⁽¹⁴⁾ Periodo sospensivo di 18 mesi (*Long-stop date*) dall'esecuzione e dallo scambio di tutti i documenti e l'esecuzione e l'attuazione di tutte le obbligazioni derivanti dal contratto di vendita.



- (76) Il 21 settembre 2015, l'amministratore del Trust ha sottoscritto un accordo quadro di investimento con D'Nata per la cessione del [...] (*) % delle azioni di Airport Handling. L'accordo prevede quanto segue:
- (77) Investimento iniziale: dopo il via libera all'acquisizione proposta da parte delle autorità di controllo delle fusioni, D'Nata acquisirà il [...] (*) % del capitale sociale di Airport Handling con il diritto di nominare la maggioranza dei componenti del consiglio di amministrazione e l'amministratore delegato. L'obiettivo di questa clausola dell'accordo è stato di concedere a D'Nata, nonostante la società fosse azionista di minoranza, la possibilità di trovarsi realmente nella posizione di un azionista di controllo.
- (78) Investimento ulteriore: in base a un accordo relativo ad un'opzione di acquisto, D'Nata ha il diritto di acquisire un'ulteriore quota di partecipazione del [...] (*) % del capitale di Airport Handling. Un'apposita opzione di vendita per aiuti di Stato garantisce a D'Nata il diritto di rivendere la propria quota di partecipazione del [...] (*) % al prezzo di acquisizione iniziale adeguato in caso di decisione negativa da parte della Commissione, ovvero qualora la procedura relativa all'aiuto di Stato sia ancora in corso 18 mesi dopo il completamento dell'investimento iniziale.
- (79) L'8 febbraio 2016, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato italiana ha dato il via libera all'acquisizione del controllo esclusivo di Airport Handling da parte di D'Nata ai sensi del diritto italiano in materia di controllo delle fusioni. L'amministratore del Trust ha informato la Commissione che, successivamente al via libera, avrebbe proceduto alla finalizzazione dell'investimento da parte di D'Nata l'8 marzo 2016.

2.6. Piano industriale 2014-2017

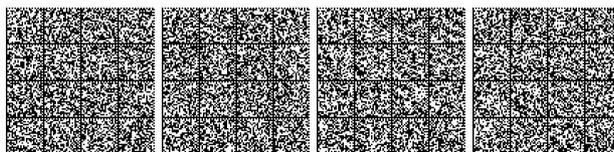
2.6.1. Piano industriale del 14 novembre 2013

- (80) Durante la fase di indagine preliminare, l'Italia ha fornito il piano industriale di Airport Handling del 14 novembre 2013 relativo al periodo 2014-2017 («il piano industriale di novembre 2013»), a dimostrazione del fatto che l'investimento di SEA nel capitale di Airport Handling era conforme al principio dell'investitore operante in un'economia di mercato. I principali elementi del piano sono riportati in sintesi qui di seguito:
- (81) Il piano industriale è incentrato sui servizi di assistenza nelle aree rampa⁽¹⁵⁾ e passeggeri⁽¹⁶⁾, che costituiscono la parte principale delle attività di Airport Handling. Il piano prevedeva nel secondo semestre del 2014 una quota di mercato complessiva della società presso entrambi gli aeroporti di Malpensa e Linate rispettivamente del [50-70] (*) % e del [50-70] (*) % e un'ulteriore crescita di tali quote di mercato rispettivamente al [60-80] (*) % e al [60-80] (*) % entro il 2017.
- (82) Le previsioni elaborate nel piano indicano un aumento dei ricavi operativi grazie al previsto aumento della quota di mercato. Per le entrate complessive è stato ipotizzato un incremento da [...] (*) EUR nella seconda metà del 2014 a [...] (*) EUR nel 2017, sulla base di un aumento annuo previsto del traffico passeggeri nel periodo 2014-2017 compreso tra [...] (*) e [...] (*) %.
- (83) A seguito dell'incremento del numero di contratti a tempo indeterminato, si è previsto l'aumento da [...] (*) ETP nel 2014 a [...] (*) ETP nel 2017 dell'organico medio. I costi del lavoro sono stati stimati a circa il [...] (*) % dei costi operativi complessivi. Il periodo di riferimento SEA avrebbe aumentato la produttività del 12 % facendo leva su tre fattori determinanti:
- miglioramenti in termini di efficienza durante la fase di avviamento di Airport Handling (adeguamento della percentuale di contratti a tempo determinato e contratti a tempo parziale; migliore definizione del programma di lavoro; adeguamento della struttura organizzativa per un utilizzo efficace delle risorse limitando l'uso di lavoratori stagionali; massimizzazione della capacità del personale in essere);
 - economie di scala derivanti dall'incremento di traffico;
 - adeguamenti strutturali nell'ambito dei processi aziendali (migliore pianificazione e organizzazione del lavoro; investimenti in soluzioni tecnologiche in grado di consentire l'automazione parziale o totale di talune attività; correlazione tra spesa per la manodopera ed esiti e risultati aziendali).

(*) Segreto professionale

⁽¹⁵⁾ Servizi lato volo, compresi imbarco/sbarco dei passeggeri, gestione bagagli e merci, bilanciamento del velivolo e distribuzione dei bagagli.

⁽¹⁶⁾ Servizi erogati lato terra.



- (84) I costi iniziali di avviamento per la rinegoziazione di contratti con fornitori e clienti, accordi con il personale, assunzioni, redazione di procedure organizzative/amministrative/operative, spese legali, commissioni bancarie, consulenza e acquisto di beni di minore entità e altre spese sono stati stimati a [...] (*) EUR [...] (*).
- (85) I costi operativi di avviamento, ovvero le spese in conto capitale necessarie per garantire l'operatività ad Airport Handling sono stati stimati a [...] (*) EUR per le nuove attrezzature. Tuttavia, il piano industriale di novembre 2013 aveva previsto l'acquisto da parte di Airport Handling di attrezzature per le attività a terra usate del valore di [...] (*) EUR.
- (86) Per coprire le spese relative a tutti i costi stimati per l'avviamento, il piano industriale evidenzia la necessità di un aumento di capitale di [...] (*) EUR nel [...] (*).

2.6.2. Piano industriale del 6 agosto 2014

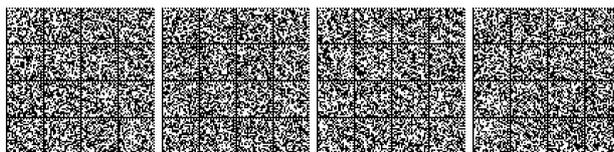
- (87) Durante il corso dell'indagine, l'Italia ha presentato un piano industriale revisionato e datato 6 agosto 2014 per il periodo 2014-2017 («il piano industriale di agosto 2014»), approvato dal consiglio di amministrazione di Airport Handling in data 26 agosto 2014. Secondo le informazioni trasmesse dalle autorità italiane, la revisione era già stata ultimata nel mese di luglio 2014. Le ipotesi principali del piano sono riportate in sintesi come segue:
- (88) Quota di mercato: per quanto riguarda i [...] (*), il piano industriale di agosto 2014 ipotizza una crescita leggermente inferiore rispetto a quella prevista nel precedente piano industriale, con una quota di mercato del [70-80] (*) % nel [...] (*), sulla base dei livelli aggiornati di traffico presunto di [...] (*) e [...] (*).
- (89) Prezzi: i prezzi unitari (per manovra di aeromobile) sono superiori ai prezzi ipotizzati nel piano industriale di novembre 2013 e sono costanti in termini nominali lungo l'intero periodo 2014-2017.
- (90) Costi del personale: i costi stimati per il personale del piano industriale di agosto 2014 sono lievemente superiori a quelli stimati per il piano industriale di novembre 2013 e compresi tra il [...] (*) % e il [...] (*) % dei costi operativi. Tale aumento è dovuto [...] (*).
- (91) Fra gli altri costi presi in esame figurano costi esterni, ammortamenti e accantonamenti, che rappresentano insieme circa il [...] (*) % dei costi operativi complessivi, e costi regolamentati (circa il [...] (*) %) relativi a servizi forniti da SEA ad Airport Handling per l'uso di infrastrutture condivise da usare in comune all'interno dell'aeroporto (in particolare, [...] (*)). In base alle stime riportate nel piano industriale di agosto 2014, [...] (*) EUR dovrebbero essere investiti nell'acquisto di attrezzature. Il [...] (*) % dell'investimento dovrebbe riguardare l'acquisto di nuove attrezzature, mentre il [...] (*) % l'acquisto di veicoli usati sul mercato. Queste cifre si basano sulle offerte sottoposte da potenziali fornitori, ricevute da Airport Handling nel marzo 2014.
- (92) Analogamente al piano industriale di novembre 2013, il piano industriale di agosto 2014 prevede una diminuzione dei costi operativi rispetto alla struttura dei costi di SEAH, da conseguire essenzialmente grazie a un incremento dell'efficienza e alla riduzione di personale.

2.6.3. Valutazioni economiche del piano industriale

2.6.3.1. La relazione BCG

- (93) Airport Handling ha incaricato il *Boston Consulting Group* di condurre una valutazione indipendente preliminare del piano industriale 2014-2017 («Relazione BCG»). BCG ha trasmesso la propria relazione in data 14 ottobre 2014.
- (94) La relazione BCG si basa sul piano industriale approvato il 26 agosto 2014, sul piano industriale redatto a novembre 2013, sull'esperienza e il know-how di BCG in ambito industriale e su dati pubblici relativi agli sviluppi del mercato e ai principali operatori di handling.
- (95) In sintesi, BCG ha valutato le seguenti ipotesi alla base del piano industriale: prospettive finanziarie (in base alle ipotesi sul potenziale di crescita del traffico, della crescita prevista dei volumi gestiti da Airport Handling); costi del personale (sulla base dei costi per ETP; degli aumenti di produttività ipotizzati); investimenti previsti (importo complessivo: [...] (*) EUR).

(*) Segreto professionale



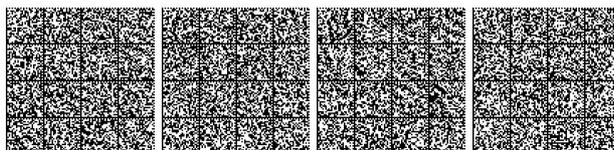
- (96) BCG ha sintetizzato le proprie conclusioni come segue:
- (97) Sostanzialmente, le ipotesi relative ai volumi di traffico a livello di SEA appaiono sostenibili e coerenti con le disposizioni delle principali organizzazioni, in particolare IATA ed Eurocontrol. BCG ha tuttavia indicato che l'aspettativa di conservare un insieme costante di vettori, comprendente vettori a basso costo (*low-cost carrier*, LCC) e cosiddette compagnie aeree tradizionali, non è in linea con l'evoluzione storica dell'assortimento di vettori operanti al terminale di Malpensa, presso il quale negli ultimi quattro anni la percentuale di LCC sarebbe aumentata del [...] (*) %. Inoltre, una nuova normativa nazionale (il cosiddetto *Decreto Linate*) potrebbe indurre alcuni vettori a lasciare lo scalo di Malpensa per scegliere Linate come loro base operativa.
- (98) L'ipotesi di un possibile sviluppo dei volumi gestiti da Airport Handling appare largamente realizzabile. Ciò è da ricondurre, in primo luogo, agli accordi che risultano sottoscritti alla data in cui BCG ha redatto la relazione, i quali garantirebbero una quota di mercato del [60-70] (*) %; in secondo luogo, l'obiettivo di una quota di mercato pari al [70-80] (*) % da raggiungersi entro il 2017 sarebbe sostenibile alla luce delle attuali dinamiche concorrenziali all'interno del settore, nonché della quota di mercato storica di SEAH del [70-80] (*) %.
- (99) Secondo BCG, le trattative in corso con SEA sembravano avvalorare le ipotesi relative al raggiungimento del livello di entrate derivanti dai servizi erogati al gestore aeroportuale. Tuttavia, BCG non è stata in grado di valutare le entrate attese per l'ultimo anno del piano industriale (2017) a causa della ipotizzata durata biennale del contratto.
- (100) Le ipotesi relative agli aumenti dei costi medi unitari per il personale dell[...] (*) % l'anno dal 2014 al 2017 sarebbero ampiamente in linea con l'accordo sottoscritto tra l'Associazione Italiana Gestori Aeroporti, Assaeroporti, e i sindacati a ottobre 2014.
- (101) L'aumento del [...] (*) % della produttività delle risorse sembra essere ampiamente sostenibile, in quanto si era già registrato un incremento di produttività dell[...] (*) % al momento della redazione della relazione e, in secondo luogo, perché il restante [...] (*) % appare essere un aumento ragionevole alla luce delle leve organizzative e della fase tecnica di attuazione attuali.
- (102) BCG ha altresì riscontrato che il budget di [...] (*) EUR destinato agli investimenti sembra essere ampiamente in linea con l'acquisto di una nuova flotta che consiste prevalentemente di nuovi veicoli (95 %), come evidenziato dai valori di acquisto dettagliati indicati nelle offerte ricevute da Airport Handling a maggio 2014.
- (103) BCG ha evidenziato che, in sintesi, il margine di profitto previsto dal piano industriale fino al 2017 ([...] (*) %, [...] (*) EUR) sembrerebbe ampiamente in linea con la redditività media di un campione significativo di altre società europee pubbliche o private, ovvero leggermente inferiore alla redditività media (sulla base di un confronto con *Portway*, *Acciona*, *Aviapartner*, *Fraport* e *ATA-Handling*). Tuttavia, BCG ha sottolineato che l'effettiva evoluzione del mix di traffico, nonché i possibili impatti di una nuova normativa relativa a Linate (*Decreto Linate*) può portare a una riduzione del traffico presso lo scalo di Malpensa.

2.6.3.2. La relazione Brattle

- (104) SEA ha incaricato il gruppo *Brattle* di analizzare l'aumento di capitale di Airport Handling da parte di SEA, verificando in particolare se l'investimento fosse conforme al principio dell'investitore operante in un'economia di mercato. Il gruppo *Brattle* ha trasmesso la propria relazione in data 30 marzo 2015.
- (105) Secondo la relazione *Brattle*, l'analisi si basa su informazioni note a SEA al momento della decisione di investire in Airport Handling, nonché su dati pubblici concernenti la posizione concorrenziale di SEA. Secondo la relazione *Brattle* le ipotesi formulate nel piano industriale di novembre 2013 sono le più rilevanti ai fini del principio dell'investitore operante in economia di mercato, in quanto rappresentano i fattori su cui SEA si è basata per il suo investimento⁽¹⁷⁾.
- (106) Secondo la relazione *Brattle*, è possibile dissipare il dubbio espresso dalla Commissione nella decisione di avvio del procedimento del 2014, ovvero il fatto che il piano industriale di Airport Handling fosse troppo ottimistico, se si considera che le ipotesi fondamentali del piano industriale si sono nella pratica concretizzate. In particolare, la quota di mercato di Airport Handling nel 2014 è stata di gran lunga superiore alle previsioni del piano industriale di novembre 2013.

(*) Segreto professionale

(17) Relazione *Brattle*, pag. 1, paragrafo 1 e pag. 7, paragrafo 34.



- (107) Secondo la relazione Brattle, i prezzi unitari (ovvero i prezzi praticati da Airport Handling per ciascuna manovra di aeromobile) indicati nel piano industriale di agosto 2014 si basano su contratti già sottoscritti con le compagnie aeree e sono pari in media a [...] (*) EUR, laddove tale valore è superiore al prezzo ipotizzato nel piano industriale di novembre 2013, compreso tra i [...] (*) EUR nel 2014 e i [...] (*) EUR nel 2017. Ciò ha fatto sì che gli esperti giungessero alle seguenti conclusioni: a, i prezzi di mercato indicati nel piano industriale di agosto 2014 sono più in linea con l'andamento concretamente realizzatosi, in quanto basati su contratti firmati. In secondo luogo, il piano industriale di novembre 2013, alla base della decisione di investimento di SEA, ha effettivamente sottostimato il prezzo di mercato che Airport Handling poteva applicare. In terzo luogo, ciò conferma che i prezzi di mercato del piano industriale di novembre 2013 erano non solo ragionevoli, ma in effetti troppo bassi.
- (108) Da ultimo, gli esperti hanno sottolineato che i prezzi di mercato negoziati da Airport Handling con le compagnie aeree erano inferiori ai prezzi realmente applicati da SEAH.
- (109) Gli esperti concordano che, come anticipato nel piano industriale di novembre 2013, la quota di mercato iniziale per Airport Handling può apparire elevata per un nuovo concorrente. Tuttavia, essi ipotizzano che un investitore privato operante in economia di mercato avrebbe saputo che con il venir meno di SEAH si sarebbe creata una situazione insolita, in cui gran parte dei contratti di handling presso gli aeroporti SEA sarebbero stati «messi in palio». Gli esperti concludono che Airport Handling avrebbe pertanto tratto vantaggio da questa situazione allo stesso modo in cui avrebbero potuto farlo gli altri operatori presenti presso gli aeroporti di Milano. In base alla relazione, inoltre, la quota di mercato prevista di Airport Handling sarebbe in linea con quelle relative agli aeroporti italiani di grandi dimensioni, nei quali il gestore più grande detiene una quota di circa il 70 % del mercato. Gli esperti avevano inoltre concluso che Airport Handling è il solo gestore con attività e attrezzature sufficienti a garantire un servizio completo 24 ore su 24, circostanza che costituirebbe un vantaggio fondamentale nei confronti dei suoi concorrenti.
- (110) Gli esperti hanno altresì riscontrato che la presenza di costi del personale più bassi era una delle motivazioni principali per le quali si prevedeva che Airport Handling sarebbe stato redditizio nonostante SEAH fosse stato in perdita. Gli esperti hanno ritenuto ragionevole una tale ipotesi, in quanto Airport Handling stava rinegoziando nuovi contratti di lavoro in base ai quali i lavoratori acconsentivano a lavorare 20 giornate in più l'anno rispetto ai precedenti contratti SEAH.
- (111) Secondo la relazione Brattle, inoltre, mentre i costi del lavoro erano stati leggermente sottostimati nel piano industriale di novembre 2013, quello di agosto 2014 ha riportato costi ETP di [...] (*) EUR/ora, [...] (*) EUR/ora.
- (112) Gli esperti ritenevano che, investendo in Airport Handling, un investitore privato operante in una economia di mercato si sarebbe aspettato di guadagnare un tasso interno di rendimento (*internal rate of return*, IRR) pari o superiore al costo medio ponderato del capitale (*weighted average cost of capital*, WACC) in base alla teoria finanziaria standard. In questo caso, i calcoli hanno confermato che in ogni scenario l'IRR atteso del progetto è superiore al WACC. Pertanto, un investitore privato si sarebbe aspettato di trarre profitto dall'investimento in Airport Handling.
- (113) Il consulente ha altresì evidenziato che al momento della decisione di SEA di costituire Airport Handling nel 2013, il fondo privato F2i deteneva il 44,31 % del capitale della società. F2i nomina due componenti del consiglio di amministrazione di SEA e secondo la relazione Brattle nessun membro del consiglio di amministrazione aveva votato contro la proposta di investimento in Airport Handling da parte di SEA, il che comproverebbe che si prevedeva che l'investimento sarebbe stato redditizio e che pertanto era in linea con il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato.
- (114) Secondo la relazione Brattle, inoltre, un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe considerato relativamente bassa la probabilità che la Commissione riscontrasse una continuità economica tra SEAH e Airport Handling e chiedesse pertanto ad Airport Handling di rimborsare l'aiuto ritenuto incompatibile nella decisione di recupero, in quanto SEA aveva posto in essere misure volte a proteggere Airport Handling e prevenire la continuità economica, ad esempio la costituzione del Trust. Secondo la valutazione finanziaria del gruppo Brattle relativa al piano industriale del novembre 2013, qualora la probabilità dell'accertamento della continuità economica fosse stata inferiore al [...] (*) % (sulla base del costo del capitale proposto da SEA) o inferiore al [...] (*) % (sulla base del costo del capitale proposto da Brattle), l'investimento di SEA in Airport Handling sarebbe stato compatibile con il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato. Secondo Brattle, alla luce del contesto e, in particolare, della notifica della Commissione, era ragionevole ritenere che un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe valutato tale probabilità inferiore al [...] (*) % e che avrebbe dunque investito in Airport Handling per motivazioni puramente economiche.

(*) Segreto professionale



2.7. Riduzione annunciata della portata delle attività economiche di Airport Handling

- (115) L'Italia ha proposto di ridurre ulteriormente la portata delle attività attualmente svolte da Airport Handling rispetto a quelle svolte in passato da SEAH. La proposta riguarda, in particolare, [...] (*).
- (116) Attualmente SEA [...] (*) sulla base di un nuovo e diverso accordo che scadrà il 31 dicembre 2018.
- (117) SEA ha espresso la volontà di porre fine, al più tardi il 31 dicembre 2016, all'accordo relativo al [...] (*) a decorrere dalla stessa data, togliendo il servizio ad Airport Handling, nonché di assumere circa [...] (*) dipendenti di Airport Handling che svolgono al momento mansioni di [...] (*). In seguito a questo cambiamento, il fatturato di Airport Handling che si aggirava sui [...] (*) EUR nel suo primo anno di attività, diminuirebbe di circa [...] (*) EUR.

3. MOTIVAZIONI DELL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

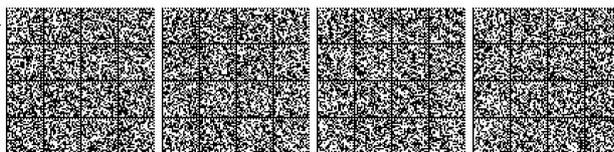
3.1. Sulla continuità economica e sul trasferimento dell'obbligo di restituzione

- (118) Nella decisione di avvio del procedimento del 2014 la Commissione ha espresso l'opinione preliminare che nella fattispecie risultassero ampiamente soddisfatti i criteri individuati dalla Corte di giustizia per stabilire se un'impresa diversa dal beneficiario dell'aiuto iniziale possa essere ritenuta responsabile della restituzione dell'aiuto. In particolare:
- anche se il personale sarebbe stato riassunto da Airport Handling, l'accordo sottoscritto tra SEA, SEAH e i sindacati il 4 novembre 2013 evidenzia che agli ex dipendenti di SEAH sono stati garantiti tutti i diritti acquisiti nell'ambito dei precedenti contratti con SEAH;
 - secondo le informazioni disponibili alla Commissione in quella fase, anche prima della scadenza dei principali contratti con le compagnie aeree SEA e Airport Handling si erano impegnate in attività comuni di marketing volte a rassicurare i vettori aerei che operano nell'aeroporto sul fatto che SEA avrebbe continuato l'attività di assistenza a terra attraverso la sua nuova controllata Airport Handling al termine della procedura di liquidazione di SEAH;
 - le attrezzature necessarie all'espletamento di servizi di assistenza a terra sarebbero state affittate ad Airport Handling da parte di SEAH in attesa della (eventuale) vendita di tali beni patrimoniali a terzi nell'ambito della procedura di gara aperta. La Commissione ha ritenuto che l'argomentazione delle autorità italiane secondo cui tali mezzi sarebbero oggetto di un contratto di locazione stipulato a prezzi di mercato potesse essere accolta, nella misura in cui il valore dei beni in questione fosse determinato da un esperto designato dalla società madre SEA e la vendita di tali beni non fosse certa;
 - la nuova attività di gestione dei servizi di assistenza a terra avrebbe fatto capo allo stesso proprietario di SEAH, ovvero SEA. La Commissione ha ritenuto la proposta delle autorità italiane di aprire a terzi il 20 % del capitale del nuovo operatore di servizi di assistenza a terra non sufficiente a garantire la discontinuità rispetto a SEAH in quanto, in primo luogo, la proposta si limitava a una partecipazione di minoranza e, in secondo luogo, non erano state fornite garanzie in tal senso. Per di più, l'apertura del capitale si sarebbe verificata soltanto dopo l'ingresso di Airport Handling nel mercato.
 - i tempi — successivi all'adozione della decisione di recupero — e la logica economica della creazione della nuova società di servizi di assistenza a terra indicavano che il piano pre-notificato dall'Italia costituisse un meccanismo volto ad eludere l'obbligo di restituzione.
- (119) La Commissione ha pertanto ritenuto in via preliminare che l'obiettivo e l'effetto della costituzione della nuova società potessero consistere nell'elusione dell'obbligo di restituire gli aiuti e che Airport Handling fosse il successore di SEAH. Su tali basi, la Commissione ha espresso l'opinione preliminare secondo cui Airport Handling potesse essere ritenuta obbligata alla restituzione dell'aiuto concesso a SEAH in passato e giudicato incompatibile con il mercato interno nella decisione di recupero del 2012.

3.2. Sull'aumento di capitale

- (120) La Commissione ha espresso l'opinione preliminare secondo cui le decisioni di SEA di costituire Airport Handling e di effettuare un aumento di capitale nella società fossero imputabili allo Stato: anzitutto, la Commissione ha osservato che il Comune di Milano deteneva una quota di partecipazione del 54,81 % in SEA e che si dovesse pertanto ritenere che lo Stato fosse in grado di influenzare i processi decisionali di SEA e fosse partecipe delle decisioni assunte dalla società. In secondo luogo, la Commissione ha fatto riferimento a talune affermazioni fatte da rappresentanti delle autorità italiane in relazione alla questione, che sembravano indicare che la creazione di Airport Handling fosse stata organizzata dalle autorità italiane, in particolare per proteggere i posti di lavoro presso gli aeroporti di Milano.

(*) Segreto professionale

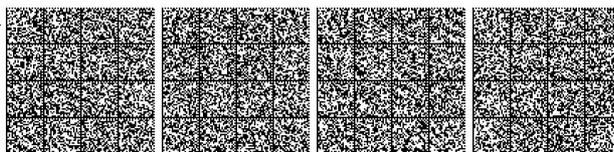


- (121) Inoltre, risultando SEA controllata dalle autorità italiane, la Commissione è giunta alla conclusione preliminare che l'aumento di capitale finanziato da SEA riguardasse risorse statali.
- (122) La Commissione ha altresì espresso l'opinione preliminare secondo cui SEA non ha agito come un investitore operante in una economia di mercato nell'effettuare l'aumento di capitale a favore di Airport Handling.
- (123) Anzitutto, la Commissione ha espresso dubbi in merito al fatto che un investitore avrebbe effettuato un conferimento di capitale a favore di Airport Handling nel momento in cui lo ha fatto SEA, in quanto i servizi della Commissione avevano già informato le autorità italiane del fatto che la costituzione prevista di un nuovo fornitore di servizi di assistenza a terra avrebbe presumibilmente determinato la continuità economica e dunque fatto sorgere l'obbligo, in capo alla nuova società, di rimborsare l'aiuto ritenuto incompatibile nella decisione di recupero del 2012. Il piano industriale di novembre 2013 non ha, tuttavia, tenuto conto del rischio del trasferimento dell'obbligo di recupero da SEAH ad Airport Handling.
- (124) In secondo luogo, la Commissione ha espresso dubbi in merito al fatto che il piano industriale su cui si basa la decisione di SEA di investire in Airport Handling poggiasse su presupposti validi.
- (125) La Commissione ha pertanto ritenuto che l'investimento di 25 milioni di EUR effettuato da SEA in Airport Handling non risultasse fondato su valutazioni economiche paragonabili a quelle che, in circostanze pertinenti, avrebbe effettuato un investitore privato razionale in una situazione analoga prima di compiere un tale investimento per determinarne la redditività futura. Su tale base, la Commissione ha espresso l'opinione preliminare secondo cui l'aumento di capitale di 25 milioni di EUR si configurasse come un aiuto di Stato a favore di Airport Handling.

4. OSSERVAZIONI DELL'ITALIA

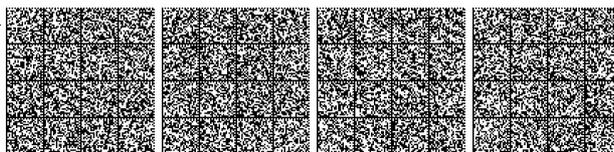
4.1. Sulla continuità economica

- (126) L'Italia ha ricordato che, sulla base di una giurisprudenza consolidata, il recupero di aiuti di Stato illegali e incompatibili mira a eliminare la distorsione della concorrenza causata dal vantaggio concorrenziale causato dall'aiuto illegale. Di conseguenza, l'aiuto illegale e incompatibile deve essere recuperato presso le imprese che ne hanno effettivamente tratto vantaggio. L'obbligo di restituzione può essere esteso a imprese diverse dal beneficiario originario dell'aiuto solo nel caso in cui siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:
- è stato dimostrato che la società continua l'attività dell'impresa beneficiaria e
 - la società conserva il beneficio effettivo derivante dal vantaggio concorrenziale legato l'aiuto.
- (127) Le autorità italiane sono dell'opinione che in questo caso il trasferimento del vantaggio concorrenziale legato all'aiuto concesso a SEAH possa escludersi a priori.
- (128) In particolare, l'Italia rileva che il supposto vantaggio concesso a SEAH è stato definito dalla Commissione ai considerando 219 e successivi della sua decisione di recupero come corrispondente al risarcimento per le perdite subite da SEAH nel periodo 2002-2010. Come indicato dalla Commissione, tali perdite erano state generate dagli elevati costi del personale, che rappresentano una quota rilevante della struttura dei costi di un fornitore di servizi di assistenza a terra. Poiché gli aumenti di capitale qualificati come aiuto di Stato dalla Commissione sono serviti essenzialmente a coprire perdite risultanti dagli eccessivi costi del personale di SEAH, l'Italia ritiene che il vantaggio concorrenziale di cui SEAH ha beneficiato sia stato eliminato *ipso facto* con la sua liquidazione e uscita dal mercato.
- (129) L'Italia ha altresì osservato che anche se una parte, sebbene esigua, del vantaggio concorrenziale inerente all'aiuto erogato a SEAH potesse essere associata ai beni patrimoniali della società, ossia ai beni utilizzati da SEAH per svolgere la sua attività di assistenza a terra presso gli aeroporti di Milano, questi beni non sarebbero comunque soggetti al trasferimento da SEAH ad Airport Handling. Esse verrebbero, piuttosto, concessi in affitto da SEAH ad Airport Handling a condizioni di mercato in attesa della loro vendita sul libero mercato.
- (130) L'Italia ha altresì osservato che, anche se un vantaggio concorrenziale fosse stato effettivamente trasferito da SEAH ad Airport Handling, nel caso in esame non sarebbe possibile stabilire che Airport Handling continui di fatto l'attività economica di SEAH.
- (131) Anzitutto, non sarebbe avvenuto alcun trasferimento, di fatto o di diritto, di contratti di lavoro tra SEAH e Airport Handling. Secondo le autorità italiane, Airport Handling aveva solo impiegato, a condizioni sostanzialmente nuove, il personale strettamente necessario allo svolgimento dell'attività di assistenza a terra. Inoltre, i nuovi contratti di lavoro erano disciplinati da un regime diverso (sezione relativa ai gestori anziché sezione relativa agli operatori aeroportuali del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL)) e da una diversa associazione professionale di lavoratori (*Assohandlers* anziché *Assoaeroporti*). Su tale base, l'Italia ha osservato che Airport Handling ha conseguito una riduzione dei costi del personale, con conseguente significativo incremento della produttività.



- (132) L'Italia ha inoltre aggiunto che l'affermazione della Commissione nella decisione di avvio del procedimento del 2014, secondo la quale agli ex dipendenti di SEAH sarebbero stati garantiti i diritti acquisiti in forza di precedenti contratti con SEAH, non è suffragata da elementi di prova concreti. Secondo l'Italia, l'accordo del 4 novembre 2013 non ha fornito alcuna garanzia agli ex dipendenti di SEAH in quanto a diritti acquisiti e ha chiaramente espresso la necessità di nuovi contratti di lavoro basati su nuove condizioni.
- (133) Analogamente, non sarebbe avvenuto alcun trasferimento di contratti tra SEAH e i vettori aerei operanti negli aeroporti di Milano in favore di Airport Handling. Secondo l'Italia, allo scadere dei contratti tra SEAH e i vettori aerei Airport Handling ha provveduto a negoziare *ex novo* i contratti con i vettori aerei operanti negli aeroporti di Milano. Inoltre, secondo l'Italia SEA e Airport Handling non si sono impegnate in attività comuni di marketing a tal fine, contrariamente alle osservazioni della Commissione riportate nella decisione di avvio del procedimento del 2014, che l'Italia ritiene non essere suffragate da elementi concreti di prova. Tale circostanza sarebbe in ogni caso irrilevante ai fini della valutazione della continuità economica tra SEAH e Airport Handling. A tale riguardo, l'Italia ha ricordato che Airport Handling presenta attualmente un portafoglio clienti diverso da quello di SEAH. Piuttosto, Airport Handling da un lato avrebbe concluso taluni contratti con vettori aerei che non erano clienti SEAH e, dall'altro, non sarebbe riuscita a mantenere alcuni degli ex clienti di SEAH.
- (134) Le autorità italiane hanno affermato che il fatto che un piano industriale di Airport Handling preveda una quota di mercato [...] (*) non può, di per sé, essere considerato prova di continuità economica. Una tale quota di mercato dovrebbe essere valutata alla luce dell'obiettivo, perseguito da Airport Handling, di raggiungere il profitto nel medio periodo.
- (135) L'Italia ha altresì sostenuto che Airport Handling non è coinvolta nella procedura di vendita dei beni patrimoniali di SEAH e che pertanto non vi sarebbe alcun trasferimento di beni patrimoniali tra le due società. Inoltre, le autorità italiane ritengono che il semplice fatto che i beni patrimoniali del beneficiario dell'aiuto vengano date in affitto a una terza impresa non può costituire prova sufficiente del fatto che quest'ultima abbia beneficiato del vantaggio concorrenziale connesso all'aiuto. Le autorità italiane ritengono che, affinché ciò possa costituire un'indicazione di continuità, l'affitto di questi beni debba avvenire a un prezzo inferiore al prezzo di mercato. In questo caso, tuttavia, il prezzo di affitto sarebbe stato determinato da una società indipendente (IMQ).
- (136) L'Italia ha altresì ricordato che l'assetto azionario di SEA è notevolmente diverso rispetto al periodo in cui è stato concesso il presunto aiuto a SEAH. Mentre nel periodo 2002-2010 SEA era una società interamente a capitale pubblico, un investitore privato, il fondo F2i, detiene attualmente il 44,31 % del suo capitale.
- (137) Inoltre, è opinione dell'Italia che la costituzione del Trust garantisca ulteriormente l'assenza di continuità tra SEAH e Airport Handling. Effettivamente, come previsto dall'atto costitutivo del Trust, le attività dell'amministratore del Trust dovrebbero essere strumentali al raggiungimento dei seguenti obiettivi:
- garantire la gestione indipendente della quota di partecipazione di SEA in Airport Handling, assumendo il controllo esclusivo della società e garantendo in tal modo l'assenza di interessi e/o flusso di informazioni tra Airport Handling e il gruppo SEA, con particolare riferimento a SEAH e alle attività di assistenza a terra precedentemente svolte da SEAH negli aeroporti di Milano;
 - consentire l'ingresso nel capitale sociale di Airport Handling di nuovi investitori privati non legati al gruppo SEA, in una prima fase in percentuale non inferiore al [...] (*) %.
- (138) In seguito al trasferimento del 100 % della quota di partecipazione di SEA in Airport Handling al Trust, l'amministratore del Trust è stato iscritto nel registro delle imprese in qualità di azionista unico della società. In questa veste, l'amministratore del Trust esercita un controllo pieno e sostanziale sulla quota di partecipazione di SEA in Airport Handling.
- (139) In qualità di azionista unico di Airport Handling l'amministratore del Trust è tenuto, tra l'altro, a svolgere le seguenti attività:
- esercitare i diritti di voto sulla nomina degli organi di gestione di Airport Handling in modo indipendente e senza alcuna interferenza da parte di SEA, e in modo tale da garantire che i componenti di tali organi non ricoprano o abbiano ricoperto, ovvero siano o siano stati alle dipendenze di SEA o SEAH. Al momento del trasferimento della quota di partecipazione di SEA al Trust, tutti i componenti degli organi di gestione di Airport Handling nominati da SEA hanno presentato le loro dimissioni e sono stati sostituiti da soggetti nominati dall'amministratore del Trust;

(*) Segreto professionale



- monitorare la discontinuità economica tra SEAH e Airport Handling, richiedendo la redazione, a intervalli regolari, di relazioni sulla gestione della società, la corretta attuazione del piano industriale, la quota di mercato e le prospettive di sviluppo;
- garantire che siano poste in essere procedure volte a prevenire che Airport Handling tragga un indebito vantaggio dalle informazioni detenute da SEA nell'acquisizione o nel mantenimento di contratti con vettori aerei o fornitori di beni o servizi;
- verificare che non vi sia stata alcuna transazione di vendita tra SEAH e Airport Handling.

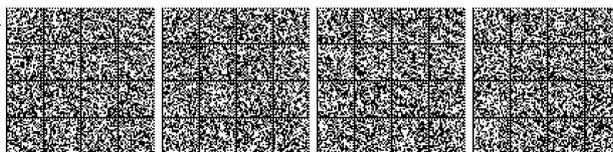
4.2. Sull'aumento di capitale

4.2.1. Sulle risorse statali e sulla possibilità di attribuzione

- (140) L'Italia ritiene che lo stato di impresa pubblica di SEA non sia sufficiente a concludere che le sue risorse si configurino come risorse pubbliche ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. A tale riguardo, l'Italia ha ricordato che le risorse finanziarie di Airport Handling non sono di proprietà o sotto il controllo di SEA, essendo la sua quota di partecipazione in Airport Handling gestita da un organo indipendente, il Trust, in totale autonomia da SEA.
- (141) SEA non avrebbe pertanto la possibilità di esercitare i tipici poteri degli azionisti di maggioranza, ovvero, tra gli altri, il potere di nominare i componenti degli organi di gestione della società controllata e dunque di partecipare in maniera decisiva alla gestione della società.
- (142) Secondo l'Italia, la Commissione non può dedurre l'imputabilità delle misure contestate allo Stato dal solo fatto che è fortemente improbabile che tali misure siano state assunte senza alcun intervento da parte dello Stato. Secondo l'Italia, la Commissione è tenuta ad addurre elementi di prova di livello particolarmente elevato. Le misure in esame possono essere considerate imputabili allo Stato solo nella misura in cui l'azionista pubblico di SEA abbia svolto un ruolo fondamentale nella decisione relativa all'aumento di capitale a favore di Airport Handling. In tal senso, l'Italia ritiene importante osservare che l'articolo 15 dello statuto di SEA stabilisce che le delibere relative, in particolare, agli aumenti di capitale delle società controllate devono essere approvate con il voto favorevole di almeno sei membri su sette, circostanza che presuppone l'approvazione da parte di amministratori nominati dall'investitore privato F2i. Ne consegue che, pur detenendo la maggioranza delle azioni di SEA, l'azionista pubblico non può effettivamente deliberare un aumento di capitale senza ricorrere al consenso (o meglio, al voto decisivo) di amministratori nominati dall'azionista privato.
- (143) Inoltre, l'Italia ha sostenuto che affermazioni quali quelle rese dal ministero delle infrastrutture e dei trasporti, volte a rassicurare i lavoratori, citate dalla Commissione nella sua decisione di avvio del procedimento, sono pienamente in linea con la prassi europea e italiana e pertanto non possono essere utilizzate come prova dell'imputabilità della misura allo Stato. Le affermazioni in oggetto vanno considerate come dichiarazioni politiche volte a mitigare le conseguenze negative della disoccupazione.
- (144) Su tale base, l'Italia ritiene che l'investimento di SEA in Airport Handling non sia imputabile allo Stato, non riguardi risorse statali e non si configuri come aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

4.2.2. Sull'esistenza di un vantaggio economico

- (145) L'Italia ha ricordato che l'azionista privato contribuisce agli aumenti di capitale in proporzione alla quota di capitale detenuta in SEA, che è pari al 44,31 %. Secondo le autorità italiane, la partecipazione dell'investitore privato F2i ha un impatto economico reale ed è significativa. A tale riguardo, l'Italia ritiene importante evidenziare che in base alla prassi seguita dalla Commissione, un investimento privato pari a circa un terzo dell'investimento complessivo è ritenuto significativo. Le autorità italiane ritengono che ciò sia di per sé sufficiente a escludere che l'aumento di capitale si configuri come aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.
- (146) In secondo luogo, l'Italia sostiene che il piano industriale di Airport Handling è stato valutato da un esperto indipendente, che è giunto alla conclusione che l'investimento di SEA sia giustificato sotto il profilo puramente economico e che sia pertanto in linea con il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato.
- (147) Su tale base, l'Italia ritiene che l'investimento di SEA in Airport Handling sia stato effettuato in circostanze accettabili da parte di un investitore privato operante in normali condizioni di mercato e che la misura non si configuri pertanto come aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.



5. OSSERVAZIONI DEI SOGGETTI INTERESSATI

- (148) Alla Commissione sono pervenute le osservazioni di SEAH (in liquidazione), Milan Airport Handling Trust e Airport Handling, SEA e di un soggetto interessato che ha richiesto l'anonimato.

5.1. Osservazioni di Milan Airport Handling Trust e Airport Handling (di seguito, il «Trust»)

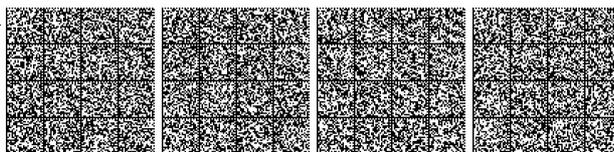
5.1.1. Sul trasferimento della manodopera

- (149) Secondo il Trust, sin dall'inizio della sua attività Airport Handling ha strutturato il suo modello aziendale sulla base di una logica economica diversa da quella di SEAH, perseguendo l'obiettivo di operare sul mercato in maniera indipendente e raggiungendo la redditività senza interventi di capitale da parte del suo azionista.
- (150) In particolare, Airport Handling aveva sempre ritenuto che il suo modello aziendale si sarebbe dovuto basare su una modulazione della manodopera organizzata secondo criteri di efficienza e pertinenza. Secondo il Trust, l'attività di assistenza a terra è caratterizzata da picchi di lavoro in determinati periodi dell'anno (ad esempio, in estate). Per far fronte a questi rapidi cambiamenti della domanda, il fornitore di servizi deve rispondere in modo flessibile assumendo personale temporaneo in quei periodi in cui l'assunzione è giustificata in relazione al volume di attività richiesta.
- (151) Mentre SEAH ha prevalentemente utilizzato [...] (*) (a [...] (*)), Airport Handling ha adottato una strategia basata sull'ampio ricorso [...] (*) (ad esempio, [...] (*)). Sebbene richieda attività di formazione, gestione e coordinamento più complesse, ciò garantisce al contempo maggiore flessibilità e, di conseguenza, la diminuzione dei costi operativi. Secondo il Trust, tale strategia ha permesso di conseguire [...] (*) (al 31 dicembre 2014, Airport Handling impiegava [...] (*)).
- (152) Il Trust ha affermato che non vi è stato alcun trasferimento di contratti tra SEAH e Airport Handling, come dimostrerebbero le seguenti circostanze:
- Airport Handling ha effettuato il reclutamento del proprio personale sulla base di un piano definito in completa autonomia, in base ai volumi di traffico attesi e alla specifica organizzazione del lavoro, riuscendo a ottenere una riduzione significativa della manodopera rispetto a quella impiegata presso SEAH;
 - gli ex dipendenti di SEAH sono stati assunti da Airport Handling a condizioni formalmente e sostanzialmente differenti, secondo un modello industriale diverso da quello di SEAH.
- (153) Inoltre, il Trust ha ricordato il clima di forte opposizione e i difficili rapporti con le organizzazioni sindacali 2014. Secondo il Trust è evidente che se, in effetti, Airport Handling avesse riassunto gli ex dipendenti di SEAH alle stesse condizioni, tali dipendenti non avrebbero avuto motivo di reclamare. Al contrario, la forte opposizione dei sindacati all'accordo di giugno 2014 dimostrerebbe che i lavoratori erano pienamente consapevoli del peggioramento delle loro condizioni di impiego.

5.1.2. Sui contratti con i vettori aerei

- (154) Anzitutto, il Trust ha affermato che i contratti con i vettori aerei sono per loro natura non trasferibili a terzi. L'articolo 3.2 dell'accordo sui servizi di assistenza a terra prevede espressamente che, salvo in casi eccezionali da concordarsi con le società fornitrici di servizi di assistenza a terra, in base al contratto il vettore non è autorizzato ad assegnare compiti a terzi:
- Il vettore non può incaricare nessun'altra persona, società od organizzazione dei servizi di assistenza a terra che la società ha convenuto di prestare in virtù dell'accordo, salvo nei casi convenuti tra le parti.*
- (155) Il Trust ha fornito numerose dichiarazioni di compagnie aeree che non avevano condotto procedure di gara conformi alle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici per la selezione di Airport Handling come gestore di servizi di assistenza a terra. Tali compagnie aeree hanno affermato che Airport Handling era stata comunque selezionata in seguito a una procedura concorrenziale basata sulla comparazione con altri fornitori di servizi di assistenza a terra.
- (156) Inoltre, il Trust ha ricordato che la durata dell'accordo di fornitura di assistenza a terra è definita dal vettore aereo e spesso prevede la possibilità di risoluzione per quest'ultimo con preavviso. Ad esempio, il contratto standard IATA prevede che ciascuna parte possa recedere dal contratto con un preavviso di 60 giorni. Il contratto con il vettore aereo non è pertanto necessariamente un contratto di lungo termine che protegge potenzialmente il gestore dalla concorrenza. In effetti, i vettori possono recedere dal contratto se ottengono condizioni migliori da altri fornitori di servizi.

(*) Segreto professionale



- (157) Secondo il Trust, quando SEAH è uscita dal mercato e Airport Handling ha negoziato nuovi contratti con i vettori aerei, questi hanno proposto ad Airport Handling, come pure ad altri fornitori di servizi, condizioni diverse e più favorevoli di quelle ottenute da SEAH. Sempre secondo il Trust, è abbastanza frequente che un vettore aereo decida di porre fine al contratto quando ottiene condizioni più favorevoli da altri gestori concorrenti o che minacci di recedere dal contratto qualora il gestore attuale non sia disposto a migliorare la propria offerta rispetto a quella di altri fornitori.
- (158) Airport Handling ha iniziato la sua attività presso gli aeroporti di Milano in data 1° settembre 2014 dopo il trasferimento della quota di SEA al Trust. Sebbene Airport Handling abbia inizialmente notificato a ENAC e ai vettori aerei il 1° luglio 2014 quale data di inizio della sua attività, i ritardi causati dal trasferimento delle azioni al Trust e le difficoltà con i sindacati hanno ulteriormente posticipato l'avvio delle operazioni al 1° settembre 2014.
- (159) Alla data del 28 febbraio 2015, Airport Handling aveva in essere contratti per la fornitura di servizi di assistenza a terra con [...] (*) compagnie aeree, [...] (*) operanti a Linate e [...] (*) a Malpensa. Il Trust ha altresì affermato che Airport Handling non ha sottoscritto contratti con tutti i vettori che intrattenevano rapporti contrattuali con SEAH in passato. Più precisamente, [...] (*).
- (160) Secondo il Trust, i contratti sottoscritti da Airport Handling con i vettori aerei sono diversi da quelli sottoscritti con SEAH:
- *Dal punto di vista giuridico:* Airport Handling ha instaurato un nuovo rapporto contrattuale e non è subentrata in alcun rapporto contrattuale precedente. Pertanto, Airport Handling non subentra negli obblighi, crediti o debiti precedentemente assunti da vettori aerei nei confronti di SEAH;
 - *Dal punto di vista del contenuto:*
 - Airport Handling ha ricevuto quasi sistematicamente dai vettori (direttamente o tramite bandi di gara) richieste di [...] (*);
 - alcuni vettori hanno [...] (*);
 - alcuni vettori hanno richiesto [...] (*).
- (161) Secondo il Trust, in particolare, nell'ambito della negoziazione del nuovo contratto di assistenza a terra [...] (*) vettori hanno ottenuto da Airport Handling [...] (*). Al contempo, [...] (*) vettori hanno concordato con Airport Handling [...] (*).
- (162) Il Trust ha altresì informato del fatto che alcuni tra i più importanti contratti con i vettori aerei ([...] (*)) sarebbero giunti a scadenza alle date seguenti:
- contratto con [...] (*) : [...] (*);
 - contratto con [...] (*) : [...] (*);
 - contratto con [...] (*) : [...] (*).

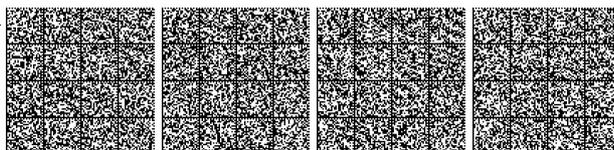
5.1.3. Sulle presunte attività comuni di marketing

- (163) Analogamente alle autorità italiane, il Trust ritiene che ogni attività comune di marketing attuata da SEA/SEAH e Airport Handling, se tali attività possono essere dimostrate, sarebbero irrilevanti ai fini della valutazione della continuità economica.
- (164) Inoltre, il Trust ritiene che il fatto che SEA possa aver dichiarato pubblicamente e/o comunicato ai vettori l'intenzione del gruppo di continuare le proprie operazioni di assistenza a terra sia irrilevante ai fini dell'indagine nella misura in cui la Commissione era a conoscenza della costituzione e capitalizzazione di Airport Handling dal 2013.

5.1.4. Sulla quota di mercato attesa di Airport Handling

- (165) Secondo il Trust, la possibilità per Airport Handling di acquisire una presenza significativa sul mercato della fornitura di servizi di assistenza a terra presso gli aeroporti di Milano non deriva dal trasferimento di beni patrimoniali da SEAH ad Airport Handling, bensì dallo specifico contesto degli aeroporti di Milano e dal modello aziendale adottato dai diversi operatori.

(*) Segreto professionale



(166) Il Trust ritiene che il fatto che una società uscita dal mercato e un altro operatore (sia esso un nuovo concorrente o un operatore preesistente) ottengano quote di mercato simili è un fenomeno a cui i mercati assistono frequentemente, nonché il risultato dell'elasticità incrociata di imprese concorrenti. In un'ipotesi di mercato in cui operino le sole due imprese A e B, è probabile che in caso di fallimento dell'impresa A i suoi clienti e la sua quota di mercato vengano trasferiti all'impresa B senza che vi sia un legame giuridico o fattuale tra le due imprese. Nel caso degli aeroporti di Milano, è vero che sono presenti più di due operatori, tuttavia il Trust ritiene che ad oggi solo due di questi operatori hanno incentrato il proprio modello aziendale sugli aeroporti di Milano. È opinione del Trust che le quote di mercato simili possano essere giustificate dal fatto che Airport Handling sia l'unico fornitore di servizi che ha organizzato la propria attività presso gli aeroporti di Milano come *hub-provider* per soddisfare ampiamente la domanda dei vettori e fornire servizi di elevata qualità.

(167) Secondo il Trust, il ragionamento della Commissione è circolare: o la quota di mercato che Airport Handling prevedeva di raggiungere agli aeroporti di Milano in base al piano industriale non era realistica, e pertanto l'aumento di capitale di Airport Handling si configura come aiuto di Stato, oppure la quota di mercato è realistica e in tal caso il fatto che Airport Handling abbia potuto raggiungerla è pertinente ai fini di accertare la continuità economica.

5.1.5. Sull'utilizzo del patrimonio di SEAH da parte di Airport Handling

(168) Il Trust sottolinea che la procedura di gara per la vendita dei beni patrimoniali di SEAH ha avuto esito negativo, in quanto nessun offerente aveva manifestato il proprio interesse per l'acquisto dei lotti in vendita.

(169) Secondo Airport Handling, ciò è dovuto essenzialmente al fatto che i beni patrimoniali di SEAH sono obsoleti e che non risultano interessanti per il mercato. Il Trust afferma, in effetti, che delle [...] (*) voci dell'attivo di maggior valore (ovvero, [...] (*)), solo [...] (*) erano state acquistate da SEAH dopo il 31 dicembre 2006. Gran parte dei beni patrimoniali ha più di 15 anni. Tale circostanza crea notevoli difficoltà nel reperire pezzi di ricambio e di conseguenza garantire i livelli di prestazione richiesti.

(170) Il Trust ha altresì ricordato che Airport Handling non ha presentato offerte nell'ambito della procedura di gara per la vendita dei beni patrimoniali di SEAH. Tuttavia, esso ritiene che l'acquisizione dei beni patrimoniali da parte sua non costituisca prova di continuità economica con SEAH.

(171) Il Trust ha altresì affermato che Airport Handling sta attualmente utilizzando i beni patrimoniali di SEAH nell'ambito di un accordo bilaterale sottoscritto il 1° settembre 2014. Secondo il Trust tale accordo era stato negoziato a condizioni di mercato da SEAH e dall'amministratore del Trust nel periodo compreso tra la data di costituzione (30 giugno 2014) e la data dell'effettivo trasferimento al Trust della quota di partecipazione di SEA in Airport Handling (27 agosto 2014).

(172) L'amministratore del Trust avrebbe apportato cambiamenti significativi, ad esempio:

— verifica del valore di mercato del canone di affitto da parte di un esperto indipendente nominato congiuntamente da Airport Handling e SEAH, per garantire che Airport Handling pagasse un canone di mercato per l'utilizzo dei beni patrimoniali di SEAH;

— adeguamento di detto canone in caso di scostamento superiore al 10 % dal canone di affitto indicato dall'esperto indipendente;

— proroga del contratto al 31 agosto 2015 per allinearli alla normale prassi commerciale;

— possibilità di subaffittare l'attrezzatura a terzi;

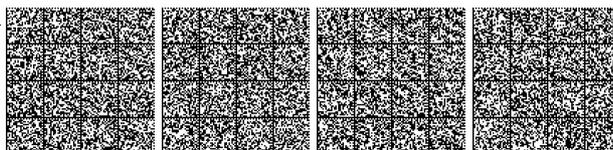
— introduzione di una condizione in base alla quale gli interventi di manutenzione di routine o per danni sono a carico di Airport Handling, mentre gli interventi di manutenzione straordinaria restano di responsabilità di SEAH.

(173) Il Trust ha ricordato che il canone di affitto era stato fissato sulla base di valutazioni indipendenti condotte da esperti diversi e rifletteva pertanto il prezzo di mercato.

(174) Il Trust ha altresì affermato che Airport Handling aveva già posto in essere procedure per l'acquisto da parte di terzi di una quota significativa di beni [...] (*) % necessaria allo svolgimento dell'attività, in sostituzione dei beni presi in affitto da SEAH alla scadenza del contratto di affitto. In tal senso:

— il 26 novembre 2014, il consiglio di amministrazione di Airport Handling ha deliberato l'avvio di una procedura di gara per il rinnovo del contratto di affitto dei beni presi in affitto da SEAH, per un valore complessivo stimato di circa [...] (*) EUR;

(*) Segreto professionale



- tali gare (tutte tranne una, che al momento in cui sono state trasmesse le osservazioni del Trust in merito alla decisione di avvio del procedimento del 2014 era ancora in fase di avvio) si sono concluse all'inizio di gennaio 2015 e in data 11 febbraio 2015 Airport Handling aveva già approvato un primo ordine relativo all'acquisto di circa il [...] (*) % dei beni (compreso il [...] (*)). Secondo il Trust, un secondo ordine sarebbe stato con probabilità trasmesso poco dopo, salva la possibilità di individuare opportune forme alternative di finanziamento o fornitura, in quanto i risultati della procedura di selezione avevano evidenziato un considerevole aumento dei costi delle nuove attrezzature.

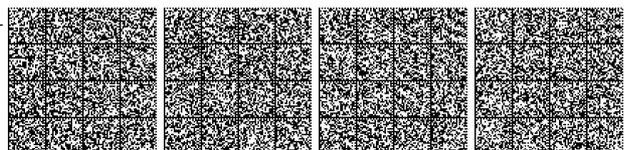
5.1.6. Sulla tempistica e la logica dell'operazione

- (175) Secondo il Trust, concludere che l'obiettivo della costituzione di una nuova società di servizi di assistenza a terra controllata da SEA sia quello di eludere l'ordine di recupero equivale ad affermare che una decisione negativa in materia di aiuti di Stato impedisca al beneficiario del presunto aiuto di riprendere la propria attività a nuove condizioni.

5.1.7. Sulle azioni intraprese dall'amministratore del Trust per garantire la discontinuità economica

- (176) Il Trust osserva che in data 1° agosto 2014 l'amministratore del Trust e SEA hanno sottoscritto un protocollo per permettere all'amministratore del Trust di iniziare a svolgere talune funzioni di guida e controllo delle attività di Airport Handling nei mesi di luglio e agosto 2014.
- (177) In questa fase, oltre alle misure adottate di concerto con SEAH relative all'affitto dei beni patrimoniali di SEAH e alla relazione degli esperti, l'amministratore del Trust ha richiesto e ottenuto da SEA le risorse finanziarie necessarie a svolgere le proprie attività in completa autonomia da SEA. Inoltre, l'amministratore del Trust ha esortato SEA a ridefinire i suoi contratti di servizio con Airport Handling, individuato un nuovo responsabile degli affari legali per Airport Handling e richiesto di apportare modifiche allo statuto di Airport Handling per garantire la piena autonomia della società.
- (178) In seguito al trasferimento della quota di partecipazione di SEA al Trust, il 27 agosto 2014 l'amministratore del Trust ha nominato un nuovo consiglio di amministrazione.
- (179) L'amministratore del Trust ha inoltre fatto in modo che il nuovo consiglio:
- richiedesse ai componenti del consiglio di amministrazione di Airport Handling di elaborare e presentare una valutazione completa dei beni patrimoniali per assicurare che non fosse stato adottato alcun atto giuridico incompatibile con il requisito della discontinuità economica;
 - richiedesse l'attuazione di procedure volte a:
 - accertare, tra le altre cose, l'assenza di atti giuridici in essere tra SEAH e Airport Handling relativi alla fornitura di beni, mobili e/o immobili, contratti con compagnie aeree e/o fornitori di beni e servizi relativi ad attività di assistenza a terra;
 - verificare l'attuazione da parte di Airport Handling di tutte le procedure e dei controlli necessari ad evitare che la società benefici di indebite informazioni commerciali detenute da SEA e da cui Airport Handling possa trarre vantaggio rispetto ai concorrenti nell'acquisizione o nel mantenimento di contratti con vettori aerei, ovvero che siano pertinenti ai fini del posizionamento di Airport Handling sul mercato dei servizi di assistenza a terra;
 - prendesse nota dei posti esistenti, integrando le funzioni dirigenziali laddove ritenute insufficienti (essenzialmente nell'ufficio affari legali e risorse umane);
 - modificasse la governance di Airport Handling delegando all'amministratore delegato, membro del Trust, ampi poteri decisionali;
 - valutasse e confermasse in via provvisoria l'operato del direttore generale;
 - deliberasse la creazione del sito Internet di Airport Handling;
 - avviasse intense trattative con SEA per un'approfondita revisione dei contratti di servizio tra Airport Handling e SEA allo scopo di garantire che tutti i servizi siano resi alle migliori condizioni possibili e ottenesse la possibilità di interrompere il servizio senza penali se e quando Airport Handling dovesse decidere di ricorrere a strutture interne o contattare fornitori diversi e più economici;

(*) Segreto professionale



- comunicasse a clienti, fornitori e all'autorità competente (ENAC) eventuali cambiamenti nel controllo della società.
- (180) L'amministratore del Trust ha inoltre intrapreso misure volte a garantire la discontinuità economica. In sintesi, tali procedure comprendono:
- elenco delle operazioni ritenute pertinenti per garantire la discontinuità economica;
 - valutazione e approvazione di tali operazioni;
 - flusso di informazioni al consiglio di amministrazione;
 - procedure relative alla gestione, alla classificazione e alla conservazione delle informazioni potenzialmente pertinenti per garantire la discontinuità economica.
- (181) Secondo il Trust, queste procedure interne sono state spiegate in due sessioni di formazione rivolte al personale direttivo (quadri superiori ed intermedi) di Airport Handling.

5.1.8. Sull'imputabilità allo Stato delle misure

- (182) Secondo il Trust, nel periodo compreso tra giugno e agosto 2014 le autorità italiane non hanno esercitato alcuna influenza diretta su SEA e sulla sua decisione di investire in Airport Handling. Non vi sarebbe mai stata alcuna indicazione, diretta o indiretta, che potesse indurre anche il minimo dubbio che la decisione di costituire e/o capitalizzare Airport Handling sia dipesa dalle autorità italiane.

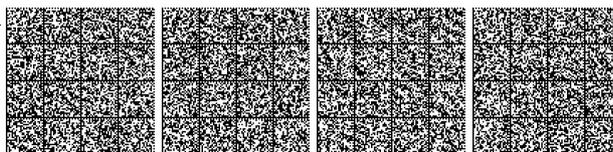
5.1.9. Sul piano industriale di Airport Handling e la sua conformità al principio dell'investitore operante in un'economia di mercato

- (183) Secondo il Trust, poiché non vi è continuità tra SEAH e Airport Handling, un eventuale investitore privato avrebbe ritenuto che la valutazione della Commissione nella decisione di avvio del procedimento del 2014 fosse basata su fragili premesse e non sarebbe stato influenzato da tale valutazione nella sua decisione di investire in Airport Handling.
- (184) Il Trust ha chiarito che il piano industriale di novembre 2013, inizialmente sottoposto alla Commissione, era stato nel frattempo migliorato. Pertanto, il piano industriale su cui si è basata la decisione di capitalizzare Airport Handling era il piano industriale di agosto 2014, adottato dal consiglio di amministrazione di Airport Handling il 26 agosto 2014.
- (185) In seguito al trasferimento della quota di partecipazione di SEA al Trust, l'amministratore del Trust ha proceduto a verificare l'attendibilità del piano industriale di Airport Handling. Secondo il Trust, il consiglio di amministrazione di Airport Handling recentemente nominato ha anzitutto esaminato l'affidabilità del piano industriale del 6 agosto 2014, affidando tale compito al Boston Consulting Group («BCG»).
- (186) BCG ha riferito le proprie conclusioni ad Airport Handling in data 14 ottobre 2014. BCG è giunto alla conclusione che l'obiettivo del piano industriale di raggiungere nel 2017 un EBIT di [...] (*) EUR con un margine del [...] (*) % fosse ragionevole e che il livello di scostamento fosse ampiamente in linea o leggermente al di sotto della redditività media di un campione statisticamente significativo di altre società europee pubbliche e private operanti nel settore dei servizi di assistenza a terra. BCG ha altresì confermato la validità del piano industriale di novembre 2013.

5.1.9.1. Sulla riduzione della manodopera e sui miglioramenti in termini di efficienza previsti

- (187) Secondo il Trust, Airport Handling è fermamente intenzionata a raggiungere la massima efficienza e flessibilità attraverso [...] (*). In base al piano industriale del 6 agosto 2014, Airport Handling stima di impiegare [...] (*). Tale risultato sarà raggiunto razionalizzando le strutture di coordinamento e introducendo nuovi ed efficienti sistemi e strumenti informatici per la gestione del personale che consentano ad Airport Handling di non sostituire il personale in uscita.

(*) Segreto professionale



5.1.9.2. Sui miglioramenti in termini di efficienza connessi a fattori specifici dell'organizzazione del lavoro

(188) Secondo il Trust, un livello ancora maggiore di efficienza verrà conseguito grazie alle seguenti serie di misure:

- Ottimizzazione della percentuale di contratti a tempo determinato e di contratti a tempo parziale: l'efficienza dovrebbe aumentare del [...] (*) % già nel 2015. Con [...] (*), questa dovrebbe aumentare ancora dell' [...] (*) % entro il 2017;
- Migliore definizione del programma di lavoro: il contratto di lavoro applicato da Airport Handling prevede [...] (*) rispetto al contratto applicato da SEAH ai suoi dipendenti. Ciò permette di conseguire un risparmio del [...] (*) rispetto al numero di dipendenti che lavorano. Inoltre, l'orario lavorativo giornaliero dei dipendenti a tempo pieno è stato [...] (*), con un impatto dell' [...] (*) % sul fabbisogno di personale. Con il rinnovo del contratto collettivo, previsto nel corso del 2015, è atteso un ulteriore [...] (*). Inoltre, Airport Handling intende ottimizzare l'uso delle risorse introducendo strumenti, quali il lavoro in turni e i contratti che prevedono la modulazione delle fasce orarie giornaliere o settimanali in base alle esigenze reali, in linea con le nuove possibilità offerte dai contratti collettivi a livello nazionale. Questi meccanismi permetteranno ad Airport Handling di conseguire un ulteriore incremento dell'efficienza pari ad almeno lo [...] (*) %;
- Adattamento della struttura organizzativa per un efficace utilizzo delle risorse [...] (*): già dal 2015 si registrerà un aumento dell'efficienza a seguito dell'aggiornamento stagionale delle matrici in funzione della crescita del traffico e della redistribuzione dei congedi su nove periodi, con una conseguente [...] (*). I risparmi stimati saranno pari all' [...] (*) %;
- Ottimizzazione delle capacità del personale esistente: il ricorso progressivo a [...] (*) porterà a un incremento positivo dell'efficienza produttiva dello 0,5 %. La riduzione dei posti [...] (*), in parte già svolta [...] (*) e in parte in fase di attuazione nel corso del 2015 ([...] (*)), contribuirà a un ulteriore aumento dell'efficienza.
- Economie di scala derivanti dall'aumento del traffico: l'aumento del traffico dei clienti preesistenti e la conclusione di contratti con nuovi vettori, anche con vettori che operano in periodi non di punta, consentirà di migliorare i fattori di saturazione del personale con un conseguente aumento dell'efficienza produttiva del [...] (*) % nel 2017.
- Adeguamenti strutturali nell'ambito dei processi industriali: il Trust ha indicato i seguenti percorsi concepiti per migliorare l'efficienza: migliore pianificazione e organizzazione del lavoro; investimenti in soluzioni tecnologiche in grado di consentire l'automazione parziale o totale di talune attività; correlazione tra spesa per la manodopera ed esiti e risultati aziendali. Per quanto riguarda la pianificazione del lavoro, il Trust ha indicato che Airport Handling aveva previsto investimenti in nuovi sistemi informatici per la gestione del personale e un'assegnazione dei turni tali da favorire un utilizzo più razionale delle risorse con un aumento dell'efficienza pari allo [...] (*) %. Inoltre, Airport Handling ha avviato la procedura di acquisizione di nuove attrezzature dotate di moderni sistemi di geolocalizzazione. L'aumento dell'efficienza per quanto riguarda il personale è stimato pari allo [...] (*) %.

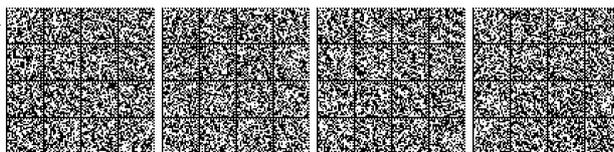
(189) Secondo il Trust, i risultati raggiunti da Airport Handling nei suoi primi mesi di attività permettono alla Commissione di verificare a posteriori che le ipotesi formulate nel piano industriale erano fondate. Il Trust ha sottolineato i risultati dei primi quattro mesi di attività, che registrano un EBIT [...] (*) di [...] (*) EUR e un [...] (*) di [...] (*) EUR rispetto alle previsioni del piano industriale del 6 agosto 2014. Questa tendenza positiva è stata il risultato di un [...] (*) delle entrate ([...] (*) EUR) e una [...] (*) dei costi ([...] (*) EUR).

5.2. Osservazioni di SEAH (in liquidazione)

5.2.1. Sui beni patrimoniali di SEAH

(190) Secondo SEAH le attrezzature per le attività a terra avevano un valore contabile di [...] (*) EUR prima della messa in liquidazione di SEAH. Tali attrezzature risultavano avere un'età media [...] (*). Delle circa [...] (*) voci dell'attivo di maggior valore (ovvero, l'attrezzatura [...] (*)), solo [...] (*) erano state acquistate da SEAH dopo il 31 dicembre 2006.

(*) Segreto professionale



- (191) Quando SEAH è stata messa in liquidazione, gli unici altri beni patrimoniali della società consistevano in capitale circolante associato all'attività che è cessata il 1° settembre 2014. Vi erano inoltre taluni [...] (*). Nel frattempo, queste voci sono state liquidate. Pertanto, secondo SEAH il liquidatore può solo contare sulla vendita dell'attrezzatura per l'assistenza a terra per finanziare i costi della liquidazione e ogni altro debito residuo.

5.2.2. Sulla gara d'appalto per la vendita dei beni patrimoniali di SEAH

- (192) Uno dei principali compiti del liquidatore è consistito nel completare la procedura di gara non discriminatoria, aperta e pubblica per la cessione dei beni patrimoniali di SEAH, già avviata prima che la società avviasse le sue procedure di liquidazione.
- (193) Secondo SEAH, i beni patrimoniali sono state raggruppati in nove lotti comprendenti beni complementari di diverso valore, e provvisti di autonomia funzionale. L'obiettivo era garantire un'ampia partecipazione alla gara. La distribuzione dei beni patrimoniali in lotti aveva l'obiettivo di soddisfare le richieste del mercato, individuate sulla base dell'attività dei principali gestori operanti presso gli aeroporti italiani. Dalle informazioni disponibili si evince che la procedura di vendita era ristretta a gestori, operatori aeroportuali, vettori aerei, produttori delle tipologie di attrezzature vendute, rivenditori e società di locazione. Sono stati, inoltre, definiti taluni requisiti minimi di solvibilità, in particolare: i) fatturato minimo di 1 milione di EUR per lotto di beni per il quale si intende presentare un'offerta; ii) un attivo netto di almeno 1 milioni di EUR o 2 milioni di EUR qualora i potenziali acquirenti presentino offerte per più di un lotto; iii) rapporto tra debito e attività totali non superiore a 3. Il bando di gara non prevedeva criteri di selezione diversi da quelli obbligatori sopra descritti.
- (194) SEAH osserva che nessun potenziale acquirente ha manifestato il proprio interesse all'acquisizione di tali beni patrimoniali. L'unica richiesta di informazioni sarebbe stata trasmessa al di fuori della procedura da soggetti interessati all'acquisto solo di determinati beni, e comunque a prezzi notevolmente inferiori a quelli fissati dagli esperti indipendenti. SEAH ha inoltre affermato che Airport Handling aveva manifestato interesse per l'acquisto dei beni in oggetto, ma non aveva presentato un'offerta. La Commissione osserva che il 27 novembre 2013, quando hanno consultato la Commissione in merito al progetto di SEA di liquidare SEAH e di costituire Airport Handling fornendole il capitale necessario, le autorità italiane avevano già dichiarato che Airport Handling non avrebbe partecipato alla procedura di vendita e che non avrebbe quindi presentato alcuna offerta.
- (195) In seguito al tentativo non riuscito di vendere i beni patrimoniali di SEAH, il liquidatore ha provveduto a contattare i principali operatori del settore per discutere la possibilità di una vendita di tali beni e le condizioni a essa applicabili.

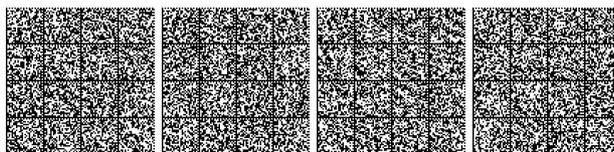
5.2.3. Sulla valutazione dei beni patrimoniali

- (196) SEAH ha fatto notare che prima della sua messa in liquidazione, il suo consiglio di amministrazione aveva selezionato IMQ quale esperto indipendente incaricato della valutazione dei beni patrimoniali. La valutazione è stata consegnata il 25 giugno 2014 e ha contemplato la proposta di un canone d'affitto di [...] (*) EUR l'anno, valore considerato in linea con le condizioni di mercato. Il 1° settembre 2014 SEAH ha affidato a E&Y il compito di condurre una seconda valutazione dei beni patrimoniali. Su richiesta dell'amministratore del Trust, SEAH e lo stesso amministratore hanno congiuntamente chiesto a E&Y una seconda valutazione. E&Y ha allora proposto un canone d'affitto annuo di 1,4 milioni di EUR.
- (197) SEAH ha aggiunto che Airport Handling sta attualmente utilizzando i beni patrimoniali di SEAH nell'ambito di un contratto di affitto ed è responsabile della loro manutenzione (sono stati stimati costi di manutenzione pari a [...] (*) EUR l'anno).

5.2.4. Sul contratto di affitto

- (198) Secondo SEAH, prima della sua conclusione il contratto di affitto è stato oggetto di intensi negoziati tra le parti senza alcuna interferenza da parte di SEA. Secondo la società, la conclusione del contratto di affitto era una condizione obbligatoria per la conservazione del valore dei beni patrimoniali in vista della loro dismissione. In assenza del contratto di affitto con Airport Handling, SEAH avrebbe dovuto rimuovere le attrezzature dalle aree aeroportuali e sostenere dunque costi di trasporto e manutenzione elevati.
- (199) SEAH ha altresì sostenuto che, data la scadenza del 31 agosto 2015 del contratto di affitto, il liquidatore stava valutando varie opzioni per la dismissione dei beni patrimoniali. SEAH osserva che, una volta fugati i dubbi della Commissione relativi alla questione della continuità economica, la cessione dei beni patrimoniali ad Airport Handling consentirebbe a SEAH di massimizzare il valore di tali beni nell'ambito della procedura di liquidazione.

(*) Segreto professionale



5.3. Osservazioni di SEA

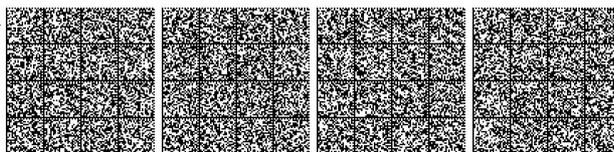
5.3.1. Sulla continuità economica

- (200) SEA è dell'opinione che la fattispecie oggetto della giurisprudenza citata nella decisione di avvio del procedimento del 2014 differisca in modo sostanziale dal caso in esame.
- (201) Anzitutto, tale giurisprudenza si riferirebbe esclusivamente a situazioni caratterizzate dalla presenza di un trasferimento patrimoniale dal beneficiario dell'aiuto a una società di nuova costituzione. La giurisprudenza riguarderebbe essenzialmente casi in cui l'impresa che aveva beneficiato di aiuti di Stato incompatibili e non era in grado di rimborsare il vantaggio ricevuto costituiva una nuova impresa alla quale trasferiva poi parte delle sue attività. In secondo luogo, in tutti i casi citati dalla Commissione il trasferimento tra beneficiario e nuova impresa ha riguardato beni patrimoniali di valore considerevole (strutture, beni immobili, marchi, diritti di proprietà industriale).
- (202) Secondo SEA, le caratteristiche del caso in esame inducono a concludere che Airport Handling non avrebbe potuto continuare a godere del vantaggio concorrenziale legato al presunto aiuto ricevuto da SEAH, dal momento che non aveva rilevato beni patrimoniali da SEAH. Piuttosto, il presunto vantaggio concorrenziale concesso a SEAH sarebbe terminato con la liquidazione della società e sarebbe stato pertanto impossibile trasferirlo.
- (203) SEA ricorda che nella decisione di recupero del 2012, la Commissione è giunta alla conclusione che il presunto vantaggio concorrenziale concesso a SEAH corrispondeva al finanziamento delle perdite subite dalla società, causate dagli elevati costi del personale. Nel ricordare che i costi del personale hanno un impatto significativo sulla struttura dei costi dei fornitori di servizi di assistenza a terra, compreso tra il 65 % e l'80 % dei costi complessivi, SEA osserva che, a differenza dei casi indicati dalla Commissione, il caso in esame non riguarda un trasferimento di azioni o beni patrimoniali necessari all'esercizio (o piuttosto alla prosecuzione) dell'attività di SEAH, né un'operazione il cui obiettivo è proteggere il patrimonio del beneficiario e dunque eludere l'ordine di recupero.
- (204) Secondo SEA, è altresì opportuno osservare il vantaggio derivato dal presunto aiuto di Stato ricevuto da SEAH, essendo stato utilizzato per la copertura di perdite risultanti da costi del lavoro eccessivi, è venuto meno in via definitiva con la liquidazione della società e il licenziamento dei lavoratori. SEA ritiene che il fatto che gli ex dipendenti di SEAH siano stati successivamente assunti da Airport Handling, a condizioni formalmente e sostanzialmente diverse, non possa alterare in modo essenziale tale valutazione.
- (205) SEA aggiunge che, anche ad ammettere che l'assenza di un trasferimento di beni patrimoniali da SEAH ad Airport Handling non basta per concludere in modo definitivo che non vi sia continuità economica, non è possibile ritenere che le circostanze dell'operazione che ha portato alla costituzione di Airport Handling, considerate nel loro complesso, abbiano avuto l'effetto di eludere l'ordine di recupero.
- (206) SEA ritiene che la decisione di costituire una nuova società per la fornitura di servizi a terra operante a condizioni di mercato e in concorrenza con altri fornitori di servizi poggi su logiche economiche e sia giustificata da un modello di gestione notevolmente diverso da quello del precedente operatore SEAH ([...]) (*) al fine di perseguire un obiettivo di redditività sostenibile nel medio-lungo periodo.
- (207) SEA afferma che l'annuncio della cessazione delle attività di SEAH presso gli aeroporti di Milano e la sua messa in liquidazione ha impresso lo slancio necessario a generare una reale concorrenza sul mercato, grazie al quale i vettori aerei operativi presso gli aeroporti di Milano hanno potuto scegliere il fornitore di servizi di assistenza a terra sulla base di un valutazione comparativa delle offerte trasmesse da diversi fornitori.
- (208) Secondo SEA, è stato in seguito a questi sviluppi concorrenziali che Airport Handling ha concluso contratti con i vettori aerei in completa indipendenza da SEA. In effetti, alcuni vettori, in precedenza clienti di SEAH, hanno deciso di non usufruire dei servizi di Airport Handling, mentre Airport Handling ha a sua volta sottoscritto accordi con vettori che non erano precedentemente serviti da SEAH.
- (209) Inoltre, secondo SEA, ai sensi delle direttive 78/660/CEE del Consiglio ⁽¹⁸⁾ e 83/349/CEE ⁽¹⁹⁾ in materia di bilanci consolidati, recepite nell'ordinamento italiano dal decreto legislativo n. 127 del 9 aprile 1991, in mancanza di poteri di controllo e gestione di Airport Handling da parte di SEA in seguito al trasferimento della sua quota di partecipazione al Trust, Airport Handling non è più parte del gruppo SEA a fini contabili e pertanto il suo bilancio è escluso dal bilancio consolidato di SEA.

(*) Segreto professionale

⁽¹⁸⁾ Quarta direttiva 78/660/CEE del Consiglio, del 25 luglio 1978, basata sull'articolo 54, paragrafo 3, lettera g), del Trattato e relativa ai conti annuali di taluni tipi di società (GU L 222 del 14.8.1978, pag. 11).

⁽¹⁹⁾ Settima direttiva 83/349/CEE del Consiglio del 13 giugno 1983 basata sull'articolo 54, paragrafo 3, lettera g), del Trattato e relativa ai conti consolidati (GU L 193 del 18.7.1983, pag. 1).



- (210) Inoltre, per accelerare l'ingresso di soggetti terzi nel capitale di Airport Handling, il 26 gennaio 2015 SEA e l'amministratore del Trust hanno sottoscritto un regolamento di attuazione ai sensi dell'articolo 20 dell'atto costitutivo del Trust allo scopo di conferire all'amministratore del Trust il compito di ricercare un soggetto terzo investitore. L'amministratore del Trust e SEA hanno deciso di nominare BNP Paribas consulente indipendente a tal fine.
- (211) BNP Paribas ha assistito Airport Handling nella preparazione dell'offerta per la vendita delle azioni, preso contatto con numerosi investitori potenzialmente interessati a entrare nel capitale di Airport Handling e realizzato incontri con potenziali investitori.
- (212) SEA ha aggiunto che una volta che un investitore privato avrà acquisito una quota di almeno il 30 % del capitale di Airport Handling, SEA considererà la possibilità di ricercare investitori interessati ad acquisire la maggioranza della società.

5.3.2. Sulle risorse statali e sull'imputabilità

- (213) SEA ritiene che lo stato di impresa pubblica di Airport Handling non sia sufficiente a concludere che le sue risorse si configurano come risorse pubbliche ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. Inoltre, in seguito alla costituzione del Trust le risorse finanziarie di Airport Handling sono uscite dal controllo di SEA, e pertanto non è possibile affermare che si tratti di risorse statali ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.
- (214) A tale riguardo, SEA aggiunge le seguenti considerazioni:
- un primo aumento di capitale pari a 3,7 milioni di EUR è stato approvato dall'assemblea ordinaria degli azionisti di Airport Handling il 27 agosto 2014. Nella stessa data, l'intera quota di partecipazione di SEA in SEAH è stata affidata al Trust. Contestualmente, l'amministratore del Trust è divenuto, a tutti gli effetti di legge, azionista unico di Airport Handling;
 - nella stessa data, l'amministratore del Trust in qualità di azionista unico di Airport Handling ha emesso 20 000 SFP per un valore complessivo di 20 milioni di EUR. Gli SFP sono stati sottoscritti e interamente versati da SEA il 28 agosto 2014.
- (215) SEA sottolinea che dopo il trasferimento le risorse finanziarie di Airport Handling sono sempre rimaste sotto il controllo dell'amministratore del Trust, azionista unico di Airport Handling.
- (216) SEA ritiene che quanto sopra illustrato evidenzi che il suo azionista pubblico (ovvero, il Comune di Milano) non può, direttamente o indirettamente, esercitare alcuna influenza sull'uso degli strumenti finanziari nei confronti di Airport Handling e che per tutta la durata del Trust tali risorse resteranno sotto il controllo dell'amministratore del Trust. In ogni caso, a seguito della costituzione del Trust, SEA ha perso il diritto di nominare i membri del consiglio di amministrazione di Airport Handling.

5.4. Osservazioni di un soggetto interessato

- (217) La Commissione ha ricevuto le osservazioni di una parte interessata, che ha richiesto di non rivelare a terzi né la propria identità, né le proprie osservazioni.

6. COMMENTI DELL'ITALIA SULLE OSSERVAZIONI DEI SOGGETTI INTERESSATI

- (218) L'Italia ha inviato i propri commenti relativi alle osservazioni trasmesse nell'ambito dell'indagine da parte del Trust e di SEA.
- (219) L'Italia ha pienamente sostenuto le osservazioni trasmesse dai soggetti interessati sopra menzionati, sottolineando che tali osservazioni hanno dimostrato, da un lato, l'assenza di interferenze da parte delle autorità italiane sull'attività di SEA e la decisione di SEA di investire in Airport Handling, e, dall'altro, l'assenza di continuità economica tra SEAH e Airport Handling.

7. VALUTAZIONE

- (220) In questo caso, la Commissione ha dovuto valutare due questioni distinte: anzitutto, il possibile trasferimento dell'obbligo di recupero derivante dalla decisione di recupero da SEA Handling ad Airport Handling; in secondo luogo, il possibile aiuto correlato all'aumento di capitale da 25 milioni di EUR effettuato da SEA in favore di Airport Handling.



7.1. Continuità economica e trasferimento dell'obbligo di restituzione

- (221) In base a giurisprudenza consolidata, l'aiuto illegale e incompatibile deve essere recuperato presso le imprese che ne hanno effettivamente tratto vantaggio ⁽²⁰⁾.
- (222) Nel caso di beneficiari di aiuti di Stato insolventi, l'obbligo di restituzione può essere assolto attraverso l'iscrizione del debito relativo al rimborso dell'aiuto nell'elenco dei debiti, a condizione che il beneficiario dell'aiuto esca dal mercato ⁽²¹⁾. La Corte ha ritenuto che «dato che l'impresa beneficiaria degli aiuti illegali è fallita ed è stata costituita una nuova società al fine di proseguire le attività dell'impresa fallita, la prosecuzione di tale attività, senza l'integrale recupero degli aiuti in questione, è idonea a protrarre la distorsione della concorrenza causata dal vantaggio concorrenziale di cui detta società ha goduto sul mercato rispetto ai suoi concorrenti. Pertanto, una simile società di nuova costituzione può essere tenuta, ove continui a godere di detto vantaggio, al rimborso degli aiuti in parola. Così è, segnatamente, nel caso in cui si dimostri che tale società continua effettivamente a godere del vantaggio concorrenziale corrispondente al beneficio di detti aiuti, in particolare qualora essa proceda all'acquisto degli attivi della società in liquidazione senza versare in corrispettivo un prezzo conforme alle condizioni del mercato, o qualora la creazione di una società siffatta abbia avuto come effetto l'elusione dell'obbligo di restituzione di tali aiuti» ⁽²²⁾.
- (223) Nell'ambito del trasferimento di beni patrimoniali da un beneficiario dell'aiuto a un'altra società che continui a portare avanti le attività del primo, la Corte ha confermato che i seguenti fattori possono essere presi in considerazione ai fini della valutazione della continuità economica tra due società ⁽²³⁾: l'oggetto del trasferimento (attività e passività, continuità della manodopera, attività aggregate ecc.); il prezzo del trasferimento; l'identità degli azionisti e dei proprietari dell'impresa acquirente e di quella originaria, il momento in cui il trasferimento è realizzato (dopo l'inizio dell'indagine, l'avvio del procedimento o la decisione finale) e, infine, la logica economica dell'operazione.
- (224) Secondo la giurisprudenza, i fattori sopra descritti possono essere presi in considerazione a gradi diversi a seconda dei casi ⁽²⁴⁾. Ne consegue che la Commissione non è tenuta a prendere in considerazione tutti i fattori in questione, come dimostrato dall'utilizzo dell'espressione «possono essere presi in considerazione» ⁽²⁵⁾.
- (225) Per decidere se vi sia continuità economica tra SEAH e Airport Handling e se quest'ultimo possa essere ritenuto responsabile del rimborso dell'aiuto incompatibile concesso al primo, la Commissione ha applicato i suddetti indicatori alle specifiche circostanze del caso in esame.

7.1.1. Oggetto del trasferimento

7.1.1.1. Trasferimento di manodopera e contratti di lavoro

- (226) Successivamente alla messa in liquidazione di SEAH, molti dei suoi precedenti dipendenti sono stati riassunti da Airport Handling e hanno costituito inizialmente la maggioranza della manodopera di quest'ultima. È pertanto opportuno verificare se tale situazione non sia indicativa di un tentativo di elusione della decisione di recupero. A questo scopo, è opportuno valutare se il processo che ha generato questo esito non sia equivale al mero trasferimento della manodopera di SEAH ad Airport Handling mantenendo al contempo le sue caratteristiche principali. Un tale ipotesi è quanto mai pertinente, in quanto per una società che fornisce servizi di assistenza a terra la manodopera rappresenta la risorsa primaria necessaria a garantirne l'operatività ⁽²⁶⁾.
- (227) L'Italia sostiene che non vi è alcuna continuità di manodopera tra SEAH e Airport Handling, in quanto i contratti di lavoro con il personale sono stati risolti da SEAH e il personale è stato impiegato da Airport Handling sulla base di nuovi contratti che prevedevano condizioni sostanzialmente diverse. Tale opinione è stata confermata sia da Airport Handling, sia da SEA.

⁽²⁰⁾ Causa C-303/88 *Italia/Commissione* ECLI:EU:C:1991:367, punto 57; causa C-277/00, *Germania/Commissione* («SMI»), ECLI:EU:C:2004:238, punto 75. Restituendo l'aiuto, il beneficiario viene privato del vantaggio di cui aveva precedentemente goduto sul mercato, e viene ripristinata la situazione precedente alla concessione dell'aiuto.

⁽²¹⁾ Causa C-454/09, *Commissione/Italia* («Aiuto a favore della New Interline SpA»), ECLI:EU:C:2011:650, punto 36.

⁽²²⁾ C-610/10 *Commissione/Regno di Spagna*, ECLI:EU:C:2012:781, punto 106.

⁽²³⁾ Cause riunite C-328/99 e C-399/00 *Italia e SIM 2 Multimedia/Commissione* («Seleo-Multimedia») ECLI:EU:C:2003:252, paragrafi 69, 77-78. Questa serie di indicatori è stata successivamente confermata nella causa T-123/09 *Ryanair/Commissione*, ECLI:EU:T:2012:164, punto 155.

⁽²⁴⁾ Cause riunite T-415/05, T-416/05 e T-423/05 *Repubblica ellenica et al./Commissione*, ECLI:EU:T:2010:386, punto 135.

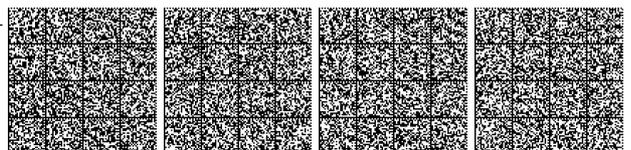
⁽²⁵⁾ Causa T-123/09 *Ryanair/Commissione*, ECLI:EU:T:2012:164, punto 156.

⁽²⁶⁾ Cfr. nota a piè di pagina 40.



- (228) L'Italia ritiene che l'accordo sottoscritto da SEA, SEAH e i sindacati il 4 novembre 2013 non debba essere interpretato come inteso a garantire agli ex dipendenti di SEAH i diritti acquisiti con i precedenti contratti con SEAH. L'accordo sarebbe un documento essenzialmente programmatico, successivamente sostituito dagli accordi del 4 giugno 2014. Alla luce della formulazione di tali accordi, sarebbe evidente che agli ex dipendenti di SEAH non sono stati garantiti i diritti precedentemente acquisiti e che tali dipendenti sono stati invece riassunti da Airport Handling a nuove condizioni.
- (229) Sulla base delle informazioni ottenute durante il procedimento di indagine formale, la Commissione ha valutato i) la procedura in base alla quale un numero consistente di dipendenti di SEAH è stato riassunto presso Airport Handling, e ii) gli accordi con i sindacati per la riassunzione della manodopera di SEAH.
- (230) In primo luogo, per quanto riguarda la procedura occorre notare sin dall'inizio che non vi è stato alcun trasferimento *de jure* dei contratti di lavoro da SEAH ad Airport Handling. I contratti con SEAH sono stati legalmente rescissi e sono stati conclusi nuovi contratti con Airport Handling. Inoltre, il trasferimento dei contratti di lavoro SEAH ad Airport Handling non è avvenuto né automaticamente, né completamente. In realtà non è avvenuto nessun trasferimento di contratti di lavoro. Piuttosto, SEAH ha rescisso i contratti di lavoro prima della riassunzione, a condizioni diverse, di parte dei lavoratori ad opera di Airport Handling.
- (231) In secondo luogo, per quanto riguarda l'oggetto del trasferimento è opportuno evidenziare quanto segue: il 22 aprile 2014, quando SEAH ha avviato il regime di collocamento in mobilità dei dipendenti, la sua manodopera constava di [...] (*) unità, pari a [...] (*) ETP. Dai dati a disposizione si evince che il 31 maggio 2015, ovvero 9 mesi dopo l'inizio delle sue attività, Airport Handling impiegava [...] (*) dipendenti, di cui [...] (*) precedentemente alle dipendenze di SEAH. Pertanto, Airport Handling aveva, fino a quella data, assunto circa il [...] (*) % dei dipendenti di SEAH. Il trasferimento non era pertanto completo e nemmeno «praticamente» completo. Ciononostante, è altresì opportuno evidenziare che la manodopera di Airport Handling consisteva, almeno nella prima fase immediatamente successiva all'inizio delle attività, quasi esclusivamente di ex dipendenti SEAH.
- (232) In terzo luogo, per quanto riguarda le condizioni concrete della riassunzione, la Commissione osserva che i contratti sottoscritti da parte di Airport Handling con i vecchi dipendenti SEAH differivano, sia da un punto di vista formale, sia sostanziale, dagli altri contratti con SEAH, in particolare per quanto riguarda l'applicazione di condizioni diverse riguardanti i seguenti aspetti:
- ai dipendenti di Airport Handling si applica una [...] (*);
 - Airport Handling non applica [...] (*) che integra il contratto collettivo di lavoro nazionale;
 - i cambiamenti sostanziali relativi alle condizioni di lavoro comprendono le seguenti modifiche:
 - [...] (*);
 - [...] (*), applicati invece da SEAH nei confronti dei suoi dipendenti;
 - organizzazione dei dipendenti (ad esempio, [...] (*));
 - un risultato misurabile dei cambiamenti sopra elencati è dato dalla riduzione dei costi del lavoro di circa il [...] (*) % rispetto ai costi del lavoro di SEAH, dovuta sia alle modifiche al contratto collettivo di lavoro nazionale applicabile e al contratto aziendale supplementare. L'incidenza delle condizioni di quest'ultimo contratto sui costi del lavoro è stata ridotta del 50 %.
- (233) Da ultimo, anche le circostanze alle quali i termini dei contratti di lavoro sono stati negoziati e, in ultima analisi, definiti tra le parti testimoniano di un significativo cambiamento delle condizioni di lavoro: SEA, SEAH e Airport Handling hanno negoziato separatamente con i sindacati, con i quali hanno raggiunto accordi diversi. Per Airport Handling e i sindacati ci sono voluti più di otto mesi per raggiungere un accordo sui termini relativi alla procedura di assunzione, al contenuto giuridico e economico dei contratti di lavoro, al regime previdenziale e all'organizzazione del lavoro. Secondo il Trust, i lavoratori di SEAH si sono inizialmente opposti alle modifiche che i sindacati dei lavoratori stessi avevano approvato con l'accordo del giugno 2014 ed hanno respinto tali modifiche nel quadro di un referendum. Secondo i documenti forniti dal Trust, i sindacati hanno accettato le nuove condizioni di lavoro solo

(*) Segreto professionale



dopo che Airport Handling ha acconsentito a introdurre alcuni chiarimenti al suddetto accordo. La Commissione osserva che Airport Handling ha negoziato separatamente con i sindacati e che, nonostante alcuni disaccordi iniziali, è tuttavia riuscita ad attuare le modifiche sopra descritte. Come indicato al considerando 38, l'accordo del 4 giugno 2014 tra Airport Handling e i sindacati non ha subito modifiche sostanziali in seguito al rigetto deciso dai lavoratori mediante referendum e la correlativa richiesta di introdurre determinati chiarimenti nell'accordo.

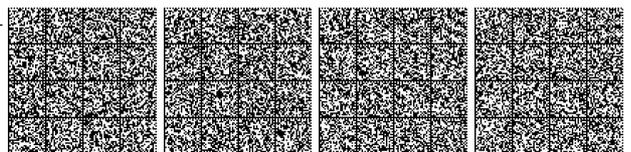
- (234) Alla luce delle precedenti considerazioni, il trasferimento effettivo della manodopera non è stato né completo, né ha comportato la replica nella sostanza delle condizioni di impiego previste dai contratti SEAH.
- (235) Tale risultanza non è inficiata dagli accordi sulla manodopera conclusi tra SEA, SEAH e Airport Handling da un lato e i sindacati dall'altro. L'obiettivo degli accordi, in effetti, non prevede che la manodopera venga completamente trasferita da SEAH ad Airport Handling né che le condizioni previste dai contratti di lavoro di SEAH vengano mantenute in vigore. La Commissione osserva, in particolare, che, in base al progetto iniziale di accordo del 4 novembre 2013 tra SEA e i sindacati, il successivo accordo di attuazione avrebbe dovuto ispirarsi all'obiettivo di proteggere i posti di lavoro di tutto il personale SEAH⁽²⁷⁾. Tale accordo elenca una serie di misure idonee a raggiungere tale obiettivo, essenzialmente tutti i meccanismi previsti dalle normative pertinenti che disciplinano l'occupazione e la contrattazione collettiva, quali le reti di sicurezza sociale e le cessazioni volontarie, da adottare anche all'interno del gruppo SEA, e soluzioni comprendenti trasferimenti all'interno del gruppo. In effetti, tale strategia implicava che i posti di lavoro dovessero essere riattribuiti all'interno del gruppo SEA nel suo insieme⁽²⁸⁾, ma non solo all'interno di Airport Handling e soltanto come una misura tra diverse altre misure. Inoltre, tali accordi non sono stati conclusi con Airport Handling, che ha concluso accordi distinti con il personale. Pertanto, il numero di posti di lavoro riassegnati ad Airport Handling non è stato stabilito a priori dalle parti, ma definito, sulla base del fabbisogno di personale della società, successivamente alla conclusione dei contratti con le compagnie aeree.
- (236) La Commissione osserva inoltre che non vi sono indicazioni che dimostrino che Airport Handling sia stata assoggettata, dalle autorità pubbliche o dalla società madre SEA, all'obbligo di assumere gli ex dipendenti SEAH.
- (237) In conclusione, per quanto la portata del trasferimento della manodopera, la Commissione ritiene che le circostanze evidenzino in prima analisi un elemento rilevante di continuità economica nella riassunzione di una parte significativa della manodopera di SEAH da parte di Airport Handling. Occorre, tuttavia, tenere in considerazione i fatti riguardanti la riassunzione, in particolare la rescissione di tutti i contratti e la conclusione di nuovi contratti a nuove condizioni. Pertanto, la Commissione conclude che il trasferimento della manodopera non può essere interpretato come un forte indicatore di continuità economica tra SEAH e Airport Handling.

7.1.1.2. Contratti con i vettori aerei

- (238) Nella sua decisione di avvio del procedimento del 2014 la Commissione ha espresso l'opinione preliminare secondo cui le quote di mercato di Airport Handling previste nei primi sei mesi di attività potevano essere considerate senz'altro realistiche grazie all'internalizzazione delle attività precedentemente intraprese da SEAH.
- (239) Nel corso dell'indagine, l'Italia, SEA e Airport Handling hanno affermato che tali aspettative poggiavano sul piano industriale di agosto 2014 di Airport Handling e che erano rese possibili da consistenti riduzioni dei costi operativi, ottenute tramite il miglioramento dell'efficienza e la riduzione del personale.
- (240) Inoltre, Airport Handling ha provveduto alla negoziazione *ex novo* dei contratti con le compagnie aeree operanti presso gli aeroporti di Milano. Secondo le autorità italiane, tali contratti non potevano essere legalmente trasferiti da SEAH ad Airport Handling. Era invece necessario che venissero negoziati *ex novo* nell'ambito di un sistema di concorrenza con altri fornitori di servizi operanti presso gli aeroporti di Milano.
- (241) Effettivamente, come descritto ai considerando 133 e 208, il portafoglio clienti di Airport Handling è diverso da quello di SEAH. Quando SEAH è uscita dal mercato, alcuni suoi clienti hanno deciso di affidare la fornitura di servizi di assistenza a terra ad operatori diversi da Airport Handling. Per contro, Airport Handling è riuscito ad attrarre clienti precedentemente non serviti da SEAH.

⁽²⁷⁾ «continuazione dell'obiettivo di salvaguardare i posti di lavoro di tutti i dipendenti SEAH.» Cfr. punto 6, sottoparagrafo 1, dell'accordo del 4 novembre 2013.

⁽²⁸⁾ «Ricorso a tutti i meccanismi messi a disposizione dalla legislazione pertinente in materia di occupazione e contrattazione collettiva (essenzialmente, reti di sicurezza sociale e incentivi all'esodo, anche da attuarsi nell'ambito del gruppo SEA, con soluzione di continuità relativamente alla prossima scadenza del 31 dicembre 2013) e soluzioni che prevedono il ricollocamento all'interno del gruppo (sia in linea con nuove opportunità aziendali, sia nel rispetto delle procedure di internalizzazione attuate a seguito degli accordi di impresa avvenuti dopo il *de-hubbing*, e con il ricorso alla mobilità interna quale soluzione per far fronte alle esigenze organizzative di SEA SpA); *Ibid.*»



- (242) A ulteriore comprova del fatto che i nuovi contratti conclusi da Airport Handling con i vettori aerei non sono stati soltanto oggetto di negoziazione *ex novo*, ma presentano condizioni contrattuali sostanzialmente differenti, l'Italia ha trasmesso informazioni che dimostrano che talune compagnie aeree precedentemente servite da SEAH (quali, ad esempio, [...] (*)) sono state in grado di ottenere condizioni di gran lunga più favorevoli da Airport Handling rispetto a quelle proposte da SEAH. In particolare, durante le trattative con Airport Handling, [...] (*) ha richiesto che [...] (*). Di conseguenza, [...] (*) ha ottenuto [...] (*)⁽²⁹⁾.
- (243) Nel corso dell'indagine, l'Italia ha spiegato che SEA non aveva posto, come condizione per la concessione di sconti sulle tariffe aeroportuali, la sottoscrizione di contratti di assistenza a terra con Airport Handling da parte dei vettori aerei operanti negli aeroporti di Milano. Sulla base delle osservazioni ricevute nel corso dell'indagine, non vi sono prove documentali che dimostrino l'effettivo tentativo da parte di SEA di convincere le compagnie aeree operanti negli aeroporti di Milano a concludere nuovi contratti di assistenza a terra con Airport Handling.
- (244) Nella decisione di avvio del procedimento del 2014 la Commissione ha espresso dubbi in merito al fatto che i contratti con le compagnie aeree sarebbero stati rinegoziati. In tale contesto, la Commissione ha addotto informazioni in base alle quali risultava che, anche prima della scadenza di tali contratti, SEA e Airport Handling si fossero già impegnate in attività comuni di marketing volte a rassicurare i vettori aerei che operano nell'aeroporto sul fatto che SEA avrebbe continuato l'attività di assistenza a terra. Il procedimento di indagine formale non ha tuttavia prodotto alcun elemento concreto di prova che dimostri che SEA e Airport Handling avessero organizzato, attraverso attività comuni di marketing, un mero cambio di contraente senza lasciare alle compagnie aeree, nella loro veste di committenti, margine per la rinegoziazione dei termini contrattuali. In particolare, la Commissione non ha ricevuto prove del fatto che SEA o Airport Handling si trovassero in una posizione tale da ostacolare in modo efficace le iniziative di ex clienti SEAH volte ad ottenere condizioni più favorevoli da altri fornitori di servizi di assistenza a terra.
- (245) La Commissione ha valutato se Airport Handling, preparandosi ad entrare in attività, si trovasse di fatto nella posizione di un nuovo concorrente o piuttosto beneficiasse della posizione di mercato e dei contatti con clienti di SEAH, per assicurarsi la continuità delle operazioni. Nelle specifiche circostanze del caso in esame, l'uscita dal mercato di SEAH, qualora non avesse offerto ai suoi clienti la possibilità di negoziare nuovi contratti con fornitori di servizi di assistenza a terra diversi da Airport Handling, avrebbe potuto essere interpretata come un indizio di elusione della decisione di recupero, in quanto si sarebbe tradotta nel trasferimento di clienti da SEAH ad Airport Handling.
- (246) A tale riguardo, le seguenti considerazioni sono di particolare rilievo: il piano industriale di Airport Handling non ha preso in esame scenari alternativi che contemplassero quote di mercato inferiori. Ciò può significare che Airport Handling confidava di avere buone probabilità di rilevare la clientela di SEAH e si aspettava così di beneficiare della posizione di mercato precedente di SEAH e dei contatti di quest'ultima per creare il proprio portafoglio clienti e stipulare i relativi contratti, senza dover affrontare la concorrenza di altre società di assistenza a terra.
- (247) Tuttavia, questa ipotesi è stata smentita da alcuni fattori formali e sostanziali.
- (248) In primo luogo, per quanto riguarda la forma del trasferimento, non vi è stato un trasferimento legale dei contratti di servizio da SEAH ad Airport Handling. Le compagnie aeree sono state pertanto libere di scegliere un fornitore diverso da Airport Handling non appena i loro contratti con SEAH sono stati rescissi, come indicato al considerando 43 della presente decisione.
- (249) In secondo luogo, le informazioni a disposizione indicano che i clienti si sono trovati nella posizione di contattare altri fornitori di servizi non appena SEAH ha notificato loro che avrebbe cessato la propria attività. La scelta di altri prestatori di servizi da parte di taluni clienti dimostra, in effetti, l'esistenza di una tale opportunità. L'aspetto più importante è che SEAH non aveva mezzi giuridici per trasferire unilateralmente i contratti a nessun soggetto terzo, salvo in situazioni eccezionali. In base alle informazioni fornite dalle autorità italiane, la clausola relativa alle situazioni eccezionali non è stata tuttavia mai invocata. Le autorità italiane hanno trasmesso un elenco della clientela di Airport Handling aggiornato al 14 febbraio 2014 da cui si evince che sui 68 ex clienti di SEAH, [...] (*) avevano cambiato fornitore dei servizi di assistenza a terra e che sui [...] (*) clienti di Airport Handling, uno proveniva da un operatore concorrente, tre erano clienti nuovi per l'aeroporto e [...] (*) erano ex clienti di SEAH. [...] (*) di questi ex clienti di SEAH hanno negoziato e ottenuto contratti più vantaggiosi per i clienti, in termini di prezzi più bassi (13 clienti), modifiche del portafoglio servizi [...] (*) clienti) o una combinazione dei due parametri [...] (*) clienti). Risulta pertanto che soltanto 20 clienti avevano concluso contratti di servizio che contenevano le stesse condizioni dei contratti precedentemente stipulati con SEAH. Le riduzioni tariffarie sono comprese tra lo [...] (*) % e il [...] (*) % rispetto alle tariffe precedentemente concordate con SEAH.

(*) Segreto professionale

(29) [...] (*).

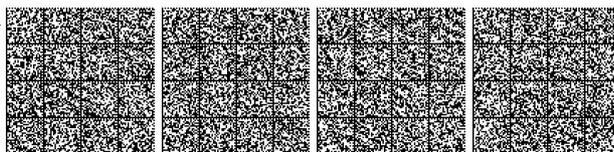


- (250) Alla luce di tali considerazioni, complessivamente, la Commissione non individua indizi di elusione della decisione di recupero (continuità economica) nella procedura che ha condotto Airport Handling a stringere accordi con alcuni ex clienti di SEAH. Di fatto, Airport Handling si è evidentemente esposta a una concorrenza effettiva quando ha condotto trattative con i vettori operanti negli aeroporti di Milano e vi sono indicazioni del fatto che la concorrenza tra i fornitori di servizio presso detti aeroporti si sia effettivamente aperta nel momento in cui SEAH stava per uscire dal mercato.

7.1.1.3. Beni patrimoniali di SEAH

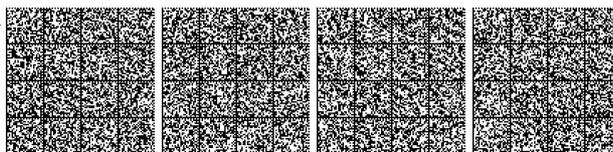
- (251) Quale terzo punto dell'analisi dell'oggetto del trasferimento, la Commissione ha valutato l'oggetto del trasferimento dei beni patrimoniali.
- (252) La Commissione osserva che quando ha cominciato le attività, Airport Handling ha affittato presso SEAH il 100 % dell'attrezzatura necessaria per l'assistenza a terra. Cinque mesi dopo, ha cominciato a sostituire gradualmente tale attrezzatura con beni acquistati sul mercato per poi acquistare, nel settembre 2015, [...] (*) dei [...] (*) lotti di beni messi in vendita da SEAH.
- (253) In particolare, Airport Handling ha avviato la sua attività di fornitura di servizi di assistenza a terra sottoscrivendo con SEAH un contratto di affitto la cui scadenza era prevista per il 31 agosto 2015. Prima della scadenza del contratto di affitto, Airport Handling ha espresso il proprio interesse all'acquisto di [...] (*) dei [...] (*) lotti messi in vendita, in particolare i lotti [...] (*). Secondo Airport Handling, sebbene realisticamente circa un terzo delle attrezzature per l'assistenza a terra di proprietà di SEAH e affittate ad Airport Handling fosse datato, Airport Handling era intenzionata ad acquisire circa il [...] (*) % di tale attrezzatura (sufficiente ad Airport Handling per svolgere la propria attività), considerando che nel frattempo Airport Handling aveva ottenuto sul mercato una quantità significativa di pezzi di ricambio da utilizzarsi per la sostituzione di alcune parti dell'attrezzatura più obsoleta di SEAH.
- (254) I documenti disponibili indicano che i negoziati di vendita tra Airport Handling e SEAH hanno preso avvio con la lettera del 3 giugno 2015 con cui Airport Handling ha avanzato le seguenti proposte:
- richiesta di uno sconto del [...] (*) % [...] (*) a causa innanzitutto dell'età e delle condizioni delle attrezzature e anche dell'esito della procedura di gara lanciata da SEA;
 - pagamento [...] (*) tra il 31 luglio e il 31 dicembre 2015;
 - risoluzione consensuale del contratto d'affitto originale il 30 giugno 2015 e concessione da parte di SEAH in regime di comodato provvisorio e limitato di circa [...] (*) beni [...] (*), al più tardi, al 31 dicembre 2015, con spese di assicurazione e manutenzione a carico di Airport Handling.
- (255) Lo stesso giorno si è svolta una riunione tra le parti. Con lettera del 10 giugno 2015, il liquidatore ha risposto alle proposte di Airport Handling, puntualizzando quanto segue:
- SEAH era intenzionata ad accettare l'offerta ma non a concedere sconti in quanto i prezzi erano stati fissati da esperti. Il liquidatore ha inoltre segnalato che Airport Handling non avrebbe nemmeno dovuto sostenere alcuna spesa di trasporto;
 - SEAH non era disposta ad accettare pagamenti rateali, a meno che Airport Handling non avesse fornito le necessarie garanzie;
 - pur non concedendo sconti, SEAH era disposta a trasferire l'attrezzatura il 30 giugno 2015 e a mettere a disposizione i beni specificati, ma soltanto fino al 30 novembre, al più tardi.
- (256) Secondo le autorità italiane, i negoziati sono continuati fino al settembre 2015, quando SEAH ha acconsentito al pagamento del prezzo di acquisto dei [...] (*) lotti [...] (*). Il prezzo d'acquisto è stato fissato a [...] (*) EUR, che corrispondeva al prezzo inizialmente indicato nella procedura di gara andata deserta. In via eccezionale, il contratto d'affitto originale è stato prorogato fino al [...] (*) per [...] (*) beni dietro pagamento di un canone complessivo di [...] (*) EUR, calcolato sulla base del valore attribuito ai beni nel quadro delle perizie condotte dagli esperti indipendenti. Airport Handling ha restituito i [...] (*) beni a SEAH il [...] (*).

(*) Segreto professionale



- (257) Secondo Airport Handling, l'acquisto era comunque giustificato sotto il profilo economico, in particolare per i seguenti motivi:
- il modello aziendale di Airport Handling è essenzialmente caratterizzato dal fatto che lo hub operativo è concentrato in una sola località, gli aeroporti di Milano. Il corrispondente modello organizzativo consiste quindi nel fornire risorse economiche e tecniche idonee a soddisfare la domanda di servizi caratteristica di una sola località (modello *hub-provider*). A parere di Airport Handling, tale modello garantisce una migliore efficienza e margini di redditività più sicuri. Per questo motivo, l'età e l'efficienza dell'attrezzatura rivestono per Airport Handling un'importanza minore rispetto agli operatori che sono attivi in diversi aeroporti e che quindi devono garantire una «gestione snella» dell'attrezzatura;
 - sebbene una parte dell'attrezzatura fosse datata, numerosi beni erano invece relativamente recenti e potevano essere utilizzati in modo efficiente;
 - i beni si trovavano già in loco e non erano quindi necessarie spese di trasporto;
 - Airport Handling sperava di ridurre i costi di manutenzione, in quanto quasi tutti i beni provenivano dallo stesso produttore ed erano esemplari dello stesso modello;
 - cercando di acquistare attrezzatura di seconda mano sui mercati unionali Airport Handling si è resa conto che tali mercati non offrivano quantitativi di attrezzatura di seconda mano sufficienti a soddisfare le sue esigenze a prezzi accettabili;
 - durante la fase di avvio, si sarebbe usato un assortimento di attrezzature usate e nuove, soprattutto perché i produttori non apparivano in grado di fornire tutte le attrezzature nuove in una sola volta ma anche perché Airport Handling aveva buoni motivi per ritenere che un improvviso aumento della domanda avrebbe potuto generare un'impennata dei prezzi. Per questo motivo, Airport Handling intendeva piuttosto eliminare gradualmente i beni usati e sostituirli con beni nuovi;
 - infine, collaudare la nuova attrezzatura e formare adeguatamente il personale ad utilizzarla sarebbe stato difficile, in particolare nella fase di avvio.
- (258) Nel frattempo, Airport Handling ha lanciato una procedura di gara, tra il novembre 2014 e il gennaio 2015, per l'acquisto di nuove attrezzature sul mercato. Secondo le autorità italiane, il valore delle attrezzature acquistate nell'ambito di tale prima gara è stato pari a circa [...] (*) EUR.
- (259) La Commissione ha valutato se il confronto tra il valore e il numero dei beni patrimoniali di Airport Handling acquistati sul mercato e il valore e il numero dei beni prima presi in affitto e poi acquistati presso SEAH potesse essere un indicatore affidabile di continuità economica. Per quanto riguarda la comparabilità delle due categorie di beni, la Commissione ha concluso che:
- il liquidatore di SEAH aveva costituito i lotti in modo da associare in ciascuno di essi beni che erano in buone condizioni operative con beni in condizioni meno buone;
 - in genere, le attrezzature di SEAH erano datate;
 - secondo le autorità italiane, circa [...] (*) dei [...] (*) beni acquistati da SEAH erano in buone o soddisfacenti condizioni operative. Circa 1/3 di questi beni avrebbe potuto essere utilizzato, nella migliore delle ipotesi, come fonte di pezzi di ricambio. 700 beni acquistati si sono rilevati privi o quasi di valore o di possibilità di utilizzo mentre 270 sono stati accantonati e rottamati;
 - l'attrezzatura di Airport Handling è costituita da un ampio insieme composito di beni diversi come scale, camion, elevatori, caricatori e carrelli;

(*) Segreto professionale



- non si può escludere che anche un solo veicolo nuovo e moderno utilizzato a tempo pieno possa risultare più efficiente di tutta una serie di veicoli vecchi che richiedono di norma tempi di manutenzione più lunghi.
- (260) In base a quanto precede, la Commissione conclude che il confronto tra il valore e il numero delle nuove attrezzature e il valore delle attrezzature prese in affitto e poi acquistate non può essere utilizzato nella fattispecie come indicatore di continuità economica.
- (261) Alla luce di questa situazione, la Commissione ha valutato l'importanza dei beni patrimoniali (beni strumentali) come fattore produttivo di Airport Handling rispetto alla manodopera come fattore produttivo e rispetto al fatturato sia di SEAH, sia di Airport Handling.
- (262) Per quanto riguarda l'importanza dei beni patrimoniali in relazione alla manodopera, il valore degli strumenti operativi registrato nell'ultimo bilancio di SEAH prima della liquidazione era pari a circa [...] (*) EUR. A sua volta, nel 2015 Airport Handling deteneva attività in conto capitale per un valore di [...] (*) EUR ⁽³⁰⁾. Per contro, i costi del personale di Airport Handling sono risultati pari a [...] (*) EUR nell'anno compreso tra settembre 2014 e agosto 2015 in base al consuntivo economico di Airport Handling relativo allo stesso periodo ⁽³¹⁾.
- (263) Il valore dei beni patrimoniali è altresì inferiore rispetto al fatturato: il consuntivo economico di Airport Handling del periodo settembre 2014 — agosto 2015 riporta un fatturato pari a [...] (*) EUR. Pertanto, i beni patrimoniali in questione sembrano essere un fattore di produzione di minore importanza rispetto alla manodopera. Anche il loro valore è molto modesto, se paragonato al fatturato generato sia con la manodopera, sia con i beni patrimoniali. Le informazioni emerse dal procedimento di indagine formale indicano, piuttosto, che sia SEAH, sia Airport Handling hanno applicato un modello aziendale ad alta intensità di manodopera piuttosto che ad alta intensità patrimoniale.
- (264) La Commissione, pertanto, conclude che, sebbene Airport Handling abbia inizialmente acquisito tutti i suoi beni patrimoniali da SEAH, questo elemento non può, di per sé, essere interpretato come indicativo della continuità economica, in quanto i beni patrimoniali rappresentano un fattore produttivo di minore importanza nel settore dell'assistenza a terra.

7.1.1.4. Sintesi della valutazione dell'oggetto del trasferimento

- (265) La valutazione di quanto la portata del trasferimento sia indicativo della presenza di continuità economica tra SEAH e Airport Handling conduce alla seguente indicazione.
- (266) Anzitutto, non vi è stato alcun trasferimento del portafoglio clienti da SEAH ad Airport Handling. Piuttosto, con la liquidazione di SEAH sono stati rescissi tutti i contratti e Airport Handling ha dovuto concludere nuovi contratti, potendo attrarre alcuni tra i precedenti clienti di SEAH e acquisirne di nuovi, e al contempo perdendo alcuni dei clienti a vantaggio della concorrenza. Le condizioni contrattuali sono state negoziate indipendentemente dalle condizioni precedenti previste dagli accordi con SEAH. A tale riguardo, Airport Handling godeva della stessa posizione status che avrebbe avuto ogni altro concorrente o nuovo concorrente. Secondo la Commissione, la circostanza che non si sia avuto alcun trasferimento del portafoglio clienti rappresenta una chiara indicazione del fatto che non vi sia stata continuità economica.
- (267) In secondo luogo, Airport Handling ha reclutato la sua manodopera iniziale interamente da SEAH, ma con nuovi contratti e a nuove condizioni contrattuali. Non vi sono stati quindi alcun trasferimento in blocco, alcun trasferimento automatico dei contratti e alcuna riproduzione automatica dei termini dei contratti di lavoro.
- (268) In terzo luogo, sebbene sia vero che Airport Handling abbia inizialmente preso in affitto tutti i beni patrimoniali di SEAH necessari a espletare i servizi di assistenza a terra, allo scadere del contratto di affitto, alla fine l'impresa ha rilevato solo parte dei beni patrimoniali di SEAH, in quanto aveva nel frattempo cominciato ad acquistare attrezzature da terzi. Le informazioni a disposizione suggeriscono, inoltre, che i beni patrimoniali rappresentano solo una quota minore dei mezzi di produzione nel settore dell'assistenza a terra e che non sono determinanti per la struttura dei costi e l'efficienza di Airport Handling.
- (269) Complessivamente, prendendo in considerazione la portata del trasferimento, la Commissione ritiene che le circostanze connesse alla costituzione di Airport Handling a seguito della liquidazione di SEAH, viste complessivamente, non sono tali da indicare che vi sia stata, tra le due imprese, una continuità economica finalizzata all'elusione della decisione di recupero.

(*) Segreto professionale

⁽³⁰⁾ La Commissione osserva che, in base ai consuntivi e agli inventari completi forniti da Airport Handling, gran parte delle attività di SEAH era datata, fortemente bisognosa di riparazioni e già interamente ammortizzata.

⁽³¹⁾ In base alla relazione Brattle sopraccitata, relativa al piano industriale di Airport Handling, i costi del lavoro della società erano [...] (*)



7.1.2. Pagamento del prezzo di mercato

- (270) In base alla giurisprudenza, il trasferimento di beni patrimoniali a un prezzo inferiore al prezzo di mercato potrebbe essere altresì considerato come un indicatore di continuità economica tra la società in liquidazione tenuta a rimborsare l'aiuto di Stato e la società di nuova costituzione.

7.1.2.1. Patrimonio SEAH — considerazioni generali

- (271) Nel quadro della procedura fallimentare, l'elusione di una decisione di aiuto di Stato negativa attraverso il trasferimento di beni patrimoniali può avvenire, in particolare, nei seguenti casi:

- vendita, ovvero affitto, dei beni patrimoniali al di sotto del prezzo di mercato (ad esempio, seguendo una procedura di vendita che non sia sufficientemente aperta, trasparente e non discriminatoria), ovvero
- azioni da parte del curatore fallimentare finalizzate a frodare i creditori e a diminuire il valore dei beni patrimoniali di una società insolvente, ovvero violazione del principio di uguaglianza dei creditori in danno dei creditori pubblici⁽³²⁾.

- (272) Al contrario, la Commissione ritiene che il trasferimento o l'affitto di beni patrimoniali da una società insolvente che ha ricevuto un aiuto incompatibile verso una nuova società non sia indicativo della volontà di eludere la decisione di recupero nelle seguenti ipotesi:

- non è stata intrapresa alcuna azione per ridurre il valore dei beni patrimoniali della società insolvente a vantaggio della nuova società e a svantaggio dei creditori (in quanto lo scopo della liquidazione è massimizzare i proventi dalla vendita dei beni patrimoniali per assicurare ai creditori il massimo della somma rimborsabile);
- i creditori pubblici (che avanzano la rivendicazione legata all'incompatibilità dell'aiuto) non sono stati indebitamente svantaggiati rispetto agli altri creditori (compresi, potenzialmente, la nuova società o i suoi fondatori) nel contesto delle procedure concorsuali.

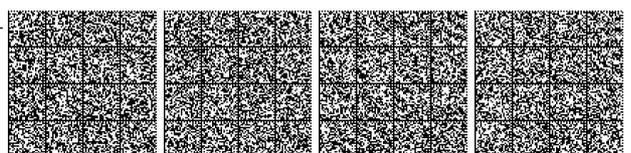
- (273) In questo caso:

- il canone di affitto è stato definito sulla base di due valutazioni esterne. È stato adeguato al rialzo in base alla seconda valutazione, che poggia su una verifica esauriente delle attrezzature affittate. Pertanto, non vi è alcuna indicazione del fatto che il prezzo al quale beni patrimoniali di SEAH sono state presi in affitto da Airport Handling fosse in contrasto con le condizioni di mercato;
- non vi è altresì alcuna indicazione del fatto che le transazioni condotte su iniziativa del liquidatore abbiano frodato i creditori e possano aver portato a una diminuzione del valore delle azioni di SEAH. In particolare, come illustrato in dettaglio in seguito, tutte le informazioni a disposizione evidenziano che sono state indette adeguate procedure di gara per la vendita dei beni patrimoniali di SEAH, offrendo a tutti gli acquirenti potenzialmente interessati l'opportunità di presentare un'offerta. Il fatto che il prezzo del contratto di affitto sia stato determinato da esperti esterni e corretto al rialzo dopo una seconda valutazione e che il liquidatore di SEAH non fosse disposto a concedere a Airport Handling uno sconto sul prezzo di acquisto delle attrezzature dimostra che la procedura di cessione organizzata dal liquidatore aveva lo scopo di massimizzare le entrate relative alla vendita dei beni patrimoniali in questione, a vantaggio dei creditori di SEAH, e che non ha comportato dunque il trasferimento particolare di un vantaggio economico ad Airport Handling;
- la Commissione osserva altresì che nessun soggetto interessato ha denunciato eventuali violazioni dei diritti dei creditori, la riduzione del valore dei beni patrimoniali di SEAH o il fatto che tali beni siano state affittate ad Airport Handling a un canone inferiore ai prezzi di mercato. L'attrezzatura per l'assistenza a terra di SEAH comprendeva circa 4 000 beni. Secondo il piano inizialmente annunciato dall'Italia, questi beni sarebbero state concessi in affitto da SEAH a condizioni di mercato in attesa della loro vendita sul libero mercato nell'ambito della procedura di liquidazione.

7.1.2.2. Affitto dei beni patrimoniali di SEAH ad Airport Handling — Definizione del canone di affitto

- (274) In seguito all'esito negativo della procedura di gara, l'attrezzatura per l'assistenza a terra è stata concessa in affitto ad Airport Handling sulla base di un contratto di affitto con scadenza inizialmente prevista al 31 agosto 2015.

⁽³²⁾ Causa C-277/00 Germania/Commissione («SMI»), ECLI:EU:C:2004:238, punto 93.



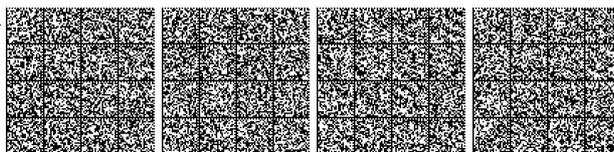
- (275) In base alla giurisprudenza, il semplice fatto che una società prenda in affitto per un determinato periodo tutti i beni patrimoniali di un società insolvente o parte di esse non significa necessariamente che la nuova società abbia goduto del vantaggio concorrenziale connesso a un aiuto precedentemente concesso al locatore⁽³³⁾. La cessione in affitto dei beni patrimoniali da parte del beneficiario dell'aiuto a una società che svolge un'attività simile non è indicativa di una continuità economica, se il canone di affitto riflette il prezzo di mercato. Tuttavia, un canone di affitto versato dalla nuova società al beneficiario dell'aiuto inferiore al prezzo di mercato potrebbe essere indicativo di continuità economica, in quanto si potrebbe affermare che il vantaggio conferito al beneficiario attraverso un aiuto illegale e incompatibile sia stato trasferito, interamente o in parte, alla nuova società tramite un canone inferiore al valore di mercato.
- (276) In base alle informazioni a disposizione, SEAH e l'amministratore del Trust hanno negoziato il contratto di affitto a condizioni di mercato. Inoltre, il canone di affitto è stato definito sulla base di due valutazioni esterne. Per confermare l'attendibilità della prima valutazione, che aveva determinato il canone di affitto annuale in [...] (*) EUR, SEAH e Airport Handling hanno congiuntamente affidato a E&Y il compito di condurre una nuova valutazione del canone di affitto. Questa seconda valutazione ha inizialmente suggerito di applicare un canone di affitto [...] (*) EUR, pari a [...] (*) EUR. Successivamente, dopo che SEAH e Airport Handling avevano concordato di ampliare questa seconda valutazione in modo da comprendere le nuove informazioni raccolte nelle relazioni di consegna delle attrezzature, gli esperti hanno riscontrato la inidoneità all'uso di alcuni macchinari e attrezzature ed hanno corretto al ribasso la valutazione iniziale, [...] (*) EUR. Sulla base di questa seconda relazione di valutazione, SEAH e Airport Handling hanno concordato di ridurre il canone di affitto a [...] (*) EUR l'anno.
- (277) In conclusione, le informazioni a disposizione suggeriscono che SEAH e Airport Handling hanno negoziato il contratto di affitto a condizioni di mercato e fatto affidamento su relazioni di esperti per definire il valore dei beni patrimoniali in questione. Il fatto che la seconda valutazione sia stata rivista su richiesta di entrambe le parti suggerisce che era intenzione di entrambe mantenere il canone di affitto il più in linea possibile con le condizioni di mercato per prevenire ogni possibile dubbio di collusione. La Commissione ritiene pertanto che il canone di affitto concordato fosse almeno pari al prezzo di mercato.

7.1.2.3. Acquisto di parte dei beni patrimoniali di SEAH ad opera di Airport Handling — Prezzo di acquisto

- (278) Airport Handling ha acquisito i beni patrimoniali in seguito all'insuccesso della procedura di gara e alla scadenza del contratto di affitto. La Commissione ha valutato se tramite tale transazione di acquisto Airport Handling non abbia beneficiato di vantaggi provenienti dagli aiuti illegali precedentemente concessi a SEAH. La valutazione parte dalla premessa che si può escludere qualsiasi vantaggio se il prezzo di acquisto di [...] (*) EUR corrisponde almeno al prezzo di mercato.
- (279) L'invito a manifestare interesse per i beni patrimoniali di SEAH è stato pubblicato il 12 novembre 2014 nel supplemento della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Alla luce dell'ampio numero di voci, il liquidatore, assistito dalla società di consulenza indipendente IMQ, ha deciso di dividere i beni patrimoniali in nove lotti. La motivazione di tale scelta è da ricondurre, secondo SEAH, alla volontà di evitare le inefficienze causate da un'eccessiva frammentazione. Nell'intento di attrarre il più ampio numero di offerenti possibile, ciascun lotto è stato definito come un raggruppamento indipendente di beni complementari e di valore diverso. Per ciascun lotto, un esperto esterno aveva definito il prezzo minimo.
- (280) La vendita era destinata a gestori, operatori aeroportuali, vettori aerei, produttori delle tipologie di attrezzature vendute, rivenditori e società di locazione in grado di soddisfare taluni criteri minimi di solvibilità.
- (281) Secondo le autorità italiane, nell'ambito della procedura di gara non è stata ricevuta nessuna manifestazione formale di interesse. SEAH ha solamente ricevuto comunicazioni informali da parte di soggetti terzi volte a verificare la possibilità di acquisire solo determinati beni a prezzi più bassi di quelli indicati nel bando di gara. Tali comunicazioni sono state trasmesse alla Commissione nel corso dell'indagine.
- (282) L'Italia ha affermato che a seguito dell'esito negativo della gara, il liquidatore di SEAH ha provato a suscitare l'interesse di potenziali acquirenti dei beni patrimoniali di SEAH contattando taluni operatori attivi nel settore dei servizi di assistenza a terra, nonché gli operatori che avevano informalmente espresso il loro interesse durante la procedura di gara, consentendo l'accesso alla sala dati e ai beni patrimoniali, al fine di consentire a ciascun operatore interessato di ispezionare i beni direttamente in loco.

⁽³³⁾ Causa C-277/00 *Germania/Commissione* («SMI»), ECLI:EU:C:2004:238, punto 88.

(*) Segreto professionale



- (283) A questa iniziativa hanno fatto seguito alcune manifestazioni di interesse ad acquisire le attrezzature di SEAH, ma nuovamente a prezzi più bassi rispetto a quelli indicati nell'offerta. Alla fine, Airport Handling è risultato essere l'unico acquirente idoneo che fosse interessato all'acquisto delle attrezzature di SEAH.
- (284) La Commissione ha valutato se la procedura di offerta in questione sia stata effettivamente aperta al mercato e se il suo insuccesso possa essere interpretato come un'indicazione del fatto che il mercato non era interessato all'acquisto dei beni patrimoniali di SEAH. La Commissione presuppone che una procedura di offerta sia effettivamente aperta al mercato e orientata alla massimizzazione delle entrate se è aperta, trasparente, non discriminatoria e non soggetta a condizioni.
- (285) Per quanto riguarda la natura aperta della procedura in esame, la Commissione osserva che la vendita è stata pubblicata nel supplemento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e le è dunque stata data ampia pubblicità.
- (286) La procedura era tuttavia limitata a talune tipologie di acquirenti, nello specifico gestori, operatori aeroportuali, vettori aerei, produttori, rivenditori e società di leasing che soddisfano determinati criteri di solvibilità (cfr. considerando 193).
- (287) Inoltre, le autorità italiane non hanno addotto valide motivazioni per la limitazione a priori del gruppo dei potenziali acquirenti. Pertanto, la procedura di offerta non è stata pienamente aperta, in quanto taluni criteri di ammissibilità possono averla limitata in modo tale da non garantire all'azionista pubblico l'offerta economicamente più favorevole.
- (288) In pratica, tuttavia, la Commissione è dell'opinione che non vi elementi indicanti che l'offerta avrebbe avuto esito positivo qualora non si fosse limitata agli operatori dell'assistenza a terra o ad imprese a questi correlate. Tale affermazione è corroborata dal fatto che neanche i tentativi di attrarre offerenti in modo informale al di fuori dell'ambito di applicazione della procedura di gara sono riusciti a generare offerte in linea con i prezzi richiesti.
- (289) Il liquidatore di SEAH ha ricevuto alcune espressioni di interesse all'acquisto delle attrezzature di SEAH a prezzi inferiori a quelli indicati nella procedura di gara. Tale circostanza è un'indicazione sufficiente del fatto che gli operatori di mercato non rientranti nell'ambito ristretto degli offerenti considerati ammissibili nella fase iniziale non erano disposti a corrispondere il prezzo richiesto da SEAH.
- (290) Come indicato, gli esiti della procedura di vendita e dei negoziati tra SEAH in quanto venditore e Airport Handling in quanto acquirente indicano che il prezzo chiesto all'inizio era superiore al prezzo che gli operatori del mercato erano disposti a pagare. In particolare, il liquidatore di SEAH ha negoziato secondo un'ottica di mercato, cercando di ottenere il massimo beneficio economico dalla vendita dei beni in questione. La documentazione trasmessa dalle autorità italiane indica che l'offerta avanzata da Airport Handling era in effetti quella economicamente più vantaggiosa tra quelle ricevute da SEAH. Airport Handling, a sua volta, aveva dei validi motivi economici per acquistare i beni, nonostante il rifiuto di SEAH di applicare lo sconto o condizioni di pagamento più favorevoli. Il prezzo di vendita può essere considerato almeno pari al prezzo di mercato. Non vi è quindi alcuna indicazione del fatto che tramite l'acquisto dei beni patrimoniali di SEAH Airport Handling abbia ricevuto vantaggi riconducibili ad aiuti illegali precedentemente concessi a SEAH.

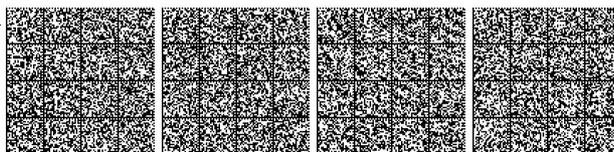
7.1.2.4. Conclusione sul prezzo di mercato quale potenziale indicatore di continuità economica

- (291) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che le circostanze relative al contratto di affitto e alla successiva vendita portano effettivamente ad escludere qualsiasi trasferimento di un vantaggio economico da SEAH ad Airport Handling. Pertanto, il prezzo del contratto di affitto e il prezzo di vendita non possono essere considerati un indicatore di continuità economica.

7.1.3. Identità degli azionisti

- (292) Nella decisione di avvio del procedimento del 2014 la Commissione ha osservato che l'Italia si era impegnata ad affidare la gestione di Airport Handling a un amministratore di Trust indipendente per un periodo di tre anni⁽³⁴⁾. L'Italia ha inoltre proposto di aprire agli investitori il 20% del capitale sociale di Airport Handling. La Commissione ha successivamente riscontrato che, anzitutto, l'attività di assistenza a terra avrebbe fatto capo alla stessa società, SEA, e, in secondo luogo, che la proposta delle autorità italiane di aprire a terzi il 20% del capitale del nuovo operatore di servizi di assistenza a terra non fosse sufficiente a garantire la discontinuità rispetto a SEAH. Ciò in quanto, in primo luogo, la proposta si limitava a una partecipazione di minoranza e, in secondo luogo, non erano state fornite garanzie in tal senso. Per di più, l'apertura del capitale sarebbe avvenuta soltanto dopo l'ingresso di Airport Handling nel mercato.

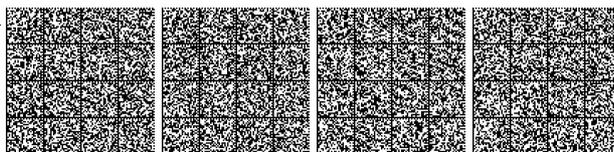
⁽³⁴⁾ Considerando 16 della decisione di apertura.



- (293) Nel corso dell'indagine, l'Italia ha asserito che la costituzione del Trust avrebbe garantito l'assenza di continuità tra SEAH e Airport Handling. L'amministratore del Trust avrebbe assicurato la gestione indipendente della quota di partecipazione di SEA in Airport Handling, assumendo il controllo esclusivo della società e garantendo in tal modo l'assenza di interessi e/o flusso di informazioni tra Airport Handling e il gruppo SEA.
- (294) La Commissione ha valutato le caratteristiche cronologiche e sostanziali dell'identità di proprietà nel caso in esame.
- (295) Anzitutto, per quanto riguarda la cronologia la Commissione osserva che SEA ha costituito Airport Handling il 9 settembre 2013. Il Trust è stato costituito in data 30 giugno 2014; l'atto costitutivo del Trust è stato siglato nella stessa data. La Commissione rileva che il Trust ha assunto la gestione effettiva di Airport Handling solo in seguito, il 27 agosto 2014, quando SEA ha trasferito l'intera quota di partecipazione in Airport Handling al Trust e nominato un amministratore. Questi ha, a sua volta, nominato un nuovo consiglio di amministrazione di Airport Handling. Airport Handling ha iniziato la sua attività alcuni giorni dopo, ovvero il 1° settembre 2014. La Commissione osserva tuttavia che, sulla base delle informazioni disponibili, la società aveva già svolto attività economiche offrendo i suoi servizi sul mercato prima di tale data, a quanto si evince già nell'aprile 2014, come dimostrano una serie di contratti di servizio già sottoscritti prima [...] (*)⁽³⁵⁾. All'epoca, tuttavia, Airport Handling era già interamente detenuto e controllato da SEA.
- (296) In secondo luogo, per quanto riguarda le caratteristiche sostanziali del passaggio della proprietà e del controllo al Trust, la Commissione ha valutato se il fatto che Airport Handling sia stato temporaneamente gestito da un amministratore del Trust poco tempo prima dell'avvio delle sue operazioni potesse costituire un motivo sufficiente a escludere la possibilità per SEA di esercitare diritti in merito alla gestione di Airport Handling, ad esempio sotto forma di decisioni commerciali unilateralmente assunte da SEA. A tale riguardo, la Commissione osserva quanto segue.
- (297) Secondo l'atto costitutivo del Trust, l'attività dell'amministratore è soggetta a taluni vincoli sostanziali, in particolare l'amministratore non è tenuto a verificare:
- se rappresentanti di SEA abbiano partecipato a trattative con dipendenti destinati ad essere assunti da Airport Handling;
 - se SEA distacchi personale ad Airport Handling, compreso il suo direttore generale;
 - se taluni servizi centralizzati, quali i rapporti con gli investitori e l'assistenza clienti, continuino a essere forniti da SEA;
 - se le decisioni in materia di finanziamenti siano lasciate interamente alla discrezione di SEA.
- (298) Inoltre, sebbene l'atto costitutivo del Trust preveda che Airport Handling e SEAH abbiano gestioni separate, Airport Handling è gestito dall'ex-responsabile della direzione Aviation Business Development di SEA.
- (299) La Commissione osserva, in effetti, che due dirigenti sono stati distaccati da SEA presso AH. Entrambi ricoprono ora posizioni dirigenziali presso Airport Handling. Secondo le autorità italiane, non vi sarebbe alcun rapporto gerarchico tra SEA e i dirigenti in questione, che non svolgerebbero nessuna attività a favore di SEA. Il loro compenso sarebbe inoltre stabilito in modo indipendente da Airport Handling.
- (300) Secondo le autorità italiane, la decisione di SEA di distaccare questi due dirigenti presso Airport Handling è stata presa tenendo conto della proposta dell'Italia di aprire a terzi il capitale di Airport Handling. A tal fine, sarebbe stato necessario garantire, da un lato, che Airport Handling avesse una gestione pienamente qualificata e, dall'altro, che le condizioni di lavoro dei dirigenti fossero flessibili. L'Italia ha, di fatto, chiarito che Airport Handling ha sottoscritto contratti di distacco con SEA per [...] (*) dipendenti.
- (301) In conclusione, la Commissione ritiene che sia la cronologia, sia le condizioni sostanziali dell'incarico confermano che durante l'intera fase di avvio e inizio delle attività economiche di Airport Handling, SEA abbia esercitato il controllo sulla società in una misura variabile ma comunque tale da garantirle di influenzarne in modo significativo la gestione corrente.
- (302) La Commissione ha preso nota del sopraccitato accordo quadro di investimento, sottoscritto il 21 settembre 2015 tra l'amministratore del Trust e l'operatore di mercato privato D'Nata, relativo alla cessione di una quota del [...] (*) % in Airport Handling, insieme al diritto di nominare la maggioranza dei membri del consiglio di amministrazione nonché l'amministratore delegato di Airport Handling, e comprendente inoltre l'opzione di acquisire un'ulteriore quota di partecipazione del [...] (*) % al capitale di Airport Handling.

(*) Segreto professionale

⁽³⁵⁾ Date della firma di un contratto in base a un elenco fornito dalle autorità italiane, ad esempio [...] (*)



- (303) D'Nata eserciterà il controllo effettivo su Airport Handling quando ne avrà nominato la maggioranza dei membri del consiglio di amministrazione nonché l'amministratore delegato. Inoltre, le informazioni disponibili relative alla procedura d'appalto organizzata in modo indipendente sia da SEA, sia dall'amministratore del Trust, da parte di una banca privata, confermano che D'Nata ha acquisito una quota di partecipazione al capitale di Airport Handling a prezzi di mercato. Infine, le informazioni disponibili confermano che D'Nata è un soggetto distinto da SEA o non è in alcun modo legato ad essa.
- (304) Ciononostante, il trasferimento del controllo su Airport Handling da SEA e dall'amministratore del Trust a D'Nata è avvenuto oltre due anni dopo la costituzione di Airport Handling da parte di SEA e oltre un anno dopo che la società aveva avviato le proprie attività.
- (305) La Commissione non può pertanto concludere sulla sola base del criterio dell'identità degli azionisti che non vi sia continuità economica. Per accertare l'assenza di continuità economica, è opportuno applicare tale criterio assieme agli altri criteri pertinenti.

7.1.4. Tempistica della transazione

- (306) La liquidazione di SEAH del 1° luglio 2014 e la costituzione di Airport Handling del 9 settembre 2013 sono avvenute successivamente all'adozione, da parte della Commissione, della decisione di recupero del 12 dicembre 2012. La società in liquidazione ha garantito le operazioni di assistenza a terra fino all'avvio dell'attività di Airport Handling, il 1° settembre 2014.
- (307) La tempistica degli eventi potrebbe così rappresentare in prima analisi un'indicazione che l'operazione culminata nella costituzione di Airport Handling abbia prodotto come effetto l'elusione della decisione di recupero, che era stata adottata prima che tale operazione avesse luogo. La Commissione ricorda tuttavia che in base alla giurisprudenza la Commissione non è tenuta ad esaminare, in particolare, e in aggiunta agli altri criteri, il momento in cui ha avuto luogo il trasferimento dei beni, il quale figura tra gli elementi «che possono» essere presi in esame per escludere la continuità economica tra le due entità in questione⁽³⁶⁾.

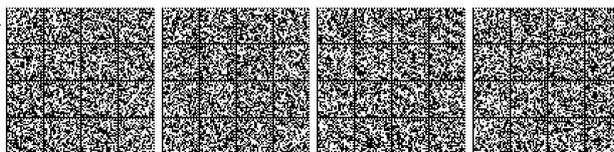
7.1.5. Logica economica della transazione

- (308) Le informazioni a disposizione confermano che Airport Handling continua sostanzialmente lo stesso tipo di attività economica di SEAH, che consiste nell'offerta di servizi di assistenza a terra presso gli aeroporti di Linate e Malpensa.
- (309) A tale riguardo, la Commissione fa riferimento alla giurisprudenza in base alla quale la semplice circostanza che l'acquirente stia di fatto continuando l'attività di un'impresa obbligata a rimborsare l'aiuto non significa necessariamente che la prima impresa abbia beneficiato del vantaggio concorrenziale associato all'aiuto concesso alla seconda⁽³⁷⁾. La Commissione osserva che nella fattispecie, Airport Handling ha preso in affitto e poi acquistato i beni di SEAH ad un prezzo che può essere considerato almeno pari al prezzo di mercato e che l'aiuto illegale che SEAH deve rimborsare è stato concesso nel periodo 2002-2010, ovvero tre anni prima della costituzione di Airport Handling e quattro anni prima dell'inizio delle sue attività economiche.
- (310) Più in particolare, per quanto riguarda la logica economica della transazione, la Commissione osserva quanto segue:
- (311) Come indicato ai punti 2.6.1 e 2.6.2, il piano industriale di Airport Handling differisce da quello di SEAH per una serie di aspetti, in particolare:
- [...] (*);
 - [...] (*);
 - [...] (*);
 - [...] (*);
 - [...] (*);
 - [...] (*).

⁽³⁶⁾ Causa T-123/09 *Ryanair/Commissione*, ECLI:EU:T:2012:164, punto 156.

⁽³⁷⁾ Causa C-277/00 *Germania/Commissione* («SMI»), ECLI:EU:C:2004:238, punti 86-89.

(*) Segreto professionale



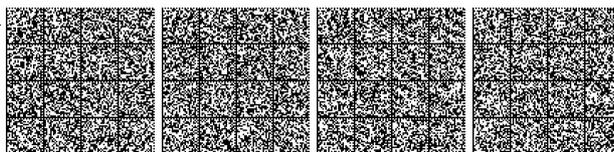
- (312) Pertanto, Airport Handling ha gestito le proprie attività in condizioni operative diverse rispetto a SEAH, in base al proprio piano industriale. Inoltre, le autorità italiane non hanno prescritto a Airport Handling di seguire un modello aziendale specifico, né di mantenere un determinato ambito di attività, di acquistare particolari attrezzature si SEAH o di assumere personale di SEAH.

7.1.6. Conclusione generale sulla continuità economica tra SEAH e Airport Handling

- (313) È opinione della Commissione che il caso in esame evidenzia sia elementi a favore della continuità economica, sia elementi che dimostrano il contrario.
- (314) In merito agli elementi a supporto dell'esistenza di continuità economica, la Commissione ha accertato che è stato il precedente proprietario di SEAH a costituire Airport Handling, una società attiva nello stesso settore di SEAH, che ha assunto la manodopera di Airport Handling quasi esclusivamente attingendo a ex dipendenti SEAH e rilevando una parte consistente dei relativi beni patrimoniali, dopo la decisione di recupero della Commissione.
- (315) Tuttavia, alcuni altri fattori indicano al contrario che Airport Handling non sia stata costituita a fini di pratiche elusive, bensì come una società effettivamente nuova. L'elemento più consistente a tale riguardo è rappresentato dal fatto che il portafoglio clienti ha dovuto essere creato ex novo, contattando le compagnie aeree con offerte indipendenti dai precedenti contratti di SEAH e concludendo con loro nuovi accordi a nuove condizioni. Airport Handling ha pertanto dovuto acquisire nuovi clienti e guadagnare quote di mercato esattamente allo stesso modo di ogni altro concorrente preesistente o nuovo. Dato che il portafoglio clienti rappresenta la base per l'attività di assistenza a terra, la Commissione attribuisce un peso considerevole a tale elemento.
- (316) Per quanto riguarda i beni patrimoniali di SEAH, Airport Handling ha pagato almeno un prezzo di mercato per il loro affitto e quando ha acquistato una parte di tali beni, ha pagato un prezzo almeno pari al prezzo di mercato che gli operatori del mercato erano disposti a pagare.
- (317) Inoltre, la manodopera non è stata trasferita in blocco e Airport Handling ha concluso nuovi contratti a nuove condizioni. Ogni concorrente esistente o nuovo avrebbe avuto la stessa possibilità di assumere ex dipendenti di SEAH e gli ex lavoratori di SEAH sono risultati in possesso dei profili più adeguati per le nuove assunzioni. Inoltre, i beni patrimoniali, che rappresentano solo una componente minore dei fattori di produzione del servizio di assistenza a terra, sono stati trasferite soltanto in parte.
- (318) Per quanto riguarda la logica economica dell'operazione, Airport Handling ha gestito le proprie attività in condizioni operative diverse rispetto a SEAH, in base al proprio piano industriale. Inoltre, le autorità italiane non hanno obbligato Airport Handling a seguire un modello aziendale specifico, né a mantenere un determinato ambito di attività, né ad acquistare particolari attrezzature si SEAH o ad assumere personale di SEAH.
- (319) A fronte di questa situazione, la Commissione ritiene complessivamente che non vi sia continuità economica tra SEAH e Airport Handling e che la costituzione di quest'ultima non possa essere considerata come un'elusione dell'obbligo di recupero. Di conseguenza, Airport Handling non può essere ritenuta obbligata al rimborso dell'aiuto dichiarato incompatibile nella decisione di recupero.

7.2. Investimento di SEA in Airport Handling –sussistenza di aiuti di Stato

- (320) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, «gli aiuti concessi dagli Stati membri, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri».
- (321) I criteri stabiliti nell'articolo 107, paragrafo 1, sono cumulativi. Pertanto, per determinare se le misure costituiscono aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, tutte le condizioni suddette devono essere soddisfatte. Segnatamente, il sostegno finanziario deve
- a) essere concesso da uno Stato membro o mediante risorse statali,
 - b) favorire talune imprese o talune produzioni,



- c) falsare o minacciare di falsare la concorrenza,
- d) incidere sugli scambi tra Stati membri.

7.2.1. *Vantaggio economico selettivo — principio dell'investitore operante in un'economia di mercato*

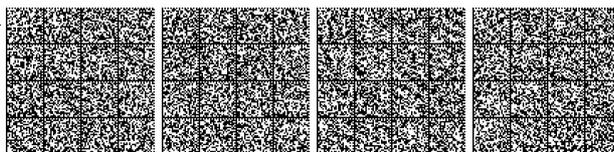
- (322) L'Italia ritiene che il conferimento di capitale di SEA a favore di Airport Handling è avvenuto in conformità al principio dell'investitore operante in un'economia di mercato e dunque non abbia rappresentato un vantaggio concesso ad Airport Handling, motivo per cui la misura non si configura come aiuto di Stato. Sebbene SEAH avesse sistematicamente registrato perdite fin dal 2000, a suo parere è legittimo ipotizzare che l'attività di Airport Handling generi un rendimento sufficiente per garantire la redditività del capitale, in particolare alla luce delle misure previste dal piano industriale di Airport Handling per il periodo 2014-2017. Decidendo di investire nel capitale di Airport Handling, SEA si sarebbe pertanto comportata come un investitore avveduto operante in un'economia di mercato.
- (323) Ai fini della valutazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, è pertanto necessario stabilire se, in circostanze analoghe a quelle che hanno caratterizzato l'adozione della misura in esame, un ipotetico investitore operante in un'economia di mercato, guidato da prospettive di redditività e non da obiettivi di natura pubblica, si sarebbe comportato allo stesso modo. Per stabilire se lo Stato abbia adottato o no il comportamento di un investitore avveduto in un'economia di mercato, occorre porsi nel contesto dell'epoca in cui sono state adottate le misure di sostegno finanziario al fine di valutare la razionalità economica del comportamento dello Stato, astenendosi da qualsiasi valutazione fondata su una situazione successiva⁽³⁸⁾.
- (324) Di conseguenza, la logica commerciale dell'investimento pubblico deve essere valutata tenendo conto delle informazioni a disposizione e degli sviluppi prevedibili al momento in cui l'investimento è stato fatto⁽³⁹⁾.
- (325) Nel corso dell'indagine le autorità italiane hanno spiegato che la decisione di investire in Airport Handling era basata sul piano industriale del 6 agosto 2014. Tuttavia, la Commissione osserva che la data di tale piano industriale è successiva a quella della decisione definitiva relativa all'aumento del capitale della società a 25 milioni di EUR del 30 giugno 2014. La Commissione ritiene che la decisione iniziale di costituire Airport Handling e investire 25 milioni di EUR dovesse essere stata assunta al più tardi prima della costituzione della società, avvenuta il 9 settembre 2013. Il piano industriale trasmesso alla Commissione temporalmente più vicino a tale data è quello del 14 novembre 2013. La Commissione osserva altresì che tale piano industriale già ipotizza l'investimento di 25 milioni di EUR. Pertanto, la Commissione ritiene che il piano industriale di novembre 2013 sia il piano da tenere in considerazione ai fini della verifica del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato.
- (326) Nella decisione di avvio del procedimento del 2014 la Commissione ha espresso dubbi in merito al fatto che SEA abbia agito secondo il principio dell'investitore operante in una economia di mercato, in primo luogo in quanto SEA non ha considerato il rischio che, in seguito alla constatazione della presenza di continuità economica da parte della Commissione, Airport Handling fosse tenuta a rimborsare l'aiuto incompatibile precedentemente concesso a SEAH. In secondo luogo, la Commissione ha espresso dubbi in merito al fatto che il piano industriale su cui si basa la decisione di SEA di investire in Airport Handling poggiasse su presupposti sufficientemente plausibili. In ultima analisi, la Commissione deve valutare se la decisione di investire in Airport Handling sia stata assunta in un'ottica di mercato. In altri termini, la Commissione deve valutare se l'investitore si sarebbe potuto attendere un rendimento ragionevole tenendo conto dei rischi prevedibili legati all'investimento.

7.2.2. *Misure di mitigazione del rischio intraprese da SEA*

- (327) Per quanto riguarda il primo dubbio, la Commissione osserva che SEA era consapevole del rischio dell'esistenza di continuità economica e che non ha assunto opportune misure di mitigazione di questo rischio.
- (328) SEA era consapevole di tale rischio, come dimostrano i documenti trasmessi alla Commissione nel contesto della pre-notifica di novembre 2013. Il rischio di un trasferimento di tale responsabilità ad Airport Handling a causa della continuità economica con SEAH era di natura giuridica. La percezione e la valutazione del rischio e l'adozione di opportune misure di mitigazione dipendono dalle ipotesi giuridiche contemplate al momento dell'investimento.

⁽³⁸⁾ Causa C-482/99 *Francia/Commissione*, citata, punto 71.

⁽³⁹⁾ Causa T-16/96 *Cityflyer Express/Commissione* [1998] ECR II-757, punto 76.



- (329) Le informazioni a disposizione evidenziano che SEA aveva preso in considerazione le seguenti misure di mitigazione del rischio legato alla manodopera: Nell'accordo tra SEA e i sindacati del 4 novembre 2013 SEA ha dichiarato che un'importanza fondamentale è stata attribuita al requisito della «discontinuità», che deve essere parte integrante di ogni soluzione alternativa al pagamento in denaro, in modo da garantire che non sia possibile estendere a terzi l'obbligo relativo al recupero dell'aiuto. Durante le trattative sul trasferimento parziale della manodopera da SEAH ad Airport Handling, la struttura del lavoro e talune condizioni di impiego sono state modificate nella sostanza, come indicato nel dettaglio ai considerando da 232 a 234. I principi applicabili sono stati definiti negli accordi di attuazione con i sindacati del 4 giugno 2014 ed erano già stati annunciati nell'accordo con i sindacati del 13 novembre 2013, dunque prima di realizzare i due maggiori aumenti di capitale del 10 marzo e del 30 giugno 2014 (considerando 45 e 46).
- (330) SEA ha posto in essere le seguenti misure di mitigazione del rischio per garantire la discontinuità riguardo al trasferimento di beni patrimoniali di SEAH: anzitutto, l'amministratore del Trust ha escluso Airport Handling dalla procedura pubblica di gara per la vendita dei beni patrimoniali. In secondo luogo, Airport Handling ha preso in affitto i beni patrimoniali di SEAH a un canone di mercato, definito sulla base di due relazioni di esperti indipendenti.
- (331) SEA ha adottato alcune misure volte a garantire la discontinuità tra Airport Handling e SEAH anche per quanto riguarda la clientela. I clienti di SEAH sono stati informati in anticipo della liquidazione della società. Sono stati sottoscritti nuovi contratti di servizio a nuove condizioni finanziarie con le compagnie aeree che hanno scelto Airport Handling come fornitore.
- (332) Un'ulteriore misura di mitigazione del rischio adottata da SEA è stata la costituzione del Trust. Come spiegato al punto 2.3 precedente, il Trust ha perseguito l'obiettivo principale di fungere da azionista unico di Airport Handling e garantire che Airport Handling operasse in una situazione di discontinuità economica con SEAH.
- (333) La Commissione osserva che il rischio derivante dall'eventuale futuro obbligo di rimborsare l'aiuto non viene menzionato nel piano industriale di novembre 2013 di Airport Handling. A tale riguardo, la Commissione osserva che SEA ha elaborato tale piano industriale per i propri scopi. In qualità di società madre di un operatore di mercato consolidato nel settore dell'assistenza a terra ed evidentemente consapevole dei rischi derivanti da vari elementi di continuità, SEA poteva adottare decisioni informate senza menzionare esplicitamente tale rischio in quel piano industriale. Inoltre, la decisione definitiva di aumentare il capitale sociale a 25 milioni di EUR è stata presa solo dopo che erano state adottate le misure di mitigazione del rischio. Inoltre, la valutazione esterna del piano industriale del novembre 2013 descritta sopra (considerando 114) conferma che un investitore razionale avrebbe ritenuto che la probabilità dell'accertamento della continuità economica tra le due imprese, e quindi la probabilità dell'accertamento dell'obbligo al rimborso dell'aiuto, fosse inferiore al [...] (*) % ed avrebbe quindi considerato l'investimento in Airport Handling un'operazione economicamente razionale.

7.2.3. Piano industriale di Airport Handling

- (334) Per quanto riguarda il secondo dubbio, ovvero se il piano industriale alla base della decisione di SEA di investire in Airport Handling poggi su ipotesi sufficientemente plausibili, la Commissione ha osservato quanto segue.

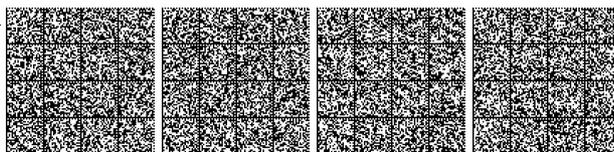
7.2.3.1. Ipotesi sullo sviluppo del traffico aereo

- (335) Le previsioni relative al traffico aereo negli aeroporti di Milano, insieme alle quote di mercato di Airport Handling, sono un fattore determinante nel piano industriale della società. Come confermato dagli esperti indipendenti (BCG) che hanno valutato i piani industriali di Airport Handling, le previsioni sul traffico della società sono in linea con le previsioni di IATA ed Eurocontrol. La Commissione ritiene che tali enti siano fonti affidabili di dati che permettono di elaborare previsioni del traffico nel settore dell'aviazione. Per quanto riguarda l'applicazione di tali previsioni all'aeroporto di Malpensa, la Commissione osserva che in base alla relazione BCG, l'aspettativa di Airport Handling di mantenere rapporti con un assortimento costante di vettori presso tale aeroporto non è in linea con gli sviluppi storici e che un nuovo regolamento potrebbe indurre alcuni vettori a ricollocarsi a Linate.

7.2.3.2. Ipotesi sui costi del personale

- (336) Secondo il piano industriale del 2013, i costi del personale costituiscono in media il [...] (*) % dei costi operativi del periodo 2014-2017.
- (337) La Commissione ha valutato la plausibilità delle ipotesi relative ad una voce di costo così significativa.

(*) Segreto professionale



- (338) In primo luogo, la Commissione osserva che alla luce della relazione Brattle, la percentuale dei costi del personale sul totale dei costi operativi previsti da Airport Handling è ampiamente in linea con la struttura dei costi del settore europeo dei servizi di assistenza a terra, che evidenzia un'incidenza dei costi del personale sul totale dei costi operativi compresa tra il 65 % e l'80 %. A tale riguardo, la relazione fa riferimento alle cifre indicate nella valutazione di impatto della Commissione che accompagna la sua proposta di nuovo regolamento in materia di servizi di assistenza a terra ⁽⁴⁰⁾.
- (339) In secondo luogo, sulla base delle informazioni trasmesse dall'Italia, la Commissione osserva che il costo orario medio del personale per ETP di Airport Handling risulta [...] (*) . Il costo medio orario del personale indicato nel piano industriale di novembre 2013 è di [...] (*) EUR, ed è [...] (*) EUR nel piano industriale dell'agosto 2014. Tali cifre sono rispettivamente [...] (*) rispetto al costo medio orario pagato da SEAH nel 2013, pari a circa [...] (*) EUR ⁽⁴¹⁾. La relazione Brattle conferma che Airport Handling è riuscita effettivamente a conseguire questo costo del personale e conclude dunque che il piano industriale non era eccessivamente ottimistico.
- (340) La Commissione ritiene che la prevista diminuzione del costo del lavoro sia realistica alla luce della struttura dei costi tipica del settore.

7.2.3.3. Ipotesi relative alle quote di mercato

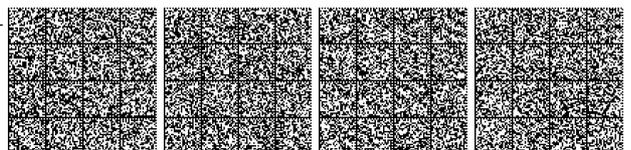
- (341) La Commissione ha espresso dubbi in merito alle ipotesi sulle quote di mercato relativamente elevate di Airport Handling, indicate nel piano industriale di novembre 2013. La quota di mercato per i servizi di rampa è stimata pari al [60-70] (*) % nel 2014 e pari al [70-80] (*) % nel 2017. La quota di mercato per i servizi ai passeggeri è stimata pari al [60-70] (*) % nel 2014 con un aumento fino al [60-70] (*) % nel 2017.
- (342) Nel 2013, la quota di mercato complessiva di SEAH era pari al [70-80] (*) % ⁽⁴²⁾. La Commissione osserva che la quota di mercato prevista di Airport Handling è inferiore a quella di SEAH. Di conseguenza, non era previsto che Airport Handling subentrasse in tutti contratti di SEAH. In effetti, per la nuova impresa si prevedeva una certa diminuzione delle quote di mercato.
- (343) La strategia di Airport Handling consiste nell'offrire un livello di disponibilità maggiore rispetto agli altri gestori operanti presso gli scali di Linate e Malpensa. L'impresa offre un servizio 24 ore su 24 tale da assicurare servizi di assistenza a terra anche in caso di ritardo del velivolo. Ciò rappresenta un vantaggio concorrenziale, che può essere particolarmente apprezzato dai vettori aerei che hanno un'attività importante ed elevate frequenze di volo presso gli aeroporti di Milano, quali Alitalia ed EasyJet. Tali vettori aerei possono propendere a restare con il fornitore in grado di offrire loro questi servizi. Ciò può ragionevolmente spiegare perché Airport Handling prevedeva di raggiungere una quota di mercato relativamente alta fin dall'inizio delle attività.
- (344) La Commissione osserva altresì che, come indicato nella relazione Brattle, in base ai dati del 2013 la quota di mercato prevista di Airport Handling era inferiore rispetto a quella stimata per i fornitori di servizi di assistenza a terra di maggiori dimensioni presenti in altri aeroporti italiani: i) Bergamo (78,23 %), ii) Cagliari (75,61 %), iii) Catania (77,18 %), iv) Palermo (75,85 %), v) Torino (68,8 %).
- (345) Inoltre, la Commissione osserva che la quota di mercato raggiunta da Airport Handling nel 2014 è di fatto maggiore rispetto a quella prevista nel piano industriale del novembre 2013. Una quota di mercato così elevata è giustificata essenzialmente dal fatto che Airport Handling sia riuscita a sottoscrivere contratti con [...] (*) , che, considerate insieme, rappresentano una quota significativa del traffico presso i due aeroporti, corrispondente al [...] (*) % del traffico aereo presso l'aeroporto di Linate e il [...] (*) % del traffico aereo presso l'aeroporto di Malpensa.

⁽⁴⁰⁾ Allegata alla Valutazione d'impatto che accompagna il documento «Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione e che abroga la direttiva 96/67/CE del Consiglio», del 16.1.2012, SEC(2011) 1439 definitiva. A pag. 95 di tale documento, la Commissione osserva che la liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra e la fine del monopolio dei duopoli (vettore aeroportuale/di hub) presso gli aeroporti ha obbligato i fornitori di servizi di assistenza a terra ad adattarsi per poter essere più concorrenziali e operare in una situazione di concorrenza più agguerrita. Le conseguenze più visibili per i lavoratori del settore dell'assistenza a terra è stato l'aumento della produttività e della flessibilità del lavoro. I fornitori di servizi di assistenza a terra spesso affermano che tale aumento della produttività del lavoro è imperativo, in quanto i costi del personale ammontano al 65 %-80 % dei loro costi complessivi, mentre le associazioni dei lavoratori sostengono in genere che le società di assistenza a terra fanno troppa leva sul fattore manodopera per ridurre i costi.

(*) Segreto professionale

⁽⁴¹⁾ Relazione Brattle paragrafo 48, pag. 11.

⁽⁴²⁾ Relazione Brattle paragrafo 40, pag. 9.



- (346) In conclusione, la Commissione non nutre dubbi sulla plausibilità delle ipotesi relative alla quota di mercato di Airport Handling. In primo luogo, queste si basano sui vantaggi concorrenziali offerti da Airport Handling. In secondo luogo, tali previsioni appaiono prudenti alla luce delle quote di mercato di un gruppo di analoghe società di servizi di assistenza a terra nel momento in cui il piano industriale è stato elaborato. La Commissione osserva altresì che tali ipotesi si sono concretizzate nella realtà.

7.2.3.4. Ipotesi relative alla redditività

- (347) Il piano industriale di novembre 2013 prevede un EBIT [...] (*) e un profitto al lordo delle imposte [...] (*) già a partire dal secondo anno di attività. L'EBIT e il profitto al lordo delle imposte [...] (*). Il piano industriale di novembre 2013 non fa riferimento ai consueti parametri di redditività, quali, ad esempio, il tasso interno di rendimento (*internal rate of return*, IRR) o il valore attuale netto (VAN). Tuttavia, la relazione Brattle riporta tali calcoli sulla base delle cifre indicate nel piano industriale.
- (348) Per investire in Airport Handling, un investitore privato razionale deve attendersi un rendimento pari o superiore al costo opportunità del capitale, che è approssimativamente rappresentato dal costo medio ponderato del capitale (*weighted average cost of capital*, WACC).
- (349) La relazione Brattle calcola l'IRR del capitale relativo all'investimento in Airport Handling e verifica se sia pari o superiore al suo WACC. La relazione utilizza due valori alternativi del WACC. Il primo è pari a [...] (*) %, che la relazione indica come il WACC *unlevered* al netto delle imposte utilizzato nel piano industriale⁽⁴³⁾. Il secondo è pari a [...] (*) %, calcolato nella relazione come il limite inferiore del costo opportunità del capitale. In funzione del valore finale dell'investimento, la relazione Brattle stima che il rendimento previsto dall'investimento in Airport Handling sia compreso tra il [...] (*) % e il [...] (*) %. I calcoli evidenziano che indipendentemente dagli scenari l'IRR atteso è superiore al costo opportunità del capitale e che l'investimento è dunque redditizio.
- (350) La Commissione osserva che l'orizzonte temporale del piano industriale (2014-2017) è relativamente breve. Per questo motivo, il piano industriale può essere soggetto a variazioni che possono incidere sulle ipotesi su cui poggia. Tuttavia, tale orizzonte temporale va considerato alla luce dei seguenti fatti. In primo luogo, il piano industriale è stato elaborato per l'operatore aeroportuale SEA, che per molti anni è stato proprietario di una società controllata che svolgeva attività di assistenza a terra. In secondo luogo, la ristrutturazione era già in corso ed erano stati già conseguiti aumenti di produttività significativi all'interno di SEAH. Non appare pertanto irragionevole restringere la portata del piano industriale al minimo necessario per un investitore esperto come SEA.
- (351) La Commissione osserva che alcune delle ipotesi fondamentali su cui poggia il piano industriale di novembre 2013 si sono ampiamente concretizzate, in particolare in termini di redditività e quote di mercato. Airport Handling ha registrato utili già nel suo primo anno di attività: in base al consuntivo economico relativo al periodo compreso tra settembre 2014 e agosto 2015, la società ha generato un EBIT pari a [...] (*) EUR.
- (352) In conclusione, la Commissione ritiene che, basandosi su ipotesi che non appaiono irragionevoli relativamente all'evoluzione del costo del lavoro e alla quota di mercato, il piano industriale evidenzia che l'aumento di capitale effettuato da SEA di 25 milioni di EUR genera un rendimento sul capitale sufficientemente alto.

7.2.4. Conclusione sul vantaggio economico selettivo

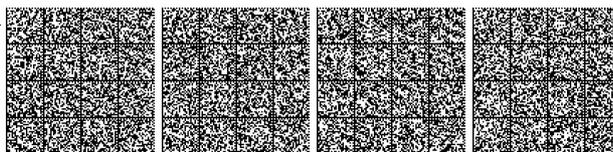
- (353) La Commissione conclude che SEA ha adottato misure sufficienti a limitare il rischio dell'esistenza di continuità economica. Il piano industriale si è basato su ipotesi che un investitore privato razionale, che vanta una significativa esperienza nel settore dell'assistenza a terra aeroportuale e sia intenzionato a ristrutturare la società, avrebbe considerato plausibili e sufficienti a determinare la redditività futura di Airport Handling. L'investimento di SEA in Airport Handling, pertanto, non rappresenta un vantaggio che Airport Handling non avrebbe potuto ottenere in normali condizioni di mercato.

7.2.5. Conclusione sulla presenza di aiuti di Stato nell'investimento di SEA in Airport Handling

- (354) L'investimento non costituisce un vantaggio che Airport Handling non avrebbe potuto ottenere in normali condizioni di mercato. Pertanto, non risulta soddisfatto uno dei criteri cumulativi di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. Di conseguenza, l'investimento non costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

(*) Segreto professionale

⁽⁴³⁾ Secondo la relazione Brattle, il WACC è superiore in quanto tiene conto di rischi specifici di progetto attraverso un aumento del coefficiente equitativo beta.



HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. Il procedimento che ha condotto alla liquidazione di SEA Handling SpA e alla costituzione di Airport Handling SpA non comporta una continuità economica tra la prima e la seconda impresa.

2. La società Airport Handling non è obbligata al rimborso dell'aiuto di Stato dichiarato incompatibile con il mercato interno nella decisione della Commissione C(2012) 9448 del 19 dicembre 2012, modificata dalla decisione C(2013)1668 del 22 marzo 2013 in materia di aiuti concessi da SEA a favore della sua controllata SEA Handling SpA nel periodo 2002-2010.

Articolo 2

La costituzione e la capitalizzazione di Airport Handling SpA cui l'Italia ha dato esecuzione, del valore di 25 milioni di EUR, non costituisce aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Articolo 3

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 5 luglio 2016

Per la Commissione

Margrethe VESTAGER

Membro della Commissione

18CE0156



DECISIONE (UE) 2017/2112 DELLA COMMISSIONE

del 6 marzo 2017

concernente la misura/il regime di aiuti/l'aiuto di Stato SA.38454 — 2015/C (ex 2015/N) che l'Ungheria intende attuare a sostegno dello sviluppo di due nuovi reattori nucleari presso la centrale nucleare di Paks II

[notificata con il numero C(2017) 1486]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma,

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

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente alle suddette disposizioni⁽¹⁾, e tenuto conto di tali osservazioni,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- (1) A seguito di articoli pubblicati sulla stampa e di contatti informali con le autorità ungheresi, il 13 marzo 2014 la Commissione ha avviato un'indagine preliminare su un presunto aiuto di Stato relativo alla costruzione della centrale nucleare Paks II («Paks II») assegnandole il numero di caso SA.38454 (2014/CP).
- (2) In seguito a diversi scambi di informazioni e incontri formali, il 22 maggio 2015 le autorità ungheresi hanno notificato la misura per ragioni di certezza del diritto affermando che il progetto non comporta aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea («TFUE»).
- (3) Con lettera del 22 maggio 2015 l'Ungheria ha notificato alla Commissione una misura destinata a fornire contributi finanziari per lo sviluppo di due nuovi reattori nucleari presso la centrale di Paks.
- (4) Con lettera del 23 novembre 2015 la Commissione ha informato l'Ungheria di aver deciso di avviare la procedura di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE in merito alla misura (decisione di avvio). La decisione della Commissione è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*⁽²⁾. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni.
- (5) Il 29 gennaio 2016 l'Ungheria ha inviato le sue osservazioni in merito alla decisione di avvio.
- (6) La Commissione ha ricevuto osservazioni da interessati e le ha trasmesse all'Ungheria, che ha avuto la possibilità di replicare. Le osservazioni dell'Ungheria sono state ricevute tramite lettera del 7 aprile 2016.
- (7) Ulteriori informazioni sono state presentate dall'Ungheria in data 21 aprile, 27 maggio, 9 giugno, 16 giugno e 28 luglio del 2016, nonché il 16 gennaio 2017 e il 20 febbraio 2017.
- (8) Il 12 settembre 2016 le autorità ungheresi hanno presentato una rinuncia linguistica e hanno acconsentito al fatto che la decisione venga adottata in inglese come lingua facente fede.

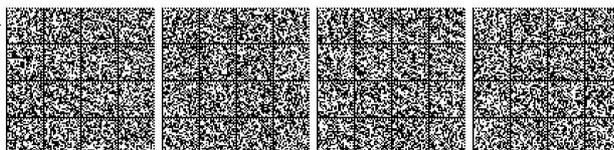
2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLA MISURA

2.1. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

- (9) La misura consiste nello sviluppo di due nuovi reattori nucleari (unità 5 e 6) in Ungheria, la cui costruzione è interamente finanziata dallo Stato ungherese a beneficio dell'entità Paks II (società privata per azioni *MVM Paks II. Atomerőmű Fejlesztő Zrt.*) che sarà proprietaria e gestirà i nuovi reattori.

⁽¹⁾ GU C 8 del 12.1.2016, pag. 2.

⁽²⁾ Cfr. nota a piè di pagina 1.



- (10) Il 14 gennaio 2014 la Federazione russa e l'Ungheria hanno concluso un accordo intergovernativo (IGA) concernente un programma nucleare ⁽³⁾. Sulla base dell'IGA, entrambi i paesi collaboreranno alla manutenzione e all'ulteriore sviluppo dell'attuale centrale nucleare di Paks (CN Paks). Ciò comprende la progettazione, la costruzione, la messa in servizio e lo smantellamento di due nuove unità di generazione, le unità 5 e 6, con reattori tipo VVER (raffreddati e moderati ad acqua) con una capacità installata di ciascuna unità di potenza pari ad almeno 1 000 MW ⁽⁴⁾, che andranno ad aggiungersi alle esistenti unità di generazione 1-4. Si prevede che il funzionamento delle unità 5 e 6 compensi la perdita di capacità quando le unità 1-4 (2 000 MW complessivamente) saranno dismesse. L'Ungheria ha affermato che le unità 1-4 saranno in funzione, rispettivamente, fino alla fine del 2032, del 2034, del 2036 e del 2037, senza prospettiva di ulteriore estensione del loro ciclo di vita.
- (11) Ai sensi dell'IGA ⁽⁵⁾ tanto la Russia quanto l'Ungheria avrebbero dovuto designare un'organizzazione con esperienza, di proprietà statale e controllata dallo Stato, finanziariamente e tecnicamente responsabile dell'adempimento dei corrispondenti obblighi in qualità di contraente/proprietario in relazione al Progetto.
- (12) La Russia ha incaricato la società di capitali *Nizhny Novgorod Engineering Company Atomenergoproekt (JSC NIAEP)* della costruzione dei nuovi reattori (unità 5 e 6); mentre l'Ungheria ha designato la società privata per azioni *MVM Paks II. Atomerőmű Fejlesztő Zrt.* ⁽⁶⁾ («Paks II») come proprietario e gestore dei due reattori.
- (13) Mentre l'IGA definisce i diritti e gli obblighi generali della cooperazione nucleare tra i due paesi, i dettagli dell'attuazione dell'IGA devono essere specificati in accordi separati denominati «accordi di attuazione» ⁽⁷⁾, come segue:
- a) il contratto di ingegneria, approvvigionamento e costruzione relativo alla costruzione delle due unità VVER 1 200 (V491) 5 e 6 presso la centrale Paks, denominato «contratto IAC»;
- b) il contratto che stipula i termini e le condizioni per la cooperazione in materia di funzionamento e manutenzione dei nuovi reattori, denominato «contratto F&M»;
- c) l'accordo relativo ai termini per la fornitura di combustibile e la gestione del combustibile esaurito.
- (14) Il 9 dicembre 2014 JSC NIAEP e Paks II hanno concluso il contratto IAC nel quale è stata stipulata l'entrata in esercizio prevista per le due nuove unità 5 e 6, rispettivamente, nel 2025 e nel 2026.
- (15) Separatamente, la Russia si è impegnata a erogare un prestito statale all'Ungheria per finanziare lo sviluppo di Paks II. Tale prestito è disciplinato da un accordo di finanziamento intergovernativo (IGA di finanziamento) ⁽⁸⁾ e prevede un meccanismo di credito rinnovabile di 10 miliardi di EUR da destinarsi esclusivamente alla progettazione, alla costruzione e alla messa in servizio delle unità di generazione 5 e 6 presso la centrale Paks II. L'Ungheria utilizzerà tale meccanismo di credito rinnovabile per finanziare direttamente gli investimenti a favore di Paks II necessari per la progettazione, la costruzione e la messa in servizio delle nuove unità 5 e 6 della centrale, come stabilito dall'IGA di finanziamento. Oltre all'IGA di finanziamento, l'Ungheria apporterà un importo supplementare fino a 2,5 miliardi di EUR a partire dal proprio bilancio al fine di finanziare l'investimento a favore di Paks II.
- (16) Oltre al sostegno all'investimento descritto al considerando 15, l'Ungheria non intende concedere alcun ulteriore sostegno finanziario a Paks II in seguito alla costruzione delle unità 5 e 6 della centrale. Le nuove unità opereranno nel contesto di condizioni di mercato, senza alcun importo fisso di entrate e senza alcun prezzo garantito. L'Ungheria ritiene che in questa fase non sarà necessario indebitare direttamente Paks II.

⁽³⁾ Accordo tra il governo della Federazione russa e il governo dell'Ungheria in materia di cooperazione sull'uso pacifico dell'energia nucleare, concluso il 14 gennaio 2014 e ratificato in Ungheria dalla legge II del 2014 del Parlamento ungherese (2014. évi II. törvény a Magyarország Kormánya és az Oroszországi Föderáció Kormánya közötti nukleáris energia békés célú felhasználása terén folytatandó együttműködésről szóló Egyezmény kihirdetéséről).

⁽⁴⁾ Le autorità ungheresi presumono che i reattori abbiano una capacità netta di 1 180 MW per unità.

⁽⁵⁾ Articolo 3 dell'IGA.

⁽⁶⁾ Risoluzione del governo 1429/2014 (VII. 31.). [A Kormány 1429/2014. (VII. 31.) Korm. Határozata a Magyarország Kormánya és az Oroszországi Föderáció Kormánya közötti nukleáris energia békés célú felhasználása terén folytatandó együttműködésről szóló Egyezmény kihirdetéséről szóló 2014. évi II. törvény szerinti Magyar Kijelölt Szervezet kijelölése érdekében szükséges intézkedésről].

⁽⁷⁾ Articolo 8 dell'IGA.

⁽⁸⁾ Accordo tra il governo della Federazione russa e il governo dell'Ungheria sull'estensione di un credito statale a favore del governo dell'Ungheria per il finanziamento della costruzione di una centrale nucleare in Ungheria, concluso il 28 marzo 2014.



2.2. OBIETTIVO DELLA MISURA

- (17) Come spiegato nella decisione di avvio, la CN Paks è l'unica centrale nucleare che opera in Ungheria. Appartiene al rivenditore e al produttore di energia elettrica *Magyar Villamos Művek Zártkörűen Működő Részvénytársaság* (il «gruppo MVM»)⁽⁹⁾, posseduto al 100 % dallo Stato. Le sue quattro unità presentano una capacità totale installata di 2 000 MW e ciascuna di esse è attualmente dotata di tecnologia russa (VVER-440/V213). Tali unità saranno gradualmente dismesse entro il 2037 [cfr. considerando 10].
- (18) La produzione di energia elettrica da fonti nucleari svolge un ruolo strategico nel mix energetico dell'Ungheria, in quanto circa il 50 % dell'energia elettrica prodotta a livello nazionale deriva dai quattro reattori esistenti presso la centrale nucleare di Paks⁽¹⁰⁾.
- (19) A fronte dei seguenti obiettivi:
- mantenimento di una quota significativa di risorse nazionali, e
 - riduzione della dipendenza ungherese dalle importazioni, pur garantendo la coerenza rispetto alla politica nazionale in materia di clima,

il governo ha chiesto al gruppo MVM di esaminare possibili alternative all'espansione della produzione di energia elettrica nelle centrali nucleari. Il gruppo MVM ha preparato uno studio di fattibilità che ha analizzato l'attuazione e il finanziamento di una nuova centrale nucleare che potrebbe essere integrata nel sistema elettrico e che potrebbe essere gestita in maniera economica, sicura ed ecologica. Sulla base di tale studio di fattibilità presentato nel 2008 dal gruppo MVM, il governo ha proposto il progetto al parlamento ungherese, il quale ha acconsentito all'avvio dei lavori preparatori per la realizzazione di nuove unità di generazione presso la centrale nucleare di Paks⁽¹¹⁾. Tale decisione è stata corroborata da calcoli che hanno dimostrato che entro il 2025 era prevista la dismissione di 6 000 MW degli 8-9 000 MW di capacità lorda installata, a causa della chiusura delle centrali elettriche obsolete. È stato quindi previsto che tali centrali fossero sostituite dall'espansione della centrale nucleare di Paks.

- (20) Nel 2011 è stata adottata la strategia nazionale per l'energia per il periodo fino al 2030⁽¹²⁾. Tale strategia si concentra su uno scenario «energia nucleare-carbone-energie rinnovabili» per l'Ungheria. Il gestore del sistema di trasmissione ungherese («TSO», *Transmission System Operator*), MAVIR, prevede che entro il 2026 l'Ungheria necessiterà di almeno 5,3 GW di nuova capacità di generazione e di poco più di 7 GW entro il 2031, a fronte della domanda futura e della dismissione della capacità di generazione esistente in Ungheria⁽¹³⁾. MAVIR prevede altresì che quasi l'intero parco di centrali a carbone attualmente in esercizio sarà dimesso tra il 2025 e il 2030 e che la capacità installata del parco di centrali a gas dell'Ungheria diminuirà di circa 1 GW, come indicato nella tabella 1 presentata dall'Ungheria il 16 gennaio 2017. L'Ungheria ha spiegato che, nella proiezione della richiesta di 7 GW di nuova capacità, lo studio MAVIR non tiene conto di alcuna importazione o di nuove capacità installate.

Tabella 1

Dismissioni graduali delle capacità interne installate entro il 2031

	Existing	Phase-out
Nuclear	2 000	
Coal	1 292	1 222
Natural gas	3 084	960

(MW)

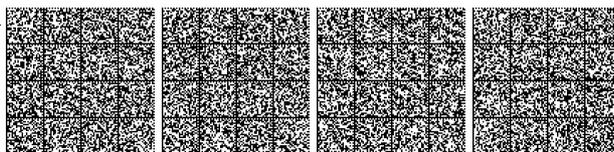
⁽⁹⁾ Cfr. considerando 18 della decisione di avvio per maggiori informazioni sul gruppo MVM.

⁽¹⁰⁾ Dati del sistema elettrico ungherese (Mavir, 2014) — https://www.mavir.hu/documents/10262/160379/VER_2014.pdf/a0d9fe66-e8a0-4d17-abc2-3506612f83df, accesso effettuato il 26 ottobre 2015.

⁽¹¹⁾ 25/2009. (IV.4.) OGY Határozat a paksi bővítés előkészítéséről.

⁽¹²⁾ Strategia nazionale per l'energia (ministero dello Sviluppo nazionale, Ungheria, 2011): <http://2010-2014.kormany.hu/download/7/d7/70000/Hungarian%20Energy%20Strategy%202030.pdf>.

⁽¹³⁾ A magyar villamosenergia-rendszer közép- és hosszú távú forrásoldali kapacitásfejlesztése (Sviluppo a medio e lungo termine degli impianti di produzione di energia del sistema elettrico ungherese): https://www.mavir.hu/documents/10258/15461/Forr%C3%A1slemez%C3%A9s_2016.pdf/462e9f51-cd6b-45be-b673-6f6afea6-f84a (Mavir, 2016).



	(MW)	
	Existing	Phase-out
Oil	410	
Intermittent renewables/weather-dependent	455	100
Other renewables	259	123
Other non-renewables	844	836
Sum	8 344	3 241

Fonte: autorità ungheresi (Mavir).

- (21) L'Ungheria e la Russia hanno sottoscritto l'IGA con l'obiettivo di sviluppare nuove capacità presso la centrale di Paks. L'Ungheria ha spiegato che mantenere la produzione nucleare nel mix di combustibili potrebbe consentire di affrontare la necessità di sostituire la capacità gradualmente dismessa, di sviluppare nuove capacità e di raggiungere il traguardo dell'Ungheria in relazione agli obiettivi climatici dell'Unione (in particolare quelli relativi alla diminuzione prevista delle emissioni CO₂).

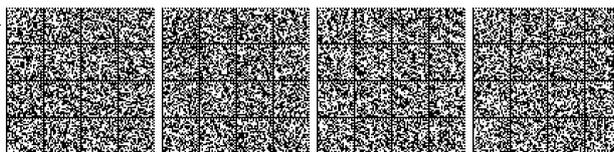
2.3. DESCRIZIONE DELLE NUOVE UNITÀ: LA TECNOLOGIA DA UTILIZZARE

- (22) Le nuove unità 5 e 6 presso la centrale nucleare di Paks II saranno dotate della tecnologia VVER 1 200 (V491) e comporteranno l'impiego di reattori più avanzati di generazione III+. L'Ungheria spiega che le specifiche tecniche delle unità da utilizzare presso la centrale di Paks II porteranno notevoli vantaggi rispetto alle unità attualmente esistenti presso la CN Paks, quali un aumento dell'efficienza e un funzionamento più economico, oltre a migliorate caratteristiche di sicurezza.
- (23) Oltre alla capacità installata sensibilmente maggiore offerta dalla tecnologia VVER 1 200 (V491), esiste anche una differenza sostanziale in termini di vita operativa prevista (60 anni per le unità VVER 1 200 rispetto ai 30 anni delle unità attualmente esistenti presso la centrale nucleare di Paks) e di maggiore manovrabilità che consente l'adattamento, entro un dato intervallo di valori, della capacità di ciascuna unità in base alla domanda presente sulla rete.
- (24) La riduzione della quantità di combustibile richiesta dalle nuove unità riflette anche i miglioramenti tecnologici realizzati negli ultimi anni. Anziché adottare l'esistente ciclo del combustibile di 12 mesi, le nuove unità possono funzionare secondo un ciclo di 18 mesi. Ciò significa che le nuove unità richiederanno meno arresti all'anno per la ricarica del combustibile e la centrale sarà in grado di funzionare più a lungo in media ogni anno e di non perdere tempo di produzione.
- (25) Le specifiche tecniche indicano inoltre che la densità di potenza che verrà fornita dai nuovi elementi di combustibile sarà notevolmente superiore rispetto a quella offerta dagli elementi esistenti. Ciò significa, quindi, che per ciascuna unità di massa di materiale combustibile sarà possibile ottenere una produzione superiore che potrà migliorare l'economia dell'impianto.

2.4. IL BENEFICIARIO

- (26) Come spiegato nella sezione 2.3 della decisione di avvio, il beneficiario della misura è l'impresa Paks II, attualmente di proprietà dello Stato ungherese. I diritti degli azionisti sono esercitati dall'Ufficio del Primo ministro. Paks II sarà proprietario e gestore delle unità di reattori 5 e 6, pagate dallo Stato ungherese.
- (27) Il considerando 19 della decisione di avvio spiega le modalità di trasferimento allo Stato ungherese delle azioni di Paks II, detenute originariamente dal gruppo MVM⁽¹⁴⁾. Secondo le informazioni presentate dall'Ungheria il 30 gennaio 2016, il prezzo di acquisto del trasferimento è stato pari a 10 156 miliardi di HUF, equivalenti a circa 33 milioni di EUR.

⁽¹⁴⁾ Decreto del ministro dello Sviluppo nazionale n. 45/2014. (XI.14.) [45/2014. (XI.14.) NFM rendelet az MVM Paks II. Atomerőmű Fejlesztő Zártkörűen Működő Részvénytársaság felett az államot megillető tulajdonosi jogok és kötelezettségek összességét gyakorló szervezet kijelöléséről].



2.5. STRUTTURA DI FINANZIAMENTO DEL PROGETTO E DIRITTI E OBBLIGHI RISULTANTI DAL CONTRATTO IAC

2.5.1. ACCORDO INTERGOVERNATIVO DI FINANZIAMENTO («IGA DI FINANZIAMENTO»)

- (28) Nel quadro dell'IGA ⁽¹⁵⁾, la Russia ha fornito all'Ungheria un prestito statale sotto forma di un meccanismo di credito rinnovabile di 10 miliardi di EUR per finanziare lo sviluppo delle unità di generazione 5 e 6 della centrale nucleare sita a Paks. Il tasso di interesse del prestito varia tra il 3,95 % e il 4,95 % ⁽¹⁶⁾. Il prestito è destinato alla progettazione, costruzione e messa in servizio di tali nuove unità di produzione di energia elettrica.
- (29) Ai sensi dell'IGA di finanziamento, l'Ungheria deve utilizzare il prestito per finanziare l'80 % del valore del contratto IAC per l'esecuzione di lavori e servizi e per la consegna delle attrezzature, mentre il saldo del 20 % del contratto IAC deve essere versato dall'Ungheria (cfr. considerando 15). L'Ungheria deve utilizzare il prestito entro il 2025.
- (30) L'Ungheria deve rimborsare il prestito entro 21 anni a partire dal 15 marzo o dal 15 settembre successivo alla data di messa in servizio di entrambe le unità di generazione di energia nucleare 5 e 6, ma non oltre il 15 marzo del 2026 ⁽¹⁷⁾.
- (31) I pagamenti ai sensi dell'IGA di finanziamento possono essere effettuati soltanto dopo che il ministero dell'Economia nazionale dell'Ungheria ha presentato una richiesta e il ministero delle Finanze della Russia ha emesso una notifica di approvazione.

2.5.2. IL CONTRATTO IAC

- (32) Ai sensi del contratto IAC, JSC NIAEP deve consegnare i due reattori come stabilito nelle specifiche tecniche dettagliate, entro le date stabilite e per il prezzo forfettario convenuto ([...] (*) miliardi di EUR). Qualsiasi costo precedentemente indefinito è considerato incluso in questo prezzo [...] ⁽¹⁸⁾.
- (33) Il contratto prevede il risarcimento di danni ⁽¹⁹⁾ da corrispondere in circostanze specifiche, [...].
- (34) [...]
- (35) [...]

2.5.3. RELAZIONE TRA LO STATO E IL BENEFICIARIO

- (36) Inizialmente, l'Ungheria aveva previsto che Paks II rimanesse una controllata al 100 % di MVM Hungarian Electricity Ltd., una società anch'essa di proprietà dello Stato e di comuni ungheresi. Dal novembre 2014, Paks II non è più una filiale di MVM Hungarian Electricity Ltd. o parte del gruppo MVM, bensì un'impresa posseduta al 100 % direttamente dallo Stato, la quale non ha attualmente rapporti giuridici con il gruppo MVM.
- (37) Per quanto riguarda l'attività di Paks II, in particolare la vendita di energia elettrica, l'Ungheria ha dichiarato che in questa fase non è in essere e non è previsto alcun accordo di acquisto separato di energia elettrica con nessun fornitore distinto. Le autorità ungheresi prevedono che l'elettricità prodotta da Paks II sarà venduta sul mercato e ai consumatori di energia elettrica in conformità con contratti di vendita dell'energia elettrica da carico di base tipici della prassi di mercato. Secondo le autorità ungheresi, Paks II, in qualità di generatore di carico di base per un periodo di esercizio che si prevede sarà lungo, si adeguerebbe ai prezzi in essere, analogamente a quanto avviene nel caso di altri generatori di energia nucleare esistenti in Europa.
- (38) Paks II sarà proprietaria della centrale nucleare di Paks II e, durante la fase di costruzione dei due reattori, sarà integralmente finanziata dall'investimento dello Stato ungherese. Le autorità ungheresi ritengono che in questa fase non sarà necessario indebitare direttamente Paks II.
- (39) L'Ungheria non trasferirà i fondi necessari per trasferire il prezzo di acquisto della centrale nucleare di Paks II sui conti di Paks II. La maggior parte di tali fondi saranno accantonati presso la Banca per lo sviluppo e gli affari esteri economici della Russia (Vnesheconombank). Al raggiungimento di ciascun evento considerato un caposaldo del contratto, Paks II presenterà alla Vnesheconombank una richiesta di esecuzione del pagamento dell'80 % dell'importo dovuto direttamente a JSC NIAEP. Inoltre, presenterà una richiesta all'Agenzia di gestione del debito pubblico dell'Ungheria per il pagamento del restante 20 %.

⁽¹⁵⁾ Articolo 9 dell'IGA.

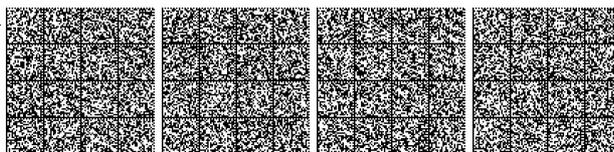
⁽¹⁶⁾ 3,95 % fino al primo giorno del rimborso e dal 4,50 % al 4,95 % nei successivi 21 anni.

⁽¹⁷⁾ In ogni periodo di 7 anni: rispettivamente il 25 %, 35 % e 40 % dell'importo del credito effettivamente utilizzato.

(*) Informazioni riservate/segreto commerciale.

⁽¹⁸⁾ [...]

⁽¹⁹⁾ Le indennità di risarcimento di danni costituiscono una serie di importi che le parti contrattuali hanno concordato diventino dovute come risarcimento in caso di violazione di obblighi specifici assunti ai sensi del contratto.



- (40) La copertura delle restanti esigenze finanziarie di Paks II durante la fase di costruzione sarà assicurata tramite l'investimento a partire dal bilancio dello Stato ungherese. L'importo iniziale stanziato per la fase di costruzione ammonta a [...] miliardi di EUR (differenza tra l'importo di 12,5 miliardi di EUR fissato per il progetto nucleare nell'IGA e il prezzo effettivo di acquisto della CN Paks II pari a [...] miliardi di EUR). L'Ungheria ritiene che detto importo rappresenti un tetto massimo rispetto alle risorse statali che possono essere stanziare per la costruzione della centrale nucleare di Paks II, per lo meno in assenza di ulteriori valutazioni. Tuttavia, nel caso in cui le esigenze patrimoniali superino tale importo, l'Ungheria sostiene che investirà un importo maggiore qualora la sua valutazione in quel momento concluda che è economicamente ragionevole procedere in tal senso.
- (41) L'Ungheria sostiene che un'analisi di sensitività sui possibili costi supplementari sostenuti da Paks II durante la fase di costruzione ha concluso che i suoi costi dovrebbero essere moltiplicati per 10 al fine di determinare una riduzione dell'1 % del tasso interno di rendimento (TIR). Di conseguenza, l'Ungheria prevede che l'impatto degli aumenti dei costi sia di minore entità.

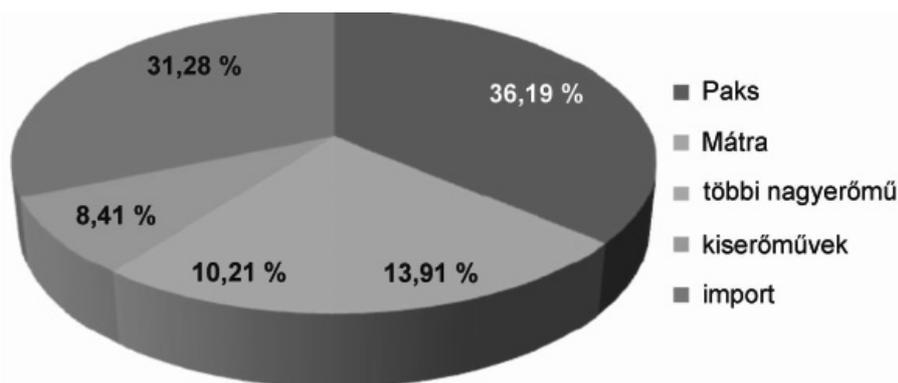
2.6. IL MERCATO UNGHERESE DELL'ENERGIA ELETTRICA

2.6.1. DESCRIZIONE DEL MERCATO UNGHERESE DELL'ENERGIA ELETTRICA

- (42) L'attuale struttura del mercato ungherese dell'energia elettrica si è sviluppata intorno al 1995, quando è stata privatizzata la maggior parte delle centrali elettriche di grandi dimensioni e dei fornitori di servizi di pubblica utilità, nonché delle società di distribuzione. Lo Stato conserva una posizione dominante nel settore attraverso il gruppo MVM, la società di servizi energetici, integrata verticalmente, di proprietà dello Stato.
- (43) Lo studio di MAVIR di cui al precedente considerando 20 spiega che il consumo interno totale è aumentato del 2,7 % dal 2014, raggiungendo un consumo interno totale di 43,75 TWh nel 2015. Rispetto a questi consumi la produzione interna ha approvvigionato 30,06 TWh, pari al 68,72 % del consumo totale di energia elettrica (cfr. figura 1). Le importazioni sono state pari a 13,69 TWh, equivalenti al 31,28 % del consumo totale. In qualità di generatore, il gruppo MVM, di proprietà dello Stato, vanta una presenza significativa sul mercato, grazie al suo principale impianto di produzione di energia elettrica, la centrale nucleare di Paks che nel 2015 ha fornito il 52,67 % dell'energia elettrica prodotta a livello nazionale, come illustrato dalla figura 1. La centrale elettrica Mátra è una centrale elettrica alimentata a lignite, posseduta principalmente da RWE Power AG (50,92 %) ma della quale anche il gruppo MVM detiene delle quote (26,15 %). Le ulteriori centrali elettriche di dimensioni maggiori (*többi nagyermű*) e minori (*kiserőművek*) svolgono un ruolo modesto nella struttura complessiva di produzione di energia elettrica del mercato ungherese. Inoltre, MVM Partner, il ramo di vendita all'ingrosso integrato verticalmente del gruppo MVM, detiene una posizione dominante nel mercato della vendita all'ingrosso di energia elettrica ⁽²⁰⁾.

Figura 1

Composizione del consumo totale di energia elettrica in Ungheria nel 2015



Fonte: sviluppo a medio e lungo termine degli impianti di produzione di energia elettrica del sistema elettrico ungherese (Mavir, 2016) ⁽²¹⁾.

⁽²⁰⁾ Cfr. decisione n. 747/2011 dell'autorità per l'energia ungherese del 14 ottobre 2011.

⁽²¹⁾ «Többi nagyermű» significa «altre centrali elettriche di grandi dimensioni», mentre «kiserőművek» significa «centrali elettriche di piccole dimensioni».

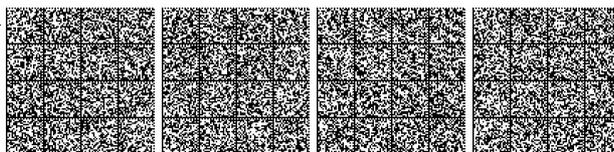
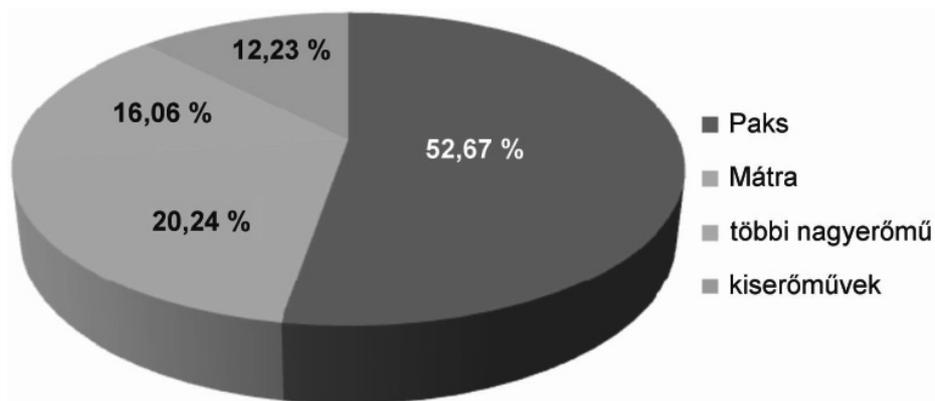


Figura 2

Produzione lorda interna di energia elettrica in Ungheria nel 2015



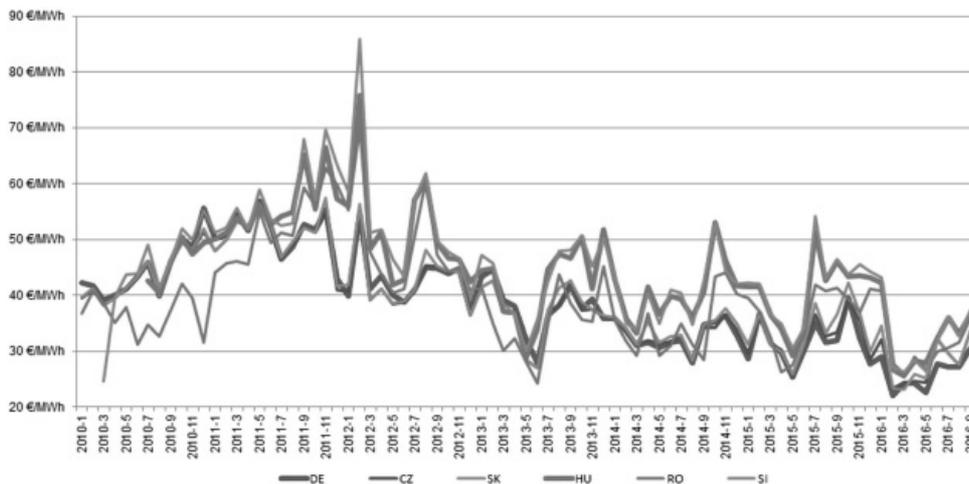
Fonte: sviluppo a medio e lungo termine degli impianti di produzione di energia elettrica del sistema elettrico ungherese (Mavir, 2016).

- (44) In Ungheria, le transazioni più comuni nel contesto del commercio all'ingrosso vengono concluse mediante accordi bilaterali di acquisto di energia elettrica nell'ambito dei quali i generatori decidono di vendere un volume minimo prefissato ai grossisti e questi ultimi sono obbligati ad acquistare un volume minimo. In linea di massima gli accordi di acquisto di energia elettrica sono stipulati in conformità con le norme stabilite dalla *European Federation of Energy Traders*.
- (45) L'impresa *Hungarian Power Exchange Company Ltd.* (HUPX) ha iniziato a operare nel luglio 2010 come società controllata del TSO, MAVIR, ed offre negoziazioni sul mercato del giorno prima, nonché transazioni fisiche a termine. Le negoziazioni sul mercato del giorno prima iniziano alle ore 11 di mattina di ogni giorno sulla base delle offerte di acquisto/vendita da presentare per ogni ora per il giorno successivo. Le negoziazioni si chiudono al più tardi alle 11:40 della mattina. Le negoziazioni fisiche a termine possono essere realizzate per quattro settimane, tre mesi, quattro trimestri e tre anni a venire. Vi sono date prestabilite per tali negoziazioni nell'ambito delle quali vengono presentate offerte di acquisto/vendita entro un determinato intervallo di tempo. Dal marzo del 2016 sul mercato infragiornaliero di HUPX sono negoziabili sia prodotti di 15 minuti sia blocchi di un'ora. Oltre ai mercati organizzati del giorno prima e infragiornaliero, HUPX ha stipulato accordi di collaborazione con due società di intermediazione che forniscono un servizio di presentazione di negoziazioni fuori borsa (OTC, *over-the-counter*) per la compensazione dei cambi per clienti comuni.
- (46) Oltre alle aste del giorno prima non organizzate da HUPX, l'energia elettrica viene scambiata anche tramite negoziazioni basate sulle piattaforme UE od OTC, nonché attraverso negoziazioni bilaterali dirette (cfr. considerando 44).
- (47) Come si può desumere dalla figura 1 di cui al considerando 43, l'Ungheria è un importatore netto di energia elettrica le cui importazioni rappresentano circa il 30 % del consumo ungherese di energia elettrica. Come mostra la figura 3, il prezzo all'ingrosso dell'energia elettrica è stato il più alto in Ungheria nella regione interconnessa limitrofa al paese (ossia escludendo Polonia o Slovenia).



Figura 3

Prezzi medi mensili del carico di base del giorno prima nella regione CEE (Ungheria inclusa) e in Germania (2010-2016)

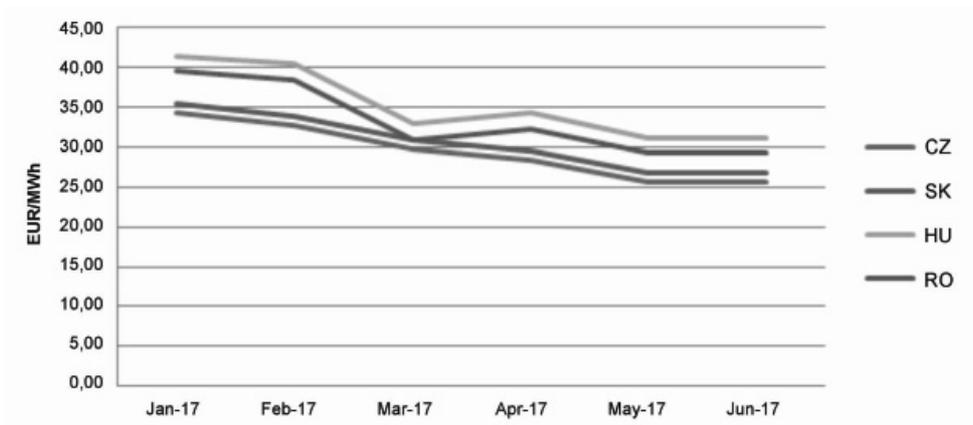


Fonte: Commissione europea.

- (48) La proiezione a breve termine dei prezzi del carico di base nella regione suggerisce la stessa tendenza, ossia che i prezzi del carico di base in Ungheria saranno i più elevati della regione (cfr. figura 4).

Figura 4

Prezzi regionali a termine del carico di base per il periodo gennaio-giugno 2017



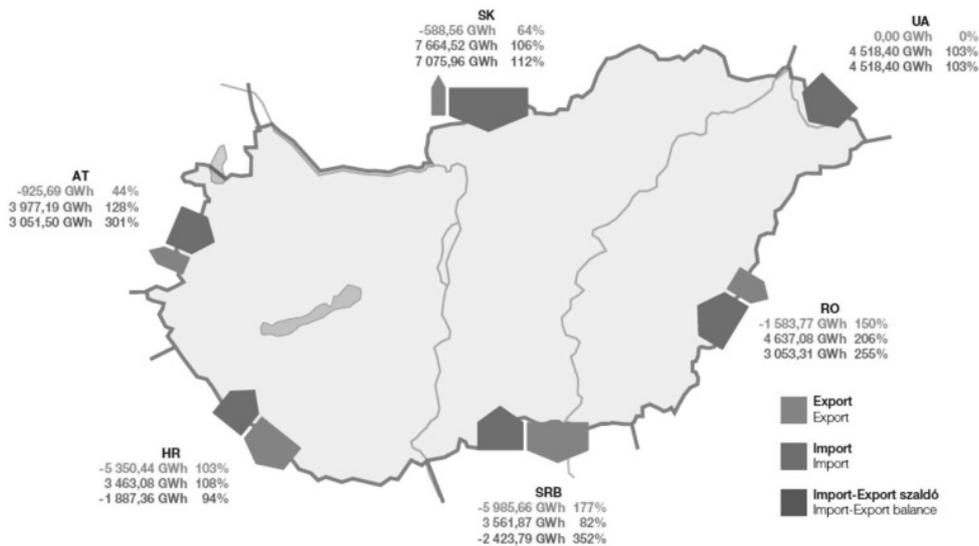
Fonte: Commissione europea (sulla base dei dati pubblicati dalla borsa per l'energia elettrica per l'Europa centrale, Power Exchange Central Europe) (<https://www.pxe.cz/Kurzovni-Listek/Oficialni-KL/?language=english>).



- (49) Il paese è ben interconnesso con i paesi confinanti: la capacità di interconnessione per l'energia elettrica è stata pari al 30 % nel 2014, un valore superiore all'obiettivo previsto per il 2020 ⁽²²⁾. Nel 2014 l'accoppiamento del mercato ceco-slovacco-ungherese-rumeno è diventato operativo, determinando un aumento della liquidità di HUPX e una diminuzione della volatilità dei prezzi. La figura 5 riepiloga i dati relativi allo scambio di energia elettrica con i paesi confinanti nel 2014.

Figura 5

Scambio di energia elettrica tra l'Ungheria e i paesi limitrofi



Fonte: dati del sistema elettrico ungherese (Mavir, 2014).

2.6.2. DESCRIZIONE DELL'EVOLUZIONE PREVISTA DEL MERCATO UNGHERESE DELL'ENERGIA ELETTRICA

- (50) Sulla base dello studio di cui al considerando 20 pubblicato da MAVIR ⁽²³⁾, quasi l'intero parco di centrali a carbone sarà dismesso tra il 2025 e il 2030 e la capacità installata del parco di centrali a gas dell'Ungheria diminuirà di 1 GW. Rispetto alle stime sulla crescita della domanda di picco indicate da MAVIR, si prevede che la capacità di generazione messa a disposizione da produttori nazionali di energia elettrica scenda al di sotto del carico di punta entro il 2021. Di conseguenza, il TSO stima che il mercato ungherese avrà bisogno di almeno 5,3 GW di nuova capacità supplementare di generazione entro il 2026 e di poco più di 7 GW entro la fine del periodo oggetto della previsione nel 2031. Tutto questo è rappresentato nella figura 6 che mostra che sarà necessaria una notevole quantità di capacità installata oltre il carico di punta in crescita. Nelle sue osservazioni presentate il 16 gennaio 2017 l'Ungheria ha spiegato di essere tenuta a garantire un certo livello di capacità residua in linea con le pratiche standard del settore dei TSO di ENTSO-E. La capacità residua è data dalla differenza tra la capacità interna affidabile disponibile più la capacità di produzione di energia elettrica nazionale più il carico di punta e la riserva di servizi di sistema. La capacità residua è la parte della capacità nazionale di produzione di energia elettrica lasciata nel sistema per coprire eventuali esportazioni programmate, variazioni inattese del carico, riserve di servizi di sistema e indisponibilità non pianificate presso un punto di riferimento.

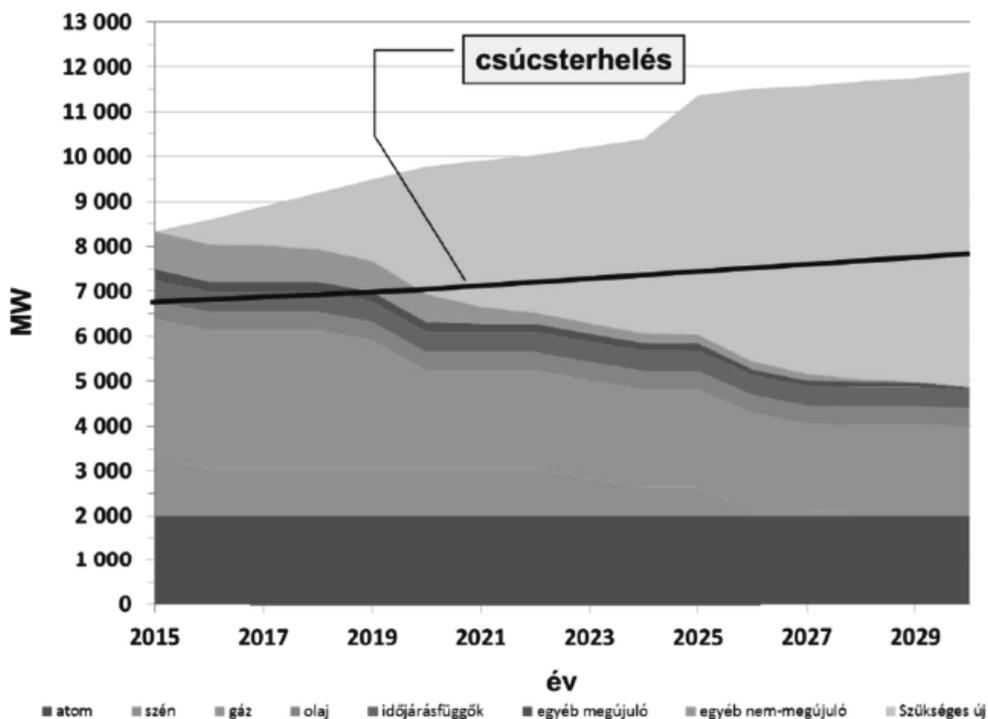
⁽²²⁾ Relazione specifica per paese per l'Ungheria in materia di energia (Commissione europea — 2014): https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/2014_countryreports_hungary.pdf, accesso effettuato il 26 ottobre 2015.

⁽²³⁾ A magyar villamosenergia-rendszer közép- és hosszú távú forrásoldali kapacitásfejlesztése (Sviluppo a medio e lungo termine degli impianti di produzione di energia elettrica del sistema elettrico ungherese): https://www.mavir.hu/documents/10258/15461/Forr%C3%A1selemz%C3%A9s_2016.pdf/462e9f51-cd6b-45be-b673-6f6afea6f84a (Mavir, 2016).



Figura 6

Ulteriori requisiti di capacità nel settore ungherese dell'energia elettrica



5. ábra A forráslétesítés szükségessége

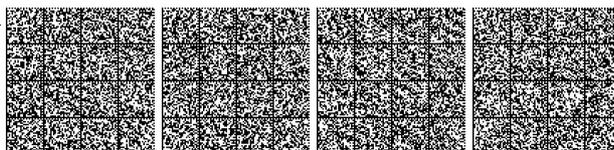
Fonte: sviluppo a medio e lungo termine degli impianti di produzione di energia elettrica del sistema elettrico ungherese (Mavir, 2016). «Csúcsterhelés» significa «carico di punta».

- (51) L'Ungheria sostiene che, nonostante le affermazioni riguardanti la necessità relativamente significativa di nuova capacità di generazione, i dati forniti da Platts Powervision suggeriscono che in realtà la nuova capacità in fase di realizzazione sia relativamente ridotta, come mostrato nella tabella 2. L'Ungheria afferma inoltre che secondo i dati di Platt, un termovalorizzatore da 44 MW è l'unica centrale elettrica attualmente in costruzione in Ungheria. L'Ungheria spiega inoltre che, sebbene vi siano investitori che pianificano di creare impianti di dimensioni maggiori (alimentati a gas), nessuno di tali progetti può essere considerato confermato, in quanto gli investitori non hanno ancora sostenuto spese sostanziali irrecuperabili, quali ad esempio i costi di costruzione, che dimostrerebbero l'impegno a intraprendere effettivamente il progetto.

Tabella 2

Nuove capacità da costruire nel settore ungherese dell'energia elettrica

Plant	Plant Type	Primary Fuel	Nameplate MW	Online Year	Status
Dunaujvaros Chp	Waste	Biomass	44	2016	Under Constr
Szeged Ccgt	CC/Cogen	Natural Gas	460	2017	Advan Develop
Szeged Ccgt	CC/Cogen	Natural Gas	460	2017	Advan Develop



Plant	Plant Type	Primary Fuel	Nameplate MW	Online Year	Status
Csepel III	CC/Cogen	Natural Gas	430	2018	Advan Develop
Tolna	Wind	Wind	260	2018	Early Develop
Gyor Region	Wind	Wind	300	2019	Early Develop
Szazhalombatta— Dunai Refinery	CC	Natural Gas	860	2020	Advan Develop
Almasfuzito	Coal	Coal Generic	435	2020	Proposed

Source: Platts Powervision, data accurate as of September 2015.

2.7. MOTIVI PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO

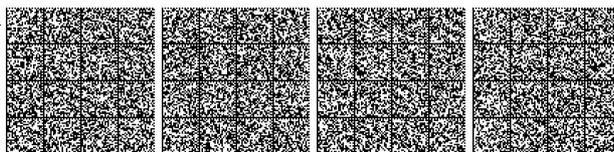
- (52) Nel maggio 2015 l'Ungheria ha notificato alla Commissione le sue intenzioni di investire nella costruzione dei due nuovi reattori nucleari presso la centrale di Paks per ragioni di certezza del diritto, affermando che la misura non comporta alcun aiuto di Stato, poiché lo Stato agisce come un investitore di mercato che intende ottenere un utile ragionevole. Nella decisione di avvio, la Commissione ha espresso la preoccupazione che la misura comporti un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, del TFUE, sulla base delle informazioni disponibili in quel momento. In particolare, la Commissione ha espresso seri dubbi sul fatto che la misura non conferisca un vantaggio selettivo a Paks II, in quanto l'Ungheria non ha contestato l'esistenza degli altri elementi di aiuto di Stato durante la fase di notifica.
- (53) I motivi di tali dubbi sono derivati dal risultato dell'analisi del principio dell'investitore in economia di mercato (PIEM), il quale valuta se un investitore che opera in economia di mercato avrebbe investito nel progetto agli stessi termini e alle stesse condizioni accettati dall'investitore pubblico al momento dell'adozione della decisione di effettuare l'investimento⁽²⁴⁾. Il principio dell'investitore in economia di mercato (PIEM) è riconosciuto anche dalla giurisprudenza⁽²⁵⁾.
- (54) In termini formali, il principio dell'investitore in economia di mercato cerca di valutare se il tasso interno di rendimento previsto per l'investimento sarebbe superiore a quello di un parametro di riferimento, basato unicamente sul mercato, del costo medio ponderato del capitale («WACC») per il progetto oggetto dell'investimento⁽²⁶⁾. Sebbene l'Ungheria abbia stimato che il TIR del progetto sia superiore a quello di un costo medio ponderato del capitale utilizzato come riferimento, basato unicamente sul mercato, la Commissione ha sollevato dubbi sul fatto che il costo medio ponderato del capitale debba essere considerato più elevato.
- (55) Alla luce dei dubbi in merito all'esistenza di aiuti di Stato, la Commissione ha esaminato ulteriormente se eventuali presunte misure di aiuto di Stato potessero essere considerate compatibili con il mercato interno. Tuttavia, dato che le autorità ungheresi ritenevano che la misura non costituisca un aiuto di Stato, non hanno presentato, nella fase preliminare, alcuna motivazione a sostegno del fatto che la misura fosse compatibile con il mercato interno. La Commissione ha espresso altresì dubbi sul fatto che la misura non rientri nel campo di applicazione della comunicazione della Commissione «Disciplina in materia di aiuti di Stato a favore dell'ambiente e dell'energia 2014-2020»⁽²⁷⁾, poiché tale disciplina non contempla misure in materia di energia nucleare e rifiuti radioattivi. Sebbene la Commissione abbia concluso che non vi fossero altre discipline applicabili alla valutazione della misura notificata, la Commissione ha altresì concluso di poter dichiarare una misura direttamente compatibile ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE, se la misura intende conseguire un obiettivo di interesse comune, se è necessaria e proporzionata, e se gli effetti positivi derivanti dal conseguimento di detto obiettivo di interesse comune superano gli effetti negativi sulla concorrenza e sugli scambi commerciali.

⁽²⁴⁾ Il PIEM è un criterio standard per valutare l'esistenza di un aiuto ed è stato utilizzato anche dall'Ungheria nelle sue analisi economiche presentate sia prima sia dopo la notifica del caso. La Commissione ha valutato attentamente e quindi integrato l'analisi del principio dell'investitore in economia di mercato presentata dall'Ungheria per desumere la sua valutazione dell'esistenza dell'aiuto.

⁽²⁵⁾ T-319/12 e T-321/12, Spagna e Ciudad de la Luz/Commissione, ECLI:EU:T:2014:604, punto 40, T-233/99 e T-228/99, Land Nordrhein-Westfalen/Commissione, ECLI:EU:T:2003:57, punto 245.

⁽²⁶⁾ Solitamente vi sono due fonti generali di capitale: il capitale proprio e il capitale di prestito (finanziario). Il costo totale del capitale è il costo medio ponderato del capitale (WACC), tenendo conto della proporzione del capitale proprio e della proporzione del capitale di prestito.

⁽²⁷⁾ GU C 200 del 28.6.2014, pag. 1.



- (56) La Commissione ha espresso dubbi in merito al fatto che la misura possa essere considerata proporzionata, ossia che essa si limiti a fornire il livello minimo di sostegno all'investimento necessario per consentire la riuscita della costruzione delle unità supplementari di produzione di energia elettrica per la realizzazione dell'obiettivo comune perseguito. Il beneficiario riceverà gli impianti di produzione di energia elettrica senza affrontare alcun rischio particolare legato ai costi di rifinanziamento, rischi che altri operatori del mercato dovrebbero invece affrontare. Alla Commissione non è stata fornita alcuna prova in merito alle modalità con cui l'Ungheria impedirà una tale sovracompensazione.
- (57) La Commissione ha sottolineato che il mercato ungherese della produzione di energia elettrica è caratterizzato da una concentrazione di mercato relativamente elevata, nell'ambito della quale la centrale nucleare di Paks esistente fornisce circa il 50 % della produzione nazionale. In assenza di nuove capacità, la produzione di energia elettrica data da CN Paks e Paks II rappresenterebbe verosimilmente una quota ancora maggiore del mercato dell'offerta, aspetto questo che potrebbe avere un effetto distorsivo sul mercato ungherese dell'energia elettrica. L'Ungheria non ha fornito alla Commissione prove dettagliate su come assicurerebbe l'esercizio continuo indipendente degli impianti di produzione di energia esistenti e nuovi.
- (58) Infine, la Commissione ha rilevato che, in considerazione delle particolarità del mercato ungherese dell'energia elettrica, l'esercizio di Paks II può causare altresì un rischio di liquidità del mercato all'ingrosso limitando il numero delle offerte disponibili sul mercato. A seconda delle modalità di vendita sul mercato dell'energia elettrica prodotta dai nuovi reattori, la liquidità potrebbe esserne notevolmente influenzata, si potrebbero creare barriere all'ingresso al mercato e la concorrenza potrebbe essere ridotta su diversi livelli del mercato. L'Ungheria non ha fornito una spiegazione dettagliata sulle modalità di commercializzazione dell'energia elettrica da parte di Paks II e sulle misure adottate per assicurare la liquidità del mercato.
- (59) Di conseguenza la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che la misura possa costituire un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.
- (60) In assenza di prove sufficienti, la Commissione non è stata inoltre in grado di giungere ad alcuna conclusione in merito alla compatibilità di tali misure con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c). Inoltre, sulla base dei dubbi sollevati nella decisione di avvio e in considerazione dell'assenza di argomenti in merito alla compatibilità da parte dell'Ungheria in quel momento, la Commissione ha esaminato una serie di preoccupazioni relative alla distorsione della concorrenza e alla possibilità che Paks II possa essere sovracompensata.
- (61) Per quanto riguarda i dubbi relativi alla proporzionalità esposti nel precedente considerando 56, la Commissione ha esaminato se, a seguito dell'aiuto, Paks II possa reinvestire eventuali utili, non versati allo Stato sotto forma di dividendi, al fine di sviluppare o acquistare impianti di produzione di energia elettrica e quindi rafforzare la propria posizione sul mercato.
- (62) Per quanto riguarda i dubbi sulla proporzionalità di cui al considerando 56, la Commissione ha esaminato altresì la politica in materia di dividendi prevista dall'Ungheria, in particolare se lo Stato richiederebbe dividendi (a sua discrezione in base agli utili realizzati da Paks II) o preferirebbe lasciare eventuali utili a Paks II. La Commissione ha espresso altresì preoccupazioni in merito al fatto che Paks II possa utilizzare i propri utili per reinvestire sviluppando o acquistando impianti supplementari di produzione di energia elettrica, creando quindi ulteriori distorsioni della concorrenza.
- (63) Come specificato al considerando 57, in considerazione del livello di concentrazione relativamente elevato del mercato ungherese della produzione di energia elettrica e del fatto che l'attuale centrale nucleare di Paks (gruppo MVM) fornisce circa il 50 % della produzione nazionale, la Commissione aveva espresso preoccupazioni in merito al fatto che la CN Paks e Paks II vengano mantenute separate e possano essere considerate indipendenti e non collegate. Il fatto che Paks II sia attualmente legalmente indipendente dal gruppo MVM non è stato considerato sufficiente dalla Commissione poiché, durante la fase di notifica, quest'ultima non ha ricevuto alcuna informazione in merito al fatto che la CN Paks e Paks II continuino a operare come entità completamente distinte dal punto di vista giuridico e strutturale. Tali chiarimenti sono stati ritenuti necessari al fine di attenuare il rischio di un ulteriore aumento della concentrazione del mercato.
- (64) Inoltre, come spiegato nella sezione 2.6, le transazioni più comuni nel settore ungherese degli scambi di energia elettrica all'ingrosso vengono concluse tramite accordi bilaterali di acquisto di energia elettrica e la borsa ungherese dell'energia elettrica (HUPX) non ha ancora generato un livello adeguato di liquidità. Poiché la notifica ungherese non ha fatto riferimento alle modalità di vendita previste per l'energia elettrica prodotta da Paks II, la Commissione ha esaminato l'effetto di Paks II sugli attuali livelli di liquidità dell'Ungheria nel settore dell'energia elettrica all'ingrosso.



- (65) Tenendo conto dei dubbi relativi alla liquidità del mercato di cui al considerando 58, la Commissione ha voluto assicurarsi che sul mercato fosse disponibile un'ampia gamma di offerte, in particolare alla luce della posizione dominante di MVM Partner sul mercato all'ingrosso dell'energia elettrica⁽²⁸⁾. La Commissione aveva espresso preoccupazioni in merito al fatto che i livelli di liquidità possano essere notevolmente influenzati e che i costi dei concorrenti a valle possano aumentare, limitando l'accesso competitivo di questi ultimi a un importante fattore di produzione (preclusione ai fattori di produzione). Ciò potrebbe accadere se l'energia elettrica prodotta da Paks II venisse venduta principalmente tramite contratti a lungo termine esclusivamente ad alcuni fornitori, convertendo in tal modo il potere di mercato di Paks II nel mercato della produzione di energia elettrica in potere nel mercato della vendita al dettaglio.
- (66) Di conseguenza la Commissione ha ricercato ulteriori informazioni in merito alla strategia di commercializzazione dell'energia elettrica prodotta da Paks II, prestando particolare riguardo al fatto che la vendita avvenga a condizioni di mercato, offrendo la propria energia elettrica sulla borsa o su qualsiasi altra piattaforma di negoziazione trasparente.

3. LA POSIZIONE DEL GOVERNO UNGHERESE

3.1. POSIZIONE DELL'UNGHERIA IN MERITO ALL'ESISTENZA DI UN AIUTO

3.1.1. VANTAGGIO ECONOMICO

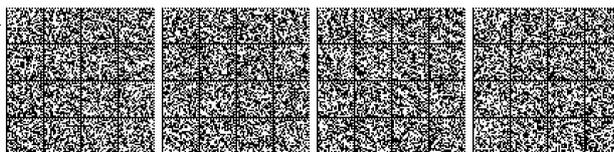
- (67) Nella sua notifica l'Ungheria sostiene che l'investimento non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, del TFUE, poiché non conferisce un vantaggio economico a Paks II. L'Ungheria corrobora tale affermazione sottolineando che l'investimento di Paks II è conforme al principio dell'investitore in economia di mercato (cfr. considerando 53 e 54).
- (68) In particolare, l'Ungheria sostiene che il principio dell'investitore in economia di mercato è soddisfatto in due modi⁽²⁹⁾. Innanzi tutto, il costo medio ponderato del capitale del progetto risulta essere inferiore al suo tasso interno di rendimento. In secondo luogo, le autorità ungheresi sostengono che i costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica sono sufficientemente bassi da rendere il nucleare competitivo rispetto ad altre tecnologie di produzione di energia elettrica e da offrire un rendimento ragionevole ai prezzi prevalenti dell'energia elettrica⁽³⁰⁾.
- (69) A sostegno della sua opinione l'Ungheria ha presentato i seguenti studi e documenti giustificativi:
- analisi che corrobora il principio dell'investitore in economia di mercato («studio PIEM», 18 febbraio 2015);
 - analisi economica per il progetto della centrale nucleare di Paks II («studio economico», 8 ottobre 2015)⁽³¹⁾;
 - lettere al Direttore generale aggiunto per gli aiuti di Stato contenenti riflessioni in merito all'analisi preliminare della Commissione (lettere di chiarimento):
 - prima lettera («prima lettera di chiarimento», 16 ottobre 2015),
 - seconda lettera («seconda lettera di chiarimento», 29 ottobre 2015);
 - osservazioni presentate contenenti riflessioni sulla decisione di avvio (risposta alla decisione di avvio):
 - lettera al Direttore generale aggiunto per gli aiuti di Stato a seguito della pubblicazione della decisione di avvio da parte della Commissione in data 3 dicembre 2015 (lettera di riconoscimento della decisione di avvio),
 - osservazioni presentate dall'Ungheria alla Commissione il 29 gennaio 2016 («osservazioni presentate in merito alla decisione di avvio»);

⁽²⁸⁾ Cfr. nota a piè di pagina 9.

⁽²⁹⁾ Il primo è un metodo standard per controllare il principio dell'investitore in economia di mercato tra vari settori, mentre il secondo è progettato specificatamente per il settore dell'energia elettrica.

⁽³⁰⁾ I costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica (LCOE) sono i costi totali di installazione e gestione di un progetto di produzione di energia elettrica espressi secondo un prezzo uniforme dell'energia elettrica durante la vita del progetto. Formalmente, $LCOE = \frac{[Sommat (Cost_{ist} \times (1+r)^{-t})]}{[Sommat (MWh \times (1+r)^{-t})]}$, dove r è il tasso di sconto e t indica l'anno t . Di conseguenza, è sensibile al tasso di sconto applicato. È pratica comune applicare il costo medio ponderato del capitale del progetto come tasso di sconto.

⁽³¹⁾ Questo documento è disponibile al pubblico all'indirizzo http://www.kormany.hu/download/6/74/90000/2015_Economic%20analysis%20of%20Paks%20II%20-%20for%20publication.pdf.



- e) risposta del governo ungherese alle osservazioni di terzi sulla decisione di avvio relativa ad aiuti di Stato del 7 aprile 2016 («risposta alle osservazioni di terzi»);
- f) risposta del 21 aprile 2016 alla richiesta di informazioni datata 18 marzo 2016 («ulteriori chiarimenti»).
- (70) Inoltre, il governo ungherese ha presentato altresì un modello finanziario utilizzato per calcolare i dati relativi al tasso interno di rendimento per il progetto. Alla Commissione sono state presentate due versioni del modello:
- a) versione originale del 16 marzo 2015 («modello finanziario preliminare»);
- b) versione finale del 16 ottobre 2015 («modello finanziario»).
- (71) Fatta eccezione per gli «ulteriori chiarimenti», i documenti elencati al considerando 69 trattano l'argomento del calcolo del costo medio ponderato del capitale e del tasso interno di rendimento, anche se con livelli diversi di dettaglio. Il tasso interno di rendimento del progetto viene calcolato utilizzando il modello finanziario⁽³²⁾. L'approccio dei costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica è discusso nello studio economico e negli «ulteriori chiarimenti» (cfr. considerando 69).
- (72) In termini di analisi da parte dell'Ungheria, i documenti elencati nel considerando 69, da lettera c) a lettera f), includono vari aggiornamenti dei dati presentati nello studio PIEM e successivamente nello studio economico. In particolare, alcuni aggiornamenti presentano una data successiva alla stipula del contratto IAC avvenuta il 9 dicembre 2014, ossia la decisione di investimento iniziale.
- (73) La decisione di avvio fornisce una valutazione dettagliata della posizione dell'Ungheria in merito a ciascuna questione fondamentale, come risulta dalle osservazioni fornite dall'Ungheria stessa fino alla data della decisione di avvio⁽³³⁾. Il resto della presente sezione fornisce un riepilogo della posizione dell'Ungheria sulle principali questioni sollevate a seguito della pubblicazione della decisione di avvio. In particolare, l'applicazione del calcolo del costo medio ponderato del capitale e del tasso interno di rendimento, nonché le osservazioni relative ai costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica, saranno presentati separatamente.

3.1.1.1. *Posizione dell'Ungheria sul costo medio ponderato del capitale*

- (74) Nella sua risposta alla decisione di avvio, l'Ungheria ha ribadito l'intervallo di valori stimato dalla stessa, compreso tra il 6,2 % e il 7,7 %, per il costo medio ponderato del capitale, come riportato nelle sue precedenti osservazioni. Ha inoltre ribadito le sue affermazioni precedentemente presentate nelle lettere di chiarimento e ha osservato che la Commissione non ha valutato tali affermazioni nella decisione di avvio.

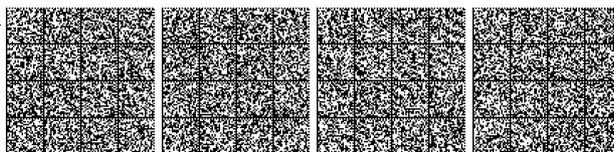
3.1.1.2. *Posizione dell'Ungheria sul tasso interno di rendimento*

- (75) Questa sezione riesamina la posizione dell'Ungheria in relazione al calcolo del tasso interno di rendimento che ha utilizzato il modello finanziario per calcolare i futuri flussi finanziari liberi per il progetto e per determinarne il tasso interno di rendimento. Gli elementi principali del modello finanziario sono:
- (1) varie previsioni dei prezzi dell'energia elettrica a lungo termine; e
- (2) varie ipotesi di esercizio per la centrale nucleare.
- A) Previsioni dei prezzi dell'energia elettrica
- (76) Le previsioni dei prezzi utilizzate dal governo ungherese sono state riesaminate nella decisione di avvio. Nella sua risposta alla decisione di avvio, l'Ungheria ha criticato la Commissione per aver utilizzato una sola curva di previsione dei prezzi (sulla base della pubblicazione «World Energy Outlook 2014» dell'Agenzia internazionale per l'energia (AIE WEO 2014)) per calcolare il tasso interno di rendimento del progetto⁽³⁴⁾. In particolare, ha sottolineato che per valutare il tasso interno di rendimento dovrebbero essere utilizzate tutte le previsioni dei prezzi presentate nello studio economico.

⁽³²⁾ Il modello finanziario rappresenta una versione aggiornata del modello finanziario preliminare. Gli aggiornamenti includono gli accordi contrattuali tra Paks II e JSC NIAEP, il fornitore della centrale nucleare.

⁽³³⁾ Cfr. considerando da 52 a 81 della decisione di avvio.

⁽³⁴⁾ Cfr. <http://www.worldenergyoutlook.org/weo2014/> (versione completa in inglese) [sintesi in italiano: http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/WEO2014_ES_Italian.pdf].



B) Ipotesi di esercizio

- (77) Il personale tecnico di Paks II ha fornito le ipotesi di esercizio per il modello finanziario e i calcoli del tasso interno di rendimento. Sebbene originariamente non fossero stati forniti dettagli per giustificare tali ipotesi di esercizio, l'Ungheria ha successivamente presentato informazioni di contesto in merito a tali ipotesi nelle sue risposte alle richieste di informazioni presentate dalla Commissione. Osservazioni chiave a questo proposito sono contenute negli «ulteriori chiarimenti» presentati in risposta a una richiesta di informazioni successiva alla decisione di avvio e alle osservazioni di terzi.

C) Il tasso interno di rendimento del progetto

- (78) Nella risposta alla decisione di avvio, l'Ungheria ha ribadito i risultati dei suoi primi calcoli, compresi tra l'8,6 % e il 12,0 %, per il tasso interno di rendimento del progetto.
- (79) La risposta dell'Ungheria alla decisione di avvio ha criticato la valutazione della Commissione sull'impatto di un ritardo sul tasso interno di rendimento del progetto (una diminuzione dello 0,9 % per un ritardo di 5 anni). Tale valore è stato calcolato presumendo ritardi durante il periodo di esercizio. Tuttavia, l'Ungheria ha sostenuto che un ritardo nel periodo di costruzione potrebbe aumentare il tasso interno di rendimento del progetto qualora vi fosse anche un ritardo nel sostenere i costi corrispondenti.

3.1.1.3. *Posizione dell'Ungheria sui costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica*

- (80) Questa sezione esamina la posizione dell'Ungheria sui costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica per Paks II ⁽³⁵⁾.

A) Lo studio economico

- (81) Nel suo studio economico l'Ungheria ha sostenuto che i costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica di Paks II sono sufficientemente bassi da rendere il progetto competitivo con altre tecnologie di produzione di energia elettrica. In particolare, lo studio ha presentato tre stime dei costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica in relazione a un progetto nucleare in Ungheria. La prima stima pari a 70 EUR/MWh è stata basata su un tasso di sconto del 7 % (limite massimo del costo medio ponderato del capitale stimato presentato nello stesso studio economico) ed è stata desunta da una pubblicazione congiunta OCSE/AIE/AEN del 2015 «*Projected Costs of Generating Electricity*» (studio OCSE/AIE/AEN 2015). ⁽³⁶⁾ La seconda stima dei costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica pari a 50-63 EUR/MWh è stata basata su uno studio di Aszodi et al. (2014) che utilizza un tasso scontato basato sul tasso di interesse del prestito russo, che rientra nell'intervallo di valori compreso tra il 4 % e il 5 % ⁽³⁷⁾. La terza stima dei costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica pari a 58-120 EUR/MWh (prezzi reali del 2013) è stata calcolata mediante un'analisi comparativa basata su dati pubblicati da varie agenzie internazionali che offrono un intervallo potenziale di valori per i costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica ⁽³⁸⁾. Lo studio ha concluso che i costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica per una centrale nucleare ungherese rientrano nell'intervallo di valori di 50,5-57,4 EUR/MWh (prezzi reali del 2013), dove i due valori estremi sono stati calcolati presumendo un tasso di interesse pari ai due punti estremi dell'intervallo del costo medio ponderato del capitale (6,2 % e 7,0 %) riportato nello stesso studio economico ⁽³⁹⁾. Secondo un confronto con i prezzi futuri dell'energia elettrica desumibili dallo stesso studio economico, il progetto della centrale nucleare ungherese può essere considerato redditizio e come tale, l'Ungheria sostiene che un investitore privato avrebbe ritenuto ragionevole intraprendere il progetto.

B) Ulteriori chiarimenti

- (82) In risposta al quesito della Commissione su come sia possibile riconciliare gli intervalli di valore dei costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica compresi tra 50,5 e 57,4 EUR/MWh riportati nella conclusione finale dello studio economico con l'intervallo di valori compreso tra 89 e 94 USD/MWh definito nello studio OCSE/AIE/AEN, l'Ungheria ha spiegato nei suoi «ulteriori chiarimenti» che la differenza rilevata è dovuta alle ipotesi marcatamente diverse utilizzate nello studio economico e nello studio OCSE/AIE/AEN, ad esempio la differenza del fattore di capacità presunto (85 % rispetto a 92 %) per le centrali nucleari e delle date di messa in servizio (2020 rispetto al 2025).

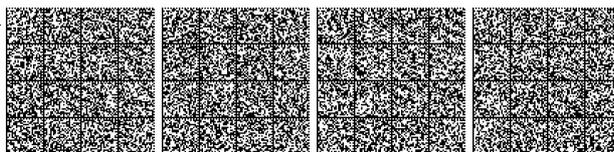
⁽³⁵⁾ A causa di informazioni insufficienti e della mancanza di chiarezza, la decisione di avvio non ha valutato le stime basate su questa metodologia. Di conseguenza, la panoramica che segue include anche documenti ricevuti prima della decisione di avvio.

⁽³⁶⁾ I costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica contenuti nello studio OCSE/AIE/AEN sono pari a 89,94 USD/MWh (cfr. tabella 4.7) e non è chiaro come il valore di 70 EUR/MWh nella figura 3 dello studio economico e il valore di 50,5-57,4 EUR/MWh siano stati desunti da tale valore iniziale. Lo studio OCSE/AIE/AEN 2015 è disponibile su: <https://www.oecd-nea.org/ndd/egc/2015/>.

⁽³⁷⁾ Cfr. Aszodi, A., Boros I. e Kovacs, A., (2014) «A paksi atomerőmű bővítésének energiapolitikai, műszaki és gazdasági kérdései», in Magyar Energetika, maggio 2014. Una traduzione inglese intitolata «Extension of the Paks II NPP- energy political, technical and economical evaluations» è stata presentata alla Commissione nel febbraio 2016. Questo studio presenta calcoli in HUF, determinando nelle sue conclusioni costi totali medi normalizzati della produzione di energia elettrica pari a 16,01-16,38 HUF/kWh per l'intera durata del progetto. Non vengono forniti dettagli in merito alle modalità di conversione di tali valori espressi in HUF che hanno portato a ottenere i costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica in EUR/MWh riportati al considerando 81.

⁽³⁸⁾ Cfr. figura 15 nello studio economico.

⁽³⁹⁾ Cfr. pag. 77 dello studio economico.



3.2. POSIZIONE DELL'UNGHERIA SULLA POSSIBILE COMPATIBILITÀ DELLA MISURA CON IL MERCATO INTERNO

- (83) Sebbene nella sua risposta alla decisione di avvio l'Ungheria abbia sottolineato che la misura non contempla aiuti di Stato, la stessa ha presentato osservazioni volte ad affrontare le preoccupazioni sollevate dalla Commissione relative alla possibile compatibilità della misura con il mercato interno espresse nella decisione di avvio nel caso in cui la Commissione giungesse alla conclusione che si sia in effetti in presenza di aiuti di Stato.

3.2.1. POSIZIONE IN MERITO ALL'OBIETTIVO DI INTERESSE COMUNE

- (84) Nella sua risposta alla decisione di avvio, l'Ungheria ha esposto diverse considerazioni politiche ritenute pertinenti per definire l'obiettivo di interesse comune in base a quanto segue:
- a) la politica energetica dell'Ungheria;
 - b) gli obiettivi del trattato Euratom ⁽⁴⁰⁾;
 - c) la carenza futura di capacità installata necessaria;
 - d) la diversificazione delle fonti di energia;
 - e) la decarbonizzazione;
 - f) la creazione di posti di lavoro;
 - g) l'accessibilità.
- (85) L'Ungheria ha sottolineato che, in base all'articolo 194, paragrafo 2, del TFUE, ciascuno Stato membro ha il diritto sovrano di scegliere il proprio mix energetico e fa riferimento alla propria strategia nazionale per l'energia 2030 [cfr. considerando 20] che individua un percorso «energia nucleare-carbone-energie rinnovabili» come strategia del paese per l'energia nel medio termine.
- (86) L'Ungheria fa riferimento anche all'articolo 2, lettera c), del trattato Euratom, il quale afferma che la Comunità Euratom deve agevolare gli investimenti ed assicurare la realizzazione degli impianti fondamentali necessari allo sviluppo dell'energia nucleare nella Comunità. L'Ungheria sottolinea che le disposizioni del trattato Euratom, che vincolano ciascuno Stato firmatario, vanno intese come un obiettivo comune dell'Unione.
- (87) Inoltre, l'Ungheria spiega che entro il 2030 il TSO prevede una crescita della domanda di energia elettrica pari a circa il 4 % principalmente a fronte della proposta elettrificazione dei sistemi di trasporto, di riscaldamento e industriali dell'Ungheria. Lo stesso studio del TSO conclude che molte delle centrali più vecchie a carbone e a gas stanno diventando obsolete e si prevede saranno chiuse entro il 2030. Lo studio ha rilevato altresì che sono pochissime le capacità di nuova installazione che si prevede entreranno in funzione nello stesso arco di tempo. Ciò porterà a una riduzione prevista del 32 % della capacità esistente e l'Ungheria sostiene che la costruzione di Paks II costituirà una risposta ben mirata per far fronte a questa carenza prevista di capacità di generazione necessaria in futuro.
- (88) Inoltre, l'Ungheria sottolinea che la sua dipendenza dal gas importato è superiore alla media dell'UE-28. Più del 95 % del gas utilizzato in Ungheria viene importato ed è importato principalmente dalla Russia. Le autorità ungheresi sostengono che senza l'energia nucleare nel mix energetico, la dipendenza dell'Ungheria dal petrolio o dal gas aumenterebbe significativamente. Ciò accadrebbe in particolare in seguito alla graduale dismissione delle unità in esercizio esistenti della CN Paks che comporterebbe l'uso di tali combustibili da parte di altre unità di generazione di energia elettrica supplementari al fine di colmare la carenza futura in termini di capacità nazionale complessiva installata di cui al considerando 50. Di conseguenza l'Ungheria ritiene che la misura contribuirebbe alla diversità di fonti di combustibile nel mix energetico e alla sicurezza dell'approvvigionamento energetico del paese.
- (89) L'Ungheria sostiene che il progetto contribuirà agli obiettivi dell'Unione per il 2020 relativi a una riduzione dei gas a effetto serra in quanto la fissione nucleare è considerata una fonte di energia a basse emissioni di carbonio. Le autorità ungheresi sostengono che la posizione topografica e geografica del paese non consenta l'impiego di centrali eoliche o idroelettriche in mare aperto. Le restanti opzioni di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili sono legate a centrali eoliche, solari e da biomasse di terraferma, tuttavia l'utilizzo di tali tecnologie non sarebbe sufficiente a coprire la carenza prevista di capacità futura necessaria di cui al precedente considerando 50 nel caso in cui non fosse prevista alcuna produzione di energia da fonte nucleare. Di conseguenza l'Ungheria sostiene che il progetto persegua l'obiettivo della decarbonizzazione.

⁽⁴⁰⁾ Trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica (Euratom).



- (90) Le autorità ungheresi affermano che il progetto porterà alla creazione di un numero considerevole di posti di lavoro (sia durante sia dopo la costruzione). Ciò sarebbe particolarmente importante in considerazione dell'ubicazione geografica della centrale nucleare di Paks II, che si trova in una regione NUTS II, con un PIL inferiore al 45 % rispetto alla media UE *pro capite*. Di conseguenza l'Ungheria ritiene che l'attuazione del progetto perseguirebbe un obiettivo di crescita e di creazione di numerosi posti di lavoro in molteplici settori.
- (91) Infine, l'Ungheria sostiene che l'investimento nella nuova capacità di generazione nucleare si tradurrà direttamente in prezzi inferiori dell'energia elettrica per l'industria e i consumatori, aspetto questo che è conforme all'obiettivo a livello UE in materia di accessibilità dei servizi. L'Ungheria afferma inoltre che il fatto che non debba essere fornito alcun sostegno a Paks II durante il suo esercizio sostiene ulteriormente l'affermazione dell'accessibilità.

3.2.2. POSIZIONE IN MERITO ALLA NECESSITÀ DELLA MISURA

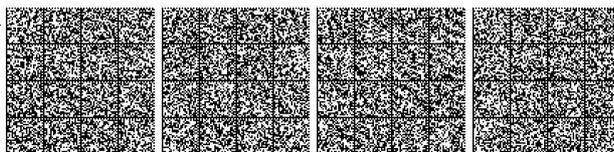
- (92) Alla luce della crescente carenza di produzione di energia elettrica che l'Ungheria si trova ad affrontare, le autorità del paese spiegano che sono necessari investimenti ingenti nella capacità di generazione e che il *quantum* di tali investimenti necessari è superiore ai progetti attualmente in fase di costruzione o in fase di sviluppo.
- (93) Per questi motivi, l'Ungheria aveva incaricato Nera Economic Consulting di analizzare lo sviluppo dei mercati dell'energia elettrica in Ungheria e nei paesi limitrofi e di fornire un'adeguata definizione del mercato del quale il progetto Paks II potrà usufruire una volta operativo («studio NERA»). Questo studio suggerisce che, in considerazione delle condizioni di mercato dell'Ungheria, la costruzione delle nuove unità 5 e 6 presso Paks II potrebbe essere commercialmente preferibile ad altri tipi di investimenti nella produzione di energia elettrica, ad esempio, rispetto a una capacità simile fornita da turbine a ciclo aperto a gas (OCGT) e da turbine a ciclo combinato a gas (CCGT). L'Ungheria conclude che non vi sono ipotesi controfattuali possibili che soddisfino gli obiettivi delle politiche.

3.2.3. POSIZIONE IN MERITO ALLA PROPORZIONALITÀ DELLA MISURA

- (94) L'Ungheria ribadisce che si aspetta di ottenere un pieno risarcimento dall'investimento nella centrale nucleare di Paks II sia attraverso la rivalutazione del capitale sia tramite i dividendi.
- (95) Inoltre, nelle sue osservazioni presentate il 28 luglio 2016, pur sostenendo che il progetto non comporterebbe un aiuto di Stato e che è in linea con il principio dell'investitore in economia di mercato, l'Ungheria ha fornito informazioni supplementari in risposta alle preoccupazioni sollevate nella sezione 3.3.6 della decisione di avvio in merito alla proporzionalità, qualora la Commissione constatasse che il progetto notificato si configuri come un aiuto di Stato.
- (96) Secondo le osservazioni presentate dalla stessa, l'Ungheria sostiene che Paks II utilizzerà tutti gli utili risultanti dall'attività delle unità 5 e 6 di Paks II esclusivamente per le seguenti finalità:
- a) il progetto Paks II, definito come lo sviluppo, il finanziamento, la costruzione, la messa in servizio, l'esercizio e la manutenzione, la ristrutturazione, la gestione dei rifiuti e lo smantellamento di due nuove unità di generazione (5 e 6) della centrale nucleare di Paks in Ungheria, dotate di reattori VVER. Gli utili non potranno essere utilizzati per finanziare investimenti in attività che non rientrano nel campo di applicazione del progetto definito come sopra;
 - b) il pagamento degli utili allo Stato ungherese (ad esempio tramite dividendi).
- (97) L'Ungheria ha altresì confermato che Paks II si asterrà dal (re)investire nell'espansione della propria capacità o durata di vita e dall'installazione di ulteriori capacità di produzione di energia elettrica supplementari, diverse da quelle dei reattori 5 e 6 di Paks II. Qualora vengano effettuati nuovi investimenti, l'Ungheria li dovrà notificare alla Commissione per ottenere un'approvazione distinta dell'aiuto di Stato.

3.2.4. POSIZIONE IN MERITO ALL'EFFETTO DELLA MISURA SUL MERCATO INTERNO

- (98) Le autorità ungheresi hanno sostenuto che, qualora si verificasse qualsiasi effetto di distorsione, detto effetto sarebbe limitato in termini di durata al periodo di sovrapposizione tra la graduale dismissione dei reattori esistenti presso la CN Paks e l'entrata in funzione dei due nuovi reattori di Paks II. L'Ungheria ritiene sia irragionevole presumere che la vita della CN Paks possa superare i 50 anni, di conseguenza il periodo di sovrapposizione sarebbe estremamente breve.



- (99) Inoltre, secondo l'opinione dell'Ungheria, detto periodo di sovrapposizione è necessario e ragionevole in considerazione della necessità che Paks II sia operativa quando la CN Paks si avvicinerà alla fine della sua vita estesa, considerando anche che lo sviluppo e la messa in servizio di Paks II potrebbero essere soggetti a ritardi dovuti alla complessità tecnica comportata dalla messa in servizio di una nuova centrale nucleare, nonché a fattori esterni al di fuori del controllo delle parti (ad esempio riforme legislative, modifiche dei requisiti di sicurezza o del contesto normativo). L'Ungheria ha affermato altresì che alcune unità equipaggiate con tecnologia VVER di generazione III e III+ sono state soggette e si prevede saranno soggette a ritardi, rispetto ai tempi di costruzione previsti di Paks II, come indicato nella tabella 3 riportata in appresso.

Tabella 3

Ritardi di costruzione accumulati per unità VVER generation III e III+

Sito (paese)	Ritardi (anni)	Stato
Kudankulam — 1 (India)	+ 5,8	completata
Kudankulam — 2 (India)	+ 7,0	in corso
Novovoronež II.-1 (Russia)	+ 1,5	completata
Novovoronež II.-2 (Russia)	+ 2,5	in corso
Leningrado II.-1 (Russia)	+ 2,0	in corso
Leningrado II.-2 (Russia)	+ 2,5	in corso

Fonte: autorità ungheresi.

- (100) Inoltre, l'Ungheria sottolinea che la CN Paks e i due nuovi reattori di Paks II sono di proprietà e gestiti da entità separate e che il gruppo MVM non è in alcun modo correlato al progetto Paks II o a Paks II. Le autorità ungheresi sostengono altresì che qualora si dovesse prendere in considerazione una fusione tra Paks II e il gruppo MVM, tale fusione sarebbe soggetta alle norme in materia di controllo delle concentrazioni.
- (101) L'Ungheria sostiene che il fatto che le due società siano entrambe di proprietà dello Stato non mette *prima facie* in discussione la loro autonomia commerciale. Al contrario, è possibile provare che le due imprese sono indipendenti l'una dall'altra, dato che ogni impresa è dotata di poteri decisionali indipendenti.
- (102) L'Ungheria sostiene che il gruppo MVM e Paks II sono indipendenti e non collegati tra loro in virtù dei seguenti motivi:
- le due entità sono gestite da dipartimenti governativi diversi (il gruppo MVM è gestito dal ministero dello Sviluppo nazionale attraverso l'impresa Hungarian National Asset Management Inc., mentre Paks II è gestita dall'ufficio del Primo ministro);
 - non esiste una direzione comune o condivisa nel consiglio di amministrazione di ciascuna impresa;
 - esistono misure di salvaguardia atte a garantire che informazioni commerciali sensibili e riservate non siano scambiate tra le società;
 - i poteri decisionali di ciascuna impresa sono separati e distinti tra loro.
- (103) L'Ungheria critica le conclusioni della Commissione nella decisione di avvio in merito al calcolo della quota di mercato del gruppo MVM nel mercato ungherese dell'energia elettrica. L'Ungheria sostiene che la quota di mercato non sia stata esaminata in confronto con altri produttori presenti sul mercato ungherese e che la quota di mercato del gruppo MVM sia stata calcolata considerando soltanto l'elettricità prodotta a livello nazionale, escludendo le importazioni.
- (104) Sulla base dello studio NERA, l'Ungheria afferma che qualsiasi possibile distorsione della concorrenza deve essere interpretata in un contesto di mercato più ampio rispetto a quello dello Stato dell'Ungheria. Nella sua valutazione del mercato lo studio NERA tiene conto delle seguenti informazioni di ingresso:
- le capacità di produzione di energia elettrica e le capacità tecniche esistenti (ad esempio efficienze, costi di avviamento);



- b) le espansioni che ci si è impegnati a realizzare in termini di capacità di generazione (ad esempio centrale in costruzione e nuove fonti rinnovabili);
- c) le dismissioni che ci si è impegnati a realizzare in relazione alle unità esistenti (ad esempio a fronte della direttiva sui grandi impianti di combustione);
- d) capacità d'interconnessione;
- e) combustibile del generatore, CO₂ e costi variabili di esercizio e di manutenzione;
- f) costi fissi di esercizio e di manutenzione che potrebbero essere evitati qualora un'unità venisse chiusa;
- g) i costi di entrata in funzione di nuovi impianti.
- (105) L'affermazione secondo la quale il mercato da valutare sia più ampio di quello dell'Ungheria si fonda sul fatto che le importazioni di energia elettrica provenienti da paesi limitrofi hanno rappresentato il 31,4 % del consumo ungherese di energia elettrica nel 2014. L'Ungheria sostiene inoltre che tale elevato livello di interconnessione con i paesi limitrofi aumenterà ulteriormente in virtù dei nuovi interconnettori che entreranno in esercizio tra il 2016 e il 2021 tra la Slovacchia (2x400 kV e 1x400 kV) e la Slovenia (1x400 kV). Nelle sue osservazioni presentate in data 16 gennaio 2017, l'Ungheria ha fornito ulteriori dettagli sui progetti futuri di linee di trasmissione transfrontaliere, secondo i quali sarà costruito un altro interconnettore di 2x400 kV con la Slovacchia entro il 2029 e un 1x400 kV con la Romania entro il 2030. Le capacità di interconnessione totali previste per le importazioni e le esportazioni sono riportate nelle tabelle 4 e 5.

Tabella 4

Proiezioni ENTSO-E delle capacità di interconnessione installate per l'importazione in Ungheria

	Austria	Slovakia	Romania	Croatia	Serbia	Ukraine (*)	Slovenia (**)	Total
2015	600	800	1 000	1 200	1 000	450	0	5 050
2016	720	1 040	1 080	1 360	920	450	400	5 970
2017	840	1 280	1 160	1 520	840	450	800	6 890
2018	960	1 520	1 240	1 680	760	450	1 200	7 810
2019	1 080	1 760	1 320	1 840	680	450	1 600	8 730
2020	1 200	2 000	1 400	2 000	600	450	2 000	9 650
2021	1 200	2 000	1 400	2 000	600	450	2 000	9 650
...								
2030	1 200	2 000	1 400	2 000	600	450	2 000	9 650

(*) No data provided in forecast

(**) Assumption: Slovenia starting from zero.

Fonte: studio NERA.



Tabella 5

Proiezioni ENTSO-E delle capacità di interconnessione installate per l'esportazione in Ungheria

	Austria	Slovakia	Romania	Croatia	Serbia	Ukraine (*)	Slovenia (**)	Total
2015	600	800	1 000	1 200	1 000	450	0	5 050
2016	640	1 040	1 060	1 360	920	450	340	5 810
2017	680	1 280	1 120	1 520	840	450	680	6 570
2018	720	1 520	1 180	1 680	760	450	1 020	7 330
2019	760	1 760	1 240	1 840	680	450	1 360	8 090
2020	800	2 000	1 300	2 000	600	450	1 700	8 850
2021	800	2 000	1 300	2 000	600	450	1 700	8 850
...								
2030	800	2 000	1 300	2 000	600	450	1 700	8 850

(*) No data provided in forecast

(**) Assumption: Slovenia starting from zero.

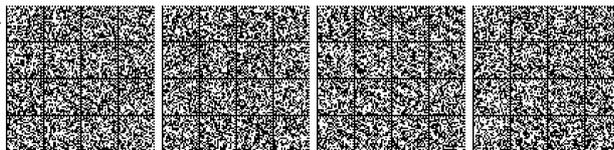
Fonte: studio NERA.

(106) Lo studio individua inoltre un riuscito accoppiamento di mercato per l'approvvigionamento energetico con la Slovacchia, la Repubblica ceca e la Romania e fa riferimento alle proposte dell'ENTSO-E pubblicate nell'ottobre del 2015 che definiscono l'Ungheria come facente parte di un'unica regione di capacità coordinata dell'Europa centrale e orientale con diversi paesi con i quali non ha ancora accordi di accoppiamento, tra cui Austria, Germania e Polonia⁽⁴¹⁾. L'Ungheria sostiene che, rispetto ad altri Stati membri, l'Ungheria rappresenta già un mercato dell'energia elettrica altamente integrato all'interno dell'Unione europea, con capacità di interconnessione pari a circa il 75 per cento della capacità totale interna di generazione installata, ossia circa 8 volte superiore rispetto all'obiettivo dell'UE che gli Stati membri devono realizzare entro il 2020 e 5 volte superiore rispetto all'obiettivo UE che gli Stati membri devono realizzare entro il 2030. Secondo il parere dell'Ungheria, questo è un motivo sufficiente per considerare possibili distorsioni della concorrenza su scala più vasta.

(107) Per quanto riguarda l'impiego di nuove tecnologie, sia nello scenario di fatto sia in assenza di Paks II, lo studio NERA prevede che le turbine CCGT o OCGT rappresenteranno tecnologie che entreranno nel mercato, mentre presume che l'ingresso e l'uscita di altre tecnologie, come le energie rinnovabili, il carbone e il nucleare siano improbabili, secondo considerazioni meramente economiche, per i seguenti motivi:

- a) le decisioni attuali e storiche di ingresso di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili dipendono in maniera cruciale dai programmi nazionali di sovvenzione, piuttosto che dai prezzi di mercato. Di conseguenza, i modelli che simulano aspetti fondamentali del mercato non sono in grado di determinare se gli impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili entreranno o usciranno dal mercato nella pratica;
- b) in virtù delle preoccupazioni in relazione al cambiamento climatico, l'installazione nell'UE di impianti di nuova costruzione a carbone e a lignite, senza modifiche, è attualmente piuttosto controversa, in quanto molti progetti sono soggetti a opposizione attraverso procedimenti di agenzie o autorità giurisdizionali. Di conseguenza non è chiaro in quale misura progetti di nuova costruzione siano più fattibili nell'UE;

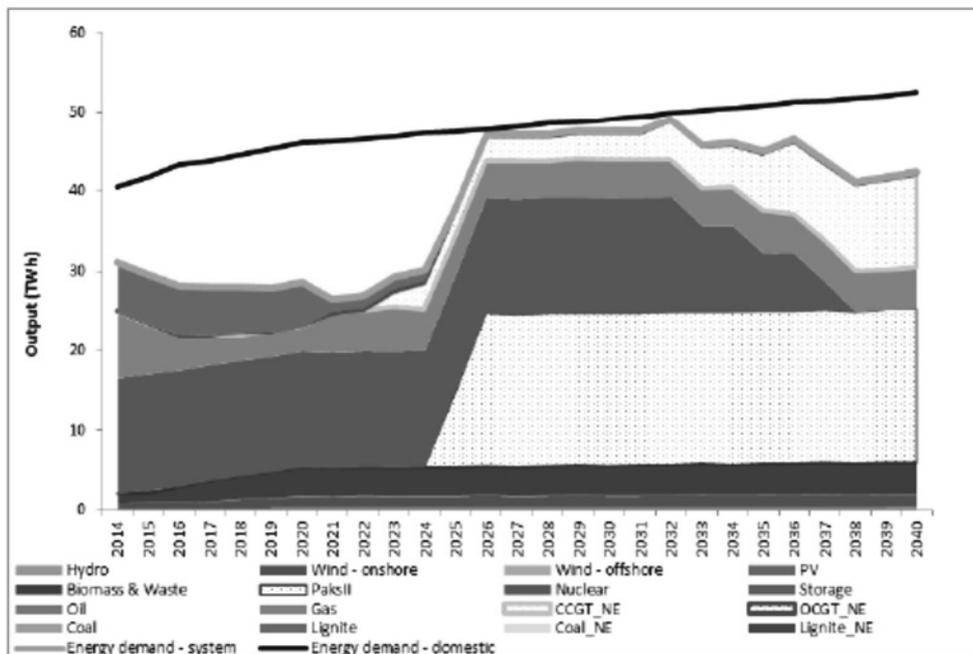
⁽⁴¹⁾ ENTSO-E (2015), «All TSOs' proposal for Capacity Calculation Regions (CCRs) in accordance with Article 15(1) of the Commission Regulation (EU) 2015/1222 of 24 July 2015 establishing a Guideline on Capacity Allocation and Congestion Management» [Tutte le proposte dei TSO per le regioni di calcolo della capacità a norma dell'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2015/1222 della Commissione, del 24 luglio 2015, che stabilisce orientamenti in materia di allocazione della capacità e di gestione della congestione], 29 ottobre 2015, pagina 9, articolo 9.



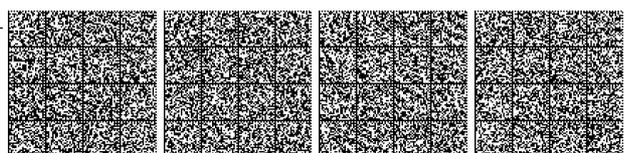
- c) anche lo sviluppo di una centrale nucleare di nuova costruzione nell'UE dipende da una strategia in materia di energia che include l'energia nucleare e richiede una notevole collaborazione tra le autorità di governo e di regolamentazione nel processo di pianificazione e autorizzazione. Per quanto concerne le centrali nucleari, la pianificazione e lo sviluppo rappresentano un'impresa notevolmente più rilevante rispetto alle turbine a gas CCGT e OCGT e i risultati dipendono maggiormente dalle politiche nazionali e dalla discrezionalità dell'autorità di regolamentazione. Di conseguenza si presume che non venga costruita nessuna nuova centrale nucleare rispetto a quelle presenti in quei paesi che dispongono già di politiche in materia di energia a favore del nucleare, ma solo per progetti attivi che sono già in costruzione e/o hanno un contratto IAC in essere.
- (108) Lo studio NERA dimostra che nel contesto dello scenario fattuale (costruzione di Paks II) si possono trarre le seguenti conclusioni:
- a) si prevede che la domanda di energia elettrica in Ungheria cresca significativamente fino al 2040;
 - b) l'Ungheria è attualmente soggetta a un'insufficienza di approvvigionamento e deve importare notevoli quantità di energia elettrica. Tale insufficienza si amplierà ulteriormente tra il 2015 e il 2025;
 - c) nonostante l'entrata in esercizio di Paks II nel 2025, l'Ungheria rimarrà in una posizione netta di importazione per tutto il periodo di sovrapposizione con le unità della CN Paks attualmente in esercizio e, successivamente, inizierà nuovamente a dipendere sempre più dalle importazioni;
 - d) le risorse rinnovabili in Ungheria aumentano negli anni iniziali dello scenario di fatto secondo le proiezioni dell'ENTSO-E, raggiungendo l'obiettivo per il 2020 per le energie rinnovabili pari al 10,9% dell'energia elettrica consumata che l'Ungheria ha adottato nel suo piano nazionale per le energie rinnovabili.

Figura 7

Produzione prevista per tecnologia e domanda nazionale fino al 2040 (scenario di fatto)



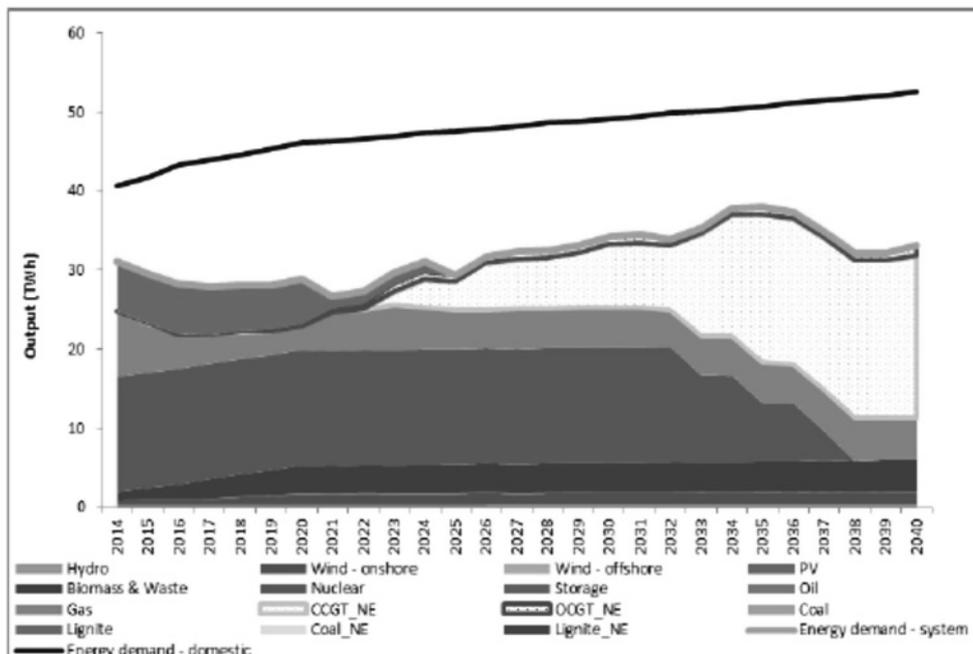
Fonte: studio NERA.



- (109) Come spiegato in precedenza al considerando 93, lo studio NERA ribadisce che, sulla base delle condizioni di mercato ungheresi, in assenza della costruzione di Paks II, la stessa capacità commercialmente preferibile rispetto ad altri tipi di investimenti nella produzione di energia elettrica sarebbe offerta dalle turbine OCGT e CCGT. Lo studio NERA suggerisce che pur sostituendo la maggior parte della capacità della centrale di Paks II con una nuova capacità a gas in Ungheria, il paese rimarrebbe fortemente dipendente dalle importazioni di energia elettrica durante il periodo di modellazione nello scenario controfattuale che prevede il ricorso al gas (cfr. figura 8).

Figura 8

Produzione prevista per tecnologia e domanda nazionale fino al 2040 (scenario controfattuale)



Fonte: studio NERA.

- (110) Inoltre, l'Ungheria sostiene che, a causa della forte convergenza tra i prezzi di mercato nei paesi limitrofi e in Ungheria, è probabile che i concorrenti siano in grado di coprire i propri rischi negoziando l'energia elettrica nei mercati limitrofi senza dove necessariamente negoziare direttamente l'energia elettrica ungherese. Sulla base della modellazione contenuta nello studio NERA, l'Ungheria sostiene che il prezzo del carico di base dell'energia elettrica nel mercato regionale rimarrebbe lo stesso nello scenario controfattuale (cfr. figura 9).

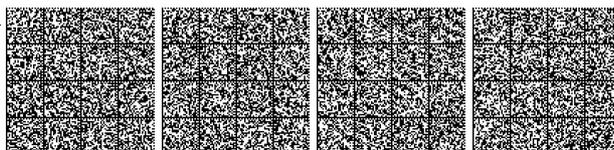
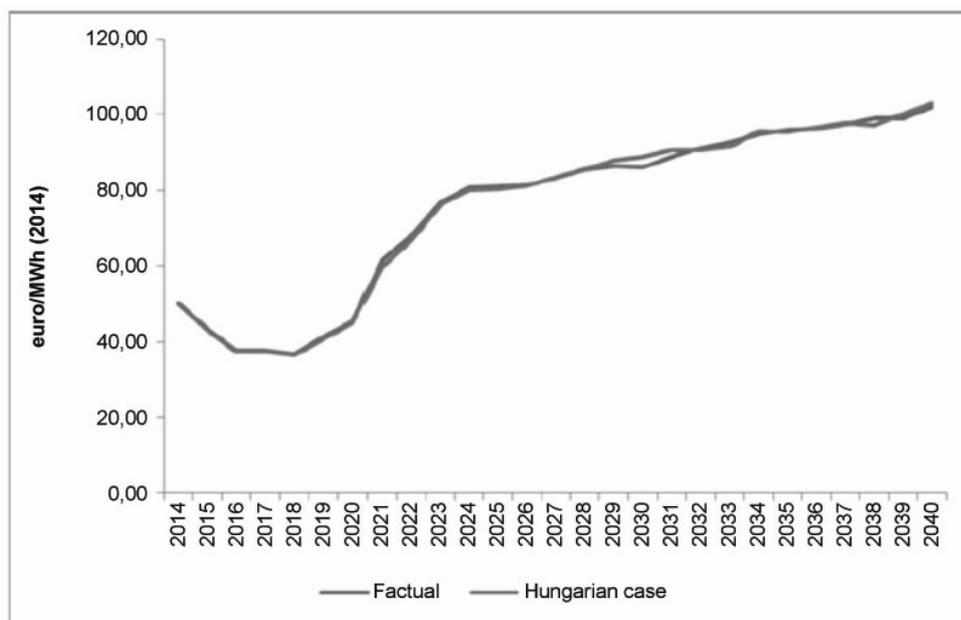


Figura 9

Differenza nei prezzi ungheresi del carico di base tra il caso di base e quello controfattuale



Fonte: studio NERA.

- (111) L'Ungheria sottolinea di aver valutato i possibili effetti di Paks II in un contesto di mercato più ampio. Sulla base dello studio NERA le autorità ungheresi sostengono che, poiché la Slovacchia è il più piccolo dei mercati limitrofi con il quale l'Ungheria presenta attualmente un accoppiamento di mercato, i possibili effetti di Paks II sarebbero percepibili in maggior misura in questo paese. L'Ungheria sostiene che la quota di mercato di Paks II in questo mercato accoppiato rimarrebbe al livello approssimativo del 20 % fino al 2040.
- (112) Lo studio NERA prende in considerazione altresì un possibile mercato accoppiato più ampio (Ungheria + Slovacchia + Romania) e sostiene che questi sono i mercati immediatamente limitrofi con i quali l'Ungheria presenta attualmente un accoppiamento di mercato. Sulla base di queste constatazioni, l'Ungheria sostiene che anche le quote di mercato combinate del gruppo MVM e di Paks II (comprese tra il 10 e il 20 %) nel mercato accoppiato di Ungheria + Slovacchia + Romania sarebbero ben al di sotto della soglia che determinerebbe la possibilità di una posizione di dominanza (cfr. figura 10).

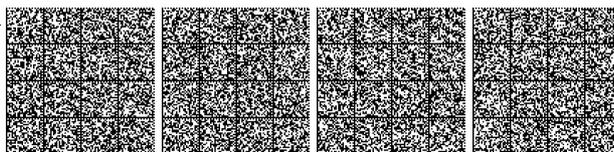
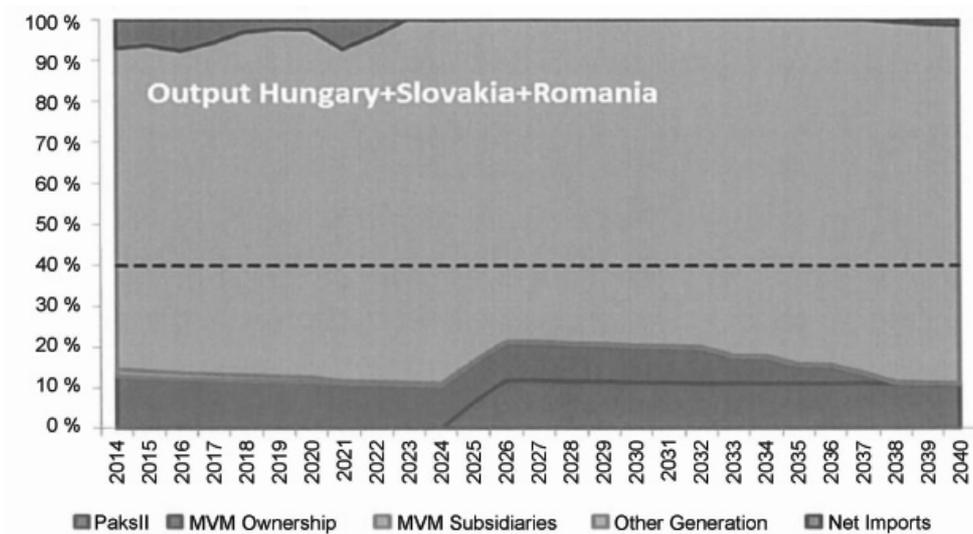


Figura 10

Quote di mercato combinate del gruppo MVM e di Paks II per produzione (MWh) sui mercati di Ungheria + Slovacchia + Romania



Fonte: studio NERA.

- (113) Inoltre, l'Ungheria sottolinea che, tanto in estate quanto in inverno, la tecnologia di fissazione dei prezzi sarebbe costituita da centrali elettriche a lignite e a carbone con costi marginali più elevati rispetto a Paks II, il che significa che si prevede che Paks II si adegui ai prezzi di mercato anziché dettarli, persino durante il periodo di sovrapposizione tra CN Paks e Paks II, momento nel quale la probabilità che il nucleare sia la tecnologia di fissazione dei prezzi sarà ampiamente inferiore al 5% per tutte le ore (cfr. figura 11).

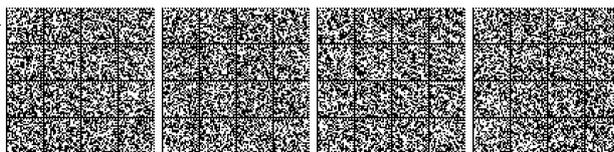


Figura 11

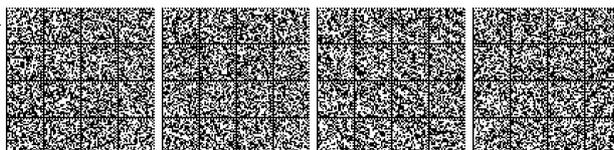
Combustibile di fissazione dei prezzi nel mercato ungherese dell'energia elettrica



Fonte: studio NERA.

- (114) In contrasto con le conclusioni della Commissione di cui al considerando 144 della decisione di avvio, l'Ungheria afferma che la centrale nucleare di Paks II non causerà alcun rischio di liquidità nel mercato all'ingrosso limitando il numero delle offerte. Le autorità ungheresi sostengono che, trattandosi di un'unità di produzione separata, la nuova centrale dovrebbe aumentare la liquidità e la diversità dell'offerta di produzione di energia elettrica. L'Ungheria rileva inoltre che Paks II non dispone attualmente di una base di clienti alla quale vendere direttamente l'energia elettrica senza ricorrere alle negoziazioni di mercato.
- (115) L'Ungheria si basa su una serie di affermazioni presentate dal Regno Unito nel caso di Hinkley Point C ⁽⁴²⁾ in merito alle possibili distorsioni della concorrenza e afferma che le stesse sarebbero applicabili anche a Paks II. Tali affermazioni sono descritte come segue:
- la misura manterrebbe l'esposizione del beneficiario alle forze di mercato e gli offrirebbe gli stimoli a concorrere sul mercato all'ingrosso dell'energia. L'Ungheria mantiene questa affermazione e aggiunge che non offrirà alcun sostegno operativo sotto forma di contratti per differenze («CfD») a favore di Paks II;
 - la misura non avrebbe ripercussioni significative sui flussi degli interconnettori e gli incentivi a investire nell'interconnessione con paesi limitrofi. L'Ungheria ribadisce che il mercato dell'energia elettrica ungherese è già un mercato ben interconnesso e che esistono quattro progetti di interconnessione in fase di sviluppo;
 - la misura non avrà alcun impatto sui prezzi differenziati tra l'Ungheria e i mercati limitrofi attualmente interconnessi tramite interconnettori.
- (116) Inoltre, nelle sue osservazioni presentate il 28 luglio 2016, l'Ungheria ha fornito ulteriori informazioni per affrontare le preoccupazioni sollevate dalla Commissione nella sezione 3.3.7 della decisione di avvio in merito all'equilibrio generale di eventuali effetti di distorsione creati dalla misura sul mercato interno, qualora la Commissione ritenesse che la misura configuri un aiuto di Stato.

⁽⁴²⁾ Decisione (UE) 2015/658 della Commissione, dell'8 ottobre 2014, sulla misura d'aiuto SA.34947 (2013/C) (ex 2013/N) alla quale il Regno Unito intende dare esecuzione a sostegno della centrale nucleare di Hinkley Point C (GU L 109 del 28.4.2015, pag. 44).



- (117) In tali osservazioni l'Ungheria afferma che Paks II, i suoi successori e affiliati saranno del tutto separati dal punto di vista legale e strutturale, saranno soggetti a poteri decisionali indipendenti ai sensi dei paragrafi 52 e 53 della comunicazione sui criteri di competenza giurisdizionale della concentrazione⁽⁴³⁾ e saranno mantenuti, gestiti e fatti operare in maniera indipendente e non collegata rispetto al gruppo MVM e qualsiasi sua impresa, suo successore e affiliato e ad altre imprese controllate dallo Stato attive nel settore della produzione e della vendita all'ingrosso o al dettaglio di energia elettrica.
- (118) Inoltre, per quanto riguarda la vendita dell'energia elettrica prodotta da Paks II, nelle stesse osservazioni presentate dall'Ungheria di cui sopra, le autorità ungheresi dimostrano che la strategia di negoziazione della produzione di energia elettrica di Paks II sarà una strategia commerciale di ottimizzazione degli utili, realizzata a condizioni di mercato attraverso accordi di negoziazione commerciale conclusi tramite offerte autorizzate su una piattaforma o una borsa di negoziazione trasparente. L'Ungheria sostiene altresì che la strategia di negoziazione dell'energia elettrica prodotta da Paks II (escluso il consumo proprio di Paks II) sarà concepita come segue:
- a) livello 1: Paks II venderà almeno il 30 % della sua produzione di energia elettrica complessiva sul mercato del giorno prima, sul mercato infragiornaliero e sul mercato a termine della borsa dell'energia elettrica ungherese (HUPX). Altri scambi analoghi di energia elettrica potranno essere utilizzati previo accordo o consenso dei servizi della Commissione da concedere o rifiutare entro due settimane dalla richiesta da parte delle autorità ungheresi;
- b) livello 2. Il resto della produzione totale di energia elettrica di Paks II sarà venduto da Paks II a condizioni obiettive, trasparenti e non discriminatorie mediante aste. Le condizioni alle quali si dovranno tenere tali aste dovranno essere determinate dal regolatore ungherese dell'energia e dovranno essere analoghe ai requisiti di vendita all'asta imposti a MVM Partner [(decisione 741/2011 del regolatore ungherese)]. L'Ungheria conferma che il regolatore ungherese dell'energia supervisionerà anche lo svolgimento di queste aste. L'Ungheria ha inoltre confermato che la piattaforma d'asta per questo livello 2 sarà gestita da Paks II e che dovrà essere assicurato che le offerte di acquisto/vendita siano disponibili in maniera analoga per tutti gli operatori commerciali muniti di licenza o registrati, alle stesse condizioni di mercato. L'Ungheria si impegna a far sì che il sistema di compensazione delle offerte sia verificabile e trasparente e che non siano imposte restrizioni all'uso finale dell'energia elettrica acquistata.

3.3. ULTERIORI OSSERVAZIONI PRESENTATE DALL'UNGHERIA IN RISPOSTA ALLA DECISIONE DI AVVIO

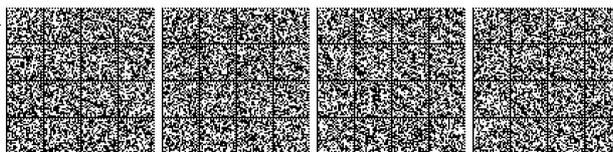
- (119) Nella misura in cui il progetto rientra nel campo di applicazione del trattato Euratom (cfr. ad esempio l'articolo 41 e l'allegato II, gli articoli da 52 a 66 e l'articolo 103), l'Ungheria afferma che il governo ungherese non ritiene che il TFUE e, in particolare, le norme in materia di aiuti di Stato di cui agli articoli 107 e 108 del TFUE siano applicabili allo stesso. L'Ungheria sostiene che il trattato Euratom costituisce una *lex specialis* rispetto al TFUE. Di conseguenza, qualora l'esercizio dei poteri previsti dal trattato Euratom fosse ostacolato dall'esercizio dei poteri derivanti dal TFUE, le disposizioni del trattato Euratom prevarrebbero. Per sostenere tale affermazione l'Ungheria si rifa alla decisione della Commissione *Kernkraftwerke Lippe-Ems GmbH*⁽⁴⁴⁾.
- (120) L'Ungheria rileva che, sebbene il trattato Euratom non stabilisca una serie specifica di norme relative agli aiuti di Stato, l'articolo 6, lettera d), e l'articolo 70, del trattato Euratom, spiegano che non esiste un divieto generale agli aiuti di Stato e che in casi specifici le sovvenzioni da parte degli Stati membri sono incoraggiate.
- (121) L'Ungheria sottolinea che il finanziamento del progetto nel settore nucleare dovrebbe rientrare nell'obbligo di notifica ai sensi dell'articolo 43 del trattato Euratom. Le autorità ungheresi sostengono inoltre che ai sensi del regolamento (CE) n. 1209/2000⁽⁴⁵⁾ della Commissione, i dati relativi ai metodi di finanziamento dovrebbero essere forniti in caso di qualsiasi nuovo progetto da parte dello Stato membro interessato. L'Ungheria sostiene di aver fornito tutte le informazioni necessarie ai sensi degli articoli 41 e 43 del trattato Euratom e, dato che l'accordo di fornitura di combustibile⁽⁴⁶⁾ è stato approvato dall'Agenzia europea di approvvigionamento nel mese di aprile del 2015, l'Ungheria ritiene che la Commissione non possa ora pretendere che il finanziamento del progetto possa essere illegale.

⁽⁴³⁾ Comunicazione consolidata della Commissione sui criteri di competenza giurisdizionale ai sensi del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese (GU C 95 del 16.4.2008, pag. 1).

⁽⁴⁴⁾ Decisione del 21 febbraio 1994 della Commissione, relativa alla procedura in applicazione dell'articolo 53, secondo paragrafo, del trattato Euratom (GU L 122 del 17.5.1994, pag. 30), punto 22.

⁽⁴⁵⁾ Regolamento (CE) n. 1209/2000 della Commissione, dell'8 giugno 2000, che definisce le procedure per effettuare le comunicazioni prescritte ai sensi dell'articolo 41 del trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica (GU L 138 del 9.6.2000, pag. 12).

⁽⁴⁶⁾ Cfr. considerando 13, lettera c).



- (122) L'Ungheria confronta il trattato Euratom con il trattato CECA sulla base del fatto che entrambi hanno natura settoriale e sostiene che il trattato CECA contiene un divieto generale contro gli aiuti di Stato che, in pratica, è stato allineato all'articolo 107 del TFUE in virtù dell'articolo 67 e dell'articolo 95 del trattato CECA. L'Ungheria afferma che nell'applicazione delle norme sugli aiuti di Stato previste dal TFUE, la Commissione avrebbe interpretato erroneamente l'obiettivo normativo perseguito dai redattori del trattato Euratom, che non hanno previsto disposizioni specifiche in materia di aiuti di Stato.
- (123) L'Ungheria rileva inoltre che nessun altro investimento azionario nella costruzione di una centrale nucleare nell'Unione è mai stato oggetto di un'indagine in materia di aiuti di Stato da parte della Commissione, inclusi quelli di Flamanville o di Hanhikivi. Secondo il parere dell'Ungheria, l'investimento a Hinkley Point C è stato oggetto di esame in relazione alle norme in materia di aiuti di Stato soltanto perché presentava caratteristiche finanziarie specifiche (come una garanzia di credito statale e il contratto per differenza) rispetto ad altri investimenti in Europa.

4. OSSERVAZIONI DA PARTE DEGLI INTERESSATI

4.1. OSSERVAZIONI IN MERITO ALL'ESISTENZA DI UN AIUTO

- (124) Le osservazioni pervenute alla Commissione dai seguenti terzi contenevano analisi e informazioni quantitative relative all'esistenza di misure:
- osservazioni presentate dal deputato ungherese del Parlamento europeo Benedek Jávor («osservazioni di Jávor»),
 - osservazioni presentate da Greenpeace («osservazioni di GP») che includono uno studio preparato dai suoi consulenti economici, Candole Partners («studio Candole») ⁽⁴⁷⁾,
 - osservazioni presentate da EnergiaKlub («osservazioni di EK») che includono uno studio preparato dal sig. Balazs Felsmann («studio Felsmann») ⁽⁴⁸⁾.

Le osservazioni di Jávor

- (125) Le osservazioni presentate da Jávor si concentrano sui costi a carico del proprietario che sono costi non inclusi nel contratto IAC (cfr. sezione 2.5.2 della presente decisione) e sostengono che tali costi possono essere stati notevolmente sottostimati. In particolare, le osservazioni presentate contengono le seguenti affermazioni:
- a) poiché il contratto IAC per Paks II è stato stipulato sulla base del «progetto di Leningradskaya» ⁽⁴⁹⁾, è ragionevole ritenere che sarà necessario un investimento supplementare in relazione al sistema di sicurezza che dovrebbe costare almeno 1 miliardo di EUR;
 - b) il sistema di raffreddamento diretto ad acqua dolce non è sufficiente per raffreddare l'acqua in caso di esercizio parallelo di CN Paks e Paks II durante i caldi giorni estivi. Ciò determinerebbe una pressione supplementare sull'ambiente e richiederebbe investimenti in un sistema di raffreddamento più efficiente a base di torri di raffreddamento che è circa il 40 % più costoso rispetto a un sistema di raffreddamento diretto;
 - c) è improbabile che l'importo previsto da depositare presso il Fondo finanziario centrale per l'energia nucleare sia sufficiente per lo stoccaggio di rifiuti radioattivi e lo smantellamento. In particolare, lo stoccaggio temporaneo, il deposito finale dei rifiuti nucleari e lo smantellamento costerebbero, rispettivamente, almeno 150 milioni di EUR, 1,54 miliardi di EUR e 1,734 miliardi di EUR;
 - d) il potenziamento della rete necessario per l'integrazione dei nuovi blocchi della centrale nucleare, compresi gli investimenti sia nell'impianto via cavo a 400 kV sia nel cavo ausiliario ad alta tensione da 120 kV, possono costare fino a 1,6 miliardi di EUR;
 - e) gli investimenti necessari per rispettare la normativa in essere in merito alla rete, la quale prevede la presenza tanto di una centrale di pompaggio quanto di unità supplementari di produzione di energia elettrica in grado di fornire le riserve di sicurezza che per legge devono corrispondere all'unità di produzione di energia elettrica di dimensioni maggiori a livello nazionale, costerebbero 1,2 miliardi di EUR;

⁽⁴⁷⁾ Cfr. Candole Partners — «NPP Paks II, Economic Feasibility Assessment», febbraio 2016, disponibile all'indirizzo: <http://www.greenpeace.org/hungary/Global/hungary/kampanyok/atomenergia/paks2/NPP%20Paks%20II%20Candole.pdf>.

⁽⁴⁸⁾ Cfr. Felsmann Balázs, «Működhet-e Paks II állami támogatások nélkül? Az erőműtársaság vállalatgazdasági közelítésben», disponibile all'indirizzo: https://energiaklub.hu/sites/default/files/paks2_allami_tamogat_2015jun.pdf.

⁽⁴⁹⁾ Una descrizione della centrale di Leningradskaya è accessibile all'indirizzo: http://atomproekt.com/en/activity/generation/vver/leningr_npp/, accesso effettuato il 24 febbraio 2017.



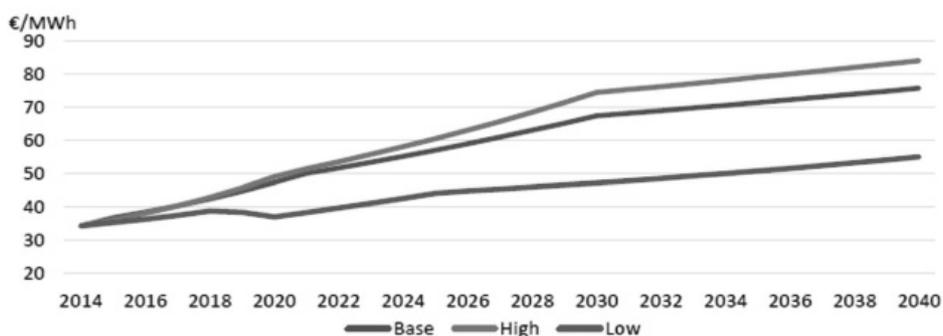
- f) le perdite risultanti dalla riduzione di esercizio di una delle due centrali nucleari vicine per motivi di equilibrio del sistema potrebbero comportare una perdita finanziaria totale di circa 1,2 miliardi di EUR;
- g) diversi dazi e imposte non inclusi nel contratto IAC potrebbero aggiungersi determinando una somma supplementare pari a 1,8 miliardi di EUR.
- (126) Le osservazioni presentate sostengono che le voci di costo elencate al considerando 125 dovrebbero essere sommate ai costi del progetto, operazione questa che a sua volta ridurrebbe notevolmente il tasso interno di rendimento del progetto. Inoltre le stesse sottolineano che ritardi e una vita più breve della centrale ridurrebbero ulteriormente il tasso interno di rendimento del progetto.

Lo studio Candole

- (127) Lo studio Candole utilizza le ipotesi e le informazioni incluse nello studio economico ed esamina la redditività del progetto Paks II. In particolare, detto studio sostiene che le previsioni di prezzo utilizzate dallo studio economico possono essere eccessivamente ottimistiche e che previsioni di prezzo più realistiche renderebbero il progetto in perdita anche qualora si accettassero le ipotesi di esercizio dello studio economico.
- (128) Per illustrare questo punto, lo studio Candole sviluppa la propria previsione dei prezzi dell'energia elettrica a lungo termine. In particolare, prevede i prezzi futuri a lungo termine dell'energia elettrica utilizzando le previsioni di prezzo del carbone, del petrolio e del gas desumendoli dall'edizione 2015 della *World Energy Outlook* dell'Agenzia internazionale per l'energia (AIE WEO 2015) e calcola il costo marginale della produzione per vari tipi di generatori⁽⁵⁰⁾. Inoltre lo studio sviluppa anche una previsione separata per diversi scenari futuri considerati nella pubblicazione AIE WEO 2015, ossia: i) lo «scenario delle nuove politiche», corrispondente a politiche e misure di attuazione che interessano i mercati dell'energia che erano stati adottati fino a pochi mesi prima della stampa della pubblicazione dell'AIE WEO 2015, unitamente alle pertinenti intenzioni politiche dichiarate; ii) lo «scenario delle politiche attuali», corrispondente a politiche adottate nei pochi mesi antecedenti la stampa della pubblicazione dello studio Candole; e iii) lo «scenario del prezzo del petrolio basso» che esamina le implicazioni di prezzi più bassi in maniera durevole (risultanti da prezzi del petrolio inferiori) sul sistema energetico⁽⁵¹⁾. Il grafico che segue illustra le previsioni di prezzo dell'energia elettrica desunte a lungo termine per ciascuno dei tre scenari.

Figura 12

Curve di previsione dei prezzi dell'energia elettrica a lungo termine (EUR/MWh)

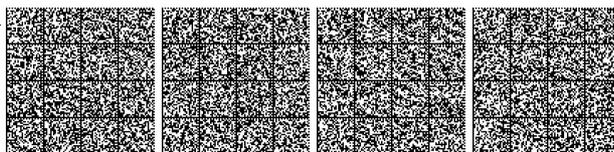


Fonte: Candole Partners.

- (129) La figura mostra che lo scenario delle politiche attuali implica prezzi futuri leggermente superiori per l'energia elettrica, mentre lo scenario del prezzo del petrolio basso implica prezzi sostanzialmente inferiori in futuro rispetto allo scenario centrale delle nuove politiche, ossia quello utilizzato nelle osservazioni presentate dall'Ungheria.

⁽⁵⁰⁾ Per l'AIE WEO 2015, cfr. <http://www.worldenergyoutlook.org/weo2015/>.

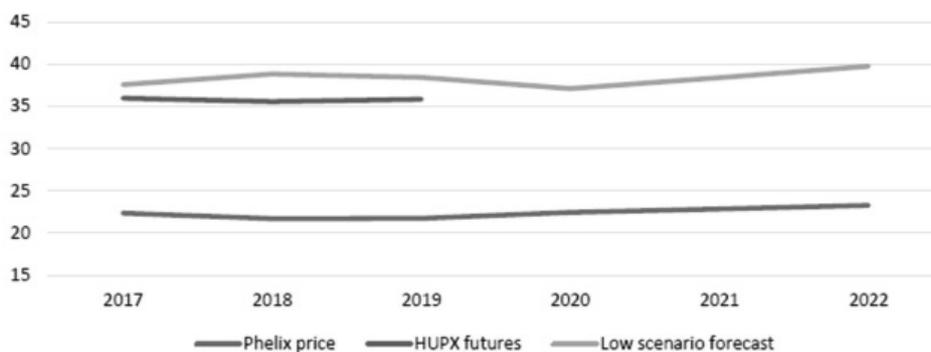
⁽⁵¹⁾ L'AIE WEO 2015 considera anche un quarto scenario, lo «scenario 450» che rappresenta un percorso verso l'obiettivo per il clima dei 2 °C che può essere raggiunto attraverso l'utilizzo di tecnologie che saranno a breve disponibili su scala commerciale.



- (130) Oltre alle previsioni di cui alla figura 12, lo studio Candole confronta anche la previsione del prezzo dell'energia elettrica a lungo termine basata sullo scenario del prezzo del petrolio basso dell'AIE WEO 2015 con i futuri contratti negoziati (a partire da febbraio 2016) negli scambi di energia elettrica tedesca e ungherese. Tali curve sono presentate nella figura 13 riportata in appresso.

Figura 13

Curve di previsione dei prezzi dell'energia elettrica a lungo termine (EUR/MWh)



Fonte: Candole Partners.

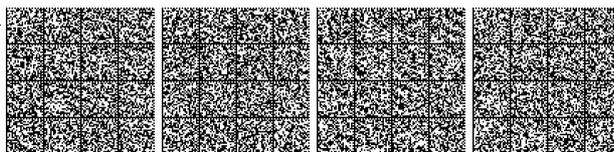
- (131) La figura evidenzia che fino al 2022, data fino alla quale è possibile negoziare contratti tedeschi-austriaci, i prezzi dei contratti a termine tedeschi sono inferiori alla previsione dei prezzi dello scenario del prezzo del petrolio basso dell'AIE WEO 2015. Lo stesso vale per i contratti a termine di negoziazione ungheresi che possono essere negoziati fino al 2019 ⁽⁵²⁾.
- (132) Sulla base di queste considerazioni, lo studio Candole sostiene che, a fronte delle previsioni dei prezzi dell'energia elettrica a lungo termine di cui nello studio economico, il progetto Paks II sarebbe in perdita anche qualora si accettassero le ipotesi di esercizio presunte nello studio economico ⁽⁵³⁾.

Le osservazioni di EK

- (133) Le osservazioni presentate da EK individuano potenziali carenze nella decisione di avvio della Commissione nonché punti problematici dello studio economico dell'Ungheria. Tali osservazioni evidenziano inoltre alcuni rischi che il progetto dovrà affrontare. Infine, hanno presentato lo studio Felsmann, come un'analisi quantitativa della redditività di Paks II. Lo studio calcola il valore attuale netto del progetto Paks II utilizzando i costi di esercizio dell'attuale CN Paks e constata che nella maggior parte degli scenari considerati il progetto sarebbe in perdita.
- (134) In relazione alla decisione di avvio, le osservazioni di EK sottolineano che alcune voci di costo sono state escluse dalla valutazione presentata nella decisione di avvio o non sono state considerate integralmente. Ad esempio, sostengono che non è chiaro in quale misura l'importo del contratto IAC abbia incluso i potenziali costi supplementari di sicurezza nucleare, i costi di sviluppo della rete richiesti dall'integrazione dei due nuovi reattori di Paks II nel sistema o la costruzione di un adeguato sistema di raffreddamento. La presentazione solleva dubbi anche in merito al fatto che i costi degli studi preliminari, dei permessi e della comunicazione siano stati riflessi in maniera accurata.

⁽⁵²⁾ Si presume che la differenza tra i prezzi a termine tedeschi e ungheresi risulti probabilmente dall'accoppiamento imperfetto del mercato.

⁽⁵³⁾ Lo studio Candole contiene una sezione aggiuntiva che effettua un confronto tra i costi di Paks II e i costi di esercizio dei reattori EPR stimati dalla Corte dei conti francese (2002) pubblicati in Boccard, N. «The Costs of Nuclear Electricity: France after Fukushima», disponibile all'indirizzo: http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2353305.



- (135) Inoltre, le osservazioni presentate sostengono che i dati relativi ai costi di 2,1-2,7 EUR/MWh per i rifiuti e lo smantellamento potrebbero essere sottostimati dato che tale cifra è pari a 4,5 EUR/MWh per la CN Paks attuale. Inoltre, evidenziano anche l'impatto negativo del progetto sui futuri bilanci del governo centrale che le stesse osservazioni sostengono sarebbe in conflitto con il sistema contabile statistico e con la norma sull'aggravio del debito dell'Unione⁽⁵⁴⁾. Infine, le osservazioni presentate sottolineano il rischio di corruzione, associato per lo più alla dimensione del progetto e al vantaggio informativo del fornitore e del proprietario⁽⁵⁵⁾.
- (136) In relazione allo studio economico preparato dall'Ungheria, le osservazioni presentate mettono in discussione l'elevato fattore di carico (92 %) utilizzato nei calcoli, in particolare durante l'esercizio in parallelo di CN Paks e Paks II e in periodi di scarsa domanda, nonché la validità delle previsioni di prezzo utilizzate nello studio.
- (137) Per quanto riguarda i vari tipi di rischi per il progetto, le osservazioni di EK evidenziano il potenziale impatto di ritardi del progetto e di sforamenti dei costi, nonché la necessità di ulteriori sostegni statali durante la vita del progetto.
- (138) A sostegno delle loro preoccupazioni in merito alla redditività del progetto Paks II, le osservazioni di EK fanno riferimento allo studio Felsmann. Questo studio calcola il valore attuale netto del progetto Paks II in base ai costi di esercizio dell'attuale CN Paks (che include una revisione intermedia per la centrale) oltre a un serie di dati alternativi (ad esempio 75 %, 85 % e 92 %) per il tasso di utilizzo con alcune previsioni dei prezzi dell'energia elettrica basate su fonti internazionali pubblicamente disponibili (ad esempio la statunitense *Energy Information Administration* e la rete nazionale del Regno Unito). Lo studio conclude che nella maggioranza degli scenari considerati il progetto sarebbe in perdita, implicando l'esistenza di aiuti di Stato.

Governo austriaco

- (139) L'Austria sostiene che la costruzione e l'esercizio di centrali nucleari non sia redditizio in considerazione di tutti i costi correlati che devono essere internalizzati in forza del principio «chi inquina paga». L'Austria ritiene che il principio dell'investitore in economia di mercato non sia rispettato per quanto riguarda l'investimento dell'Ungheria in Paks II. L'Austria sostiene che non vi sia alcuna prova del fatto che gli studi economici presentati dall'Ungheria alla Commissione siano stati eseguiti con la dovuta diligenza o che i costi considerati per i calcoli contengano tutti i costi possibili in ottemperanza al principio «chi inquina paga».
- (140) L'Austria sostiene inoltre che le restanti condizioni per constatare l'esistenza di un aiuto di Stato sono soddisfatte.

Altre osservazioni presentate in merito all'esistenza di un aiuto

- (141) Paks II ha sostenuto che la decisione di avvio abbia utilizzato in maniera errata una singola curva di previsione dei prezzi, in particolare, in considerazione della lunga durata del progetto. In alcune delle sue osservazioni, la stessa ha altresì sottolineato che la Commissione sbaglia ad utilizzare i costi di esercizio e di manutenzione («costi E&M») dell'attuale CN Paks per giustificare i costi E&M delle nuove unità 5 e 6 di generazione III+. Inoltre, Paks II sottolinea che, sebbene la sua decisione di investimento iniziale sia stata presa al momento della firma del contratto IAC e che tale impegno sia stato preso soltanto in relazione alla fase di sviluppo della spesa, l'impegno finale di Paks II in relazione alla spesa del periodo di costruzione si verificherà in un momento definito nel futuro. Paks II sostiene che fino a detto momento nel futuro l'impresa può decidere, laddove le condizioni economiche del progetto varino a causa di cambiamenti esterni del mercato, di non procedere oltre con il progetto, nonostante tale possibilità sia piuttosto improbabile. Paks II fa altresì riferimento alla relazione preparata da Rothschild & Co per il governo ungherese (lo «studio Rothschild»)⁽⁵⁶⁾ che conclude che l'intervallo di valori per il tasso interno di rendimento potrebbe raggiungere il 12 %, un valore notevolmente superiore all'intervallo di valori compreso tra il 6,7 % e il 9 % menzionato dalla Commissione nella decisione di avvio. Infine, Paks II osserva che gli intervalli di valori del costo medio ponderato del capitale e del tasso interno di rendimento calcolati dalla Commissione si sovrappongono e, pertanto, si può prevedere che il progetto fornirà una remunerazione adeguata.

⁽⁵⁴⁾ A tale proposito si richiama la pubblicazione di Romhányi Balázs, «A Paks II beruházási költségvetés-politikai következményei», disponibile all'indirizzo https://energiaklub.hu/sites/default/files/a_paks_ii_beruhazas_koltsegvetes-politikai_kovetkezmenyei.pdf.

⁽⁵⁵⁾ A tale proposito si richiama lo studio Fazekas, M. et al., «The Corruption Risks of Nuclear Power Plants: What Can We Expect in Case of Paks 2?», disponibile all'indirizzo http://www.pakskontroll.hu/sites/default/files/documents/corruption_risks_paks2.pdf.

⁽⁵⁶⁾ <http://www.kormany.hu/download/a/84/90000/2015%20Economic%20analysis%20of%20Paks%20II.pdf>



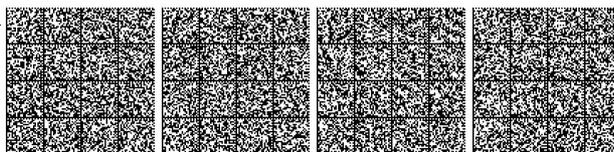
- (142) Il gruppo Enersense sostiene che la formula del costo medio ponderato del capitale utilizzata dalla Commissione non sia esatta in quanto la Commissione ha utilizzato fattori eccessivamente conservatori nel determinarlo. A suo avviso, il costo adeguato dell'indebitamento che dovrebbe essere applicato all'elemento del costo medio ponderato del capitale della valutazione del principio dell'investitore in economia di mercato è pari al 4,5 % prima delle imposte o al 3,6 % dopo le imposte, con rettifiche pianificate minori nel corso del tempo. Il gruppo Enersense sostiene che, dato che il fornitore russo fornisce circa l'80 % del finanziamento del prezzo contrattuale, il rendimento dell'investimento dovrebbe basarsi su una leva finanziaria dell'80 % per riflettere la fonte dei fondi di investimento, in linea con le altre centrali nucleari. Il gruppo Enersense afferma che presumendo un costo del capitale proprio pari all'11 % e un costo dell'indebitamento dopo le imposte pari al 3,6 % e applicando una riduzione dell'80 % sulla base della leva finanziaria, il costo del capitale proprio sarebbe pari al 5,1 %. Inoltre, il gruppo sostiene che tale valore salirebbe al 6,2 % qualora si applicasse una riduzione sulla base della leva finanziaria del 65 %. Concludendo il gruppo rileva che il rendimento sugli investimenti verrebbe notevolmente migliorato scegliendo il costo dell'indebitamento basato sul mercato e considerando il fattore della leva finanziaria.
- (143) Gli interessati hanno espresso ulteriori affermazioni secondo le quali il costo medio ponderato del capitale si ridurrebbe notevolmente in seguito al collegamento della centrale alla rete, mentre il valore dell'impresa aumenterebbe. Di conseguenza l'intera centrale o parti della stessa potrebbero essere vendute a un prezzo comparabile a quello di altre centrali nucleari attualmente in esercizio. Nelle osservazioni presentate è stato sostenuto che i calcoli della Commissione nella decisione di avvio non riflettano tale flessibilità di investimento.
- (144) La Commissione ha ricevuto altresì osservazioni sull'importanza di valutare pienamente e di includere i costi di opportunità dell'esclusione della tecnologia nucleare dal mix energetico nazionale nel contesto di significative modifiche al portafoglio esistente della capacità di generazione. Secondo tali osservazioni, oltre ai modelli sul «rendimento sugli investimenti» o sul «flusso di cassa attualizzato», è importante considerare che il progetto Paks II è un investimento sostanziale in un settore esistente che aggiunge un valore reale e non si tratta di una semplice opportunità di «investimento di portafoglio» o di una speculazione a breve termine. Tali osservazioni sostengono che dette caratteristiche dovrebbero essere anch'esse riflesse nei calcoli della Commissione relativi alla redditività del progetto.
- (145) Diverse osservazioni fanno riferimento alla conclusione contenuta nello studio Rothschild secondo la quale il progetto può essere sostenibile esclusivamente sulla base delle conduzioni di mercato, anche qualora sia sostenuto da ipotesi molto pessimistiche. Alcune osservazioni sostengono altresì che le ipotesi chiave per quanto riguarda i prezzi futuri dell'energia elettrica siano abbastanza moderate e che si prevede che tali prezzi aumentino dopo il 2025. Secondo tale base, Paks II non beneficerebbe di un vantaggio.
- (146) Secondo alcune osservazioni, il fatto che il progetto venga realizzato tramite un contratto IAC chiavi in mano lo renderebbe interessante per qualsiasi investitore in economia di mercato e, di conseguenza, anche l'Ungheria sta investendo a condizioni di mercato.

4.2. OSSERVAZIONI SULLA POSSIBILE COMPATIBILITÀ DELLA MISURA CON IL MERCATO INTERNO

4.2.1. OSSERVAZIONI IN MERITO ALL'OBIETTIVO DI INTERESSE COMUNE

- (147) Austria, IG Windkraft, Oekostorm AG e altri terzi sostengono che la concessione di sovvenzioni a favore della costruzione e dell'esercizio di nuove centrali nucleari non sia prevista essere compatibile con il mercato interno, ai sensi dei principi enunciati all'articolo 107, paragrafo 3, del TFUE. L'energia nucleare non sarebbe una tecnologia nuova, innovativa o sostenibile per la produzione di energia elettrica che potrebbe contribuire a realizzare l'obiettivo dell'Unione di aumentare la quota di produzione di energia elettrica da tecnologie rinnovabili. Di conseguenza, il progetto non dovrebbe poter ricevere un sostegno temporaneo finché non raggiunge la maturità del mercato.
- (148) L'Austria sostiene che l'articolo 2, lettera c) e l'articolo 40 del trattato Euratom non consentono di considerare un obiettivo di interesse comune la promozione di nuovi investimenti nel nucleare in virtù del fatto che nel contesto del trattato Euratom non è possibile interpretare alcun interesse comune ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, del TFUE. Inoltre, tale obiettivo sarebbe in conflitto con altri obiettivi dell'Unione ai sensi del TFUE, ossia il principio della precauzione di cui all'articolo 191 e il principio della sostenibilità ai sensi del programma Orizzonte 2020⁽⁵⁷⁾.
- (149) Secondo diverse osservazioni, il progetto contribuirà agli obiettivi a livello europeo di diffusione di impianti nucleari e di ricerca nucleare riconosciuti anche dal trattato Euratom.
- (150) Molte osservazioni sostengono che la Commissione dovrebbe riconoscere il fatto che l'energia nucleare fornisca una fonte di energia pulita e a basse emissioni di carbonio come un obiettivo comune dell'Unione che giustifica l'investimento.

⁽⁵⁷⁾ <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/what-horizon-2020>.



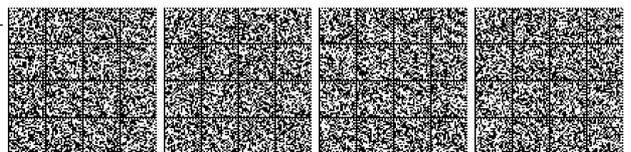
- (151) Alcune osservazioni fanno riferimento all'articolo 194, paragrafo 2, del TFUE, che consente agli Stati membri di determinare il loro mix di produzione di energia. Le osservazioni sottolineano che il mix dell'Ungheria previsto per la produzione di energia elettrica costituisce parte della sua strategia nazionale per l'energia e segue un percorso «energia nucleare-carbone-energie rinnovabili». Su questa base l'investimento potrebbe essere giustificabile.
- (152) La Commissione ha ricevuto altresì osservazioni che sottolineano che l'energia nucleare fornisce una fonte di energia sicura e affidabile, a termine molto lungo, nel mix energetico dell'Unione. Tali osservazioni hanno affermato che l'energia elettrica generata da fonti nucleari, tipicamente a livelli elevati di capacità (tra l'85 % e il 90 %) potrebbe contribuire in modo significativo a una sicurezza di approvvigionamento a lungo termine. Altre parti interessate hanno sostenuto che, a fronte della significativa carenza di futura capacità installata che si prevede sarà registrata intorno al 2030 a seguito della graduale dismissione delle unità esistenti presso la CN Paks e della dipendenza dalle importazioni di energia elettrica, il progetto potrebbe costituire un'opzione ideale per garantire la sicurezza dell'approvvigionamento per l'Ungheria e la riduzione della dipendenza dal combustibile.
- (153) Alla Commissione sono pervenute affermazioni secondo le quali il completamento del progetto contribuirebbe alla crescita nella regione, soprattutto creando posti di lavoro. Inoltre, alcune osservazioni evidenziano che le aziende dell'Unione di tutte le dimensioni dispongono di un'opportunità sostanziale di partecipare al completamento del progetto, rafforzando così la catena di approvvigionamento del settore. Queste osservazioni suggeriscono che tale crescita prevista costituisca un interesse comune che potrebbe giustificare il completamento del progetto.

4.2.2. OSSERVAZIONI IN MERITO ALL'ADEGUATEZZA DELLA MISURA

- (154) IG Windkraft e Energiaklub sostengono che la misura sia inadeguata a causa della spesa del progetto rispetto alle alternative possibili che potrebbero affrontare la carenza di energia elettrica nel contesto della futura capacità installata. Un simile importo di sovvenzione potrebbe produrre una quantità annua di energia elettrica molto più elevata qualora fosse investito in altre fonti di energia elettrica, come le tecnologie rinnovabili.

4.2.3. OSSERVAZIONI IN MERITO ALLA NECESSITÀ DELLA MISURA E DELL'EFFETTO DI INCENTIVAZIONE

- (155) L'Austria sostiene che la Commissione abbia definito in maniera erranea il mercato rilevante al fine di valutare se possa esistere o meno una carenza del mercato, ossia il mercato dell'energia nucleare in Ungheria. L'Austria sostiene che il mercato rilevante corretto sarebbe il mercato liberalizzato dell'energia elettrica dell'Unione. L'Austria sostiene inoltre che non esistono carenze del mercato in relazione alla produzione e alla fornitura di energia elettrica sul mercato interno dell'energia elettrica. Al contrario, i prezzi dell'energia elettrica sarebbero in diminuzione a fronte, in parte, di sufficienti capacità di produzione. Inoltre, l'Ungheria è ben interconnessa alle reti degli Stati membri limitrofi.
- (156) Austria e IG Windkraft sostengono che se l'obiettivo dell'Ungheria era quello di affrontare una questione di sicurezza dell'approvvigionamento, le centrali nucleari potrebbero non essere il mezzo appropriato per affrontare tale questione. Gli stessi sostengono che fonti di energia più rispettose dell'ambiente, flessibili e meno costose dislocate presso piccole unità decentrate potrebbero essere più appropriate. L'Austria sostiene inoltre che le centrali nucleari sono sensibili alle ondate di calore in virtù dei requisiti di raffreddamento e che gli Stati membri sono quasi dipendenti al 100 % dall'importazione di minerale di uranio.
- (157) Anche terzi hanno sostenuto che il mercato da solo avrebbe consentito la costruzione di nuove capacità di generazione nel settore della produzione di energia elettrica. Il fatto che l'Ungheria dipenda dalle importazioni di energia elettrica non costituirebbe una carenza del mercato e, in particolare, non si tratterebbe comunque di una carenza che una nuova centrale nucleare potrebbe risolvere. Le osservazioni presentate mostrano che le importazioni di energia elettrica più economica da altri Stati membri sono un effetto normale e accettabile di un mercato funzionante e non sintomo di carenze del mercato. Ciò indica semplicemente la possibilità di acquistare prodotti di base al prezzo più basso del mercato. Secondo le osservazioni ricevute, i prezzi dell'energia elettrica sono determinati da molti fattori, compresi i prezzi delle materie prime, l'offerta e la domanda. In Europa, in particolare, la diminuzione dei prezzi dell'energia elettrica sarebbe una reazione a sovracapacità di produzione croniche. Dato che questo fenomeno potrebbe essere considerato come una reazione di un mercato che funziona in maniera efficiente, non si può sostenere che la diminuzione dei prezzi dell'energia del mercato a seguito delle importazioni rappresenterebbe una carenza del mercato tale da giustificare la costruzione di nuove capacità nucleari.
- (158) Secondo le osservazioni ricevute, anche in presenza di carenze del mercato nel settore della produzione di energia elettrica, l'Ungheria dovrebbe considerare più opzioni in maniera trasparente e non discriminatoria.



- (159) Altre osservazioni suggeriscono che sebbene le sfide legate all'investimento nell'energia nucleare, tra le quali sono ben noti i notevoli investimenti iniziali di capitale e la necessità di sostegno pubblico e politico, riconoscere tali difficoltà non equivalga a stabilire che lo sviluppo dell'energia nucleare sia associato a carenze del mercato. Le stesse osservazioni evidenziano che nonostante la Commissione abbia concluso che vi erano carenze del mercato nel caso Hinkley Point C, non si può presumere che tutti gli investimenti nel settore dell'energia nucleare possano essere realizzati soltanto tramite regimi di sovvenzione o che vi siano motivi per presumere carenze generali del mercato del nucleare.

4.2.4. OSSERVAZIONI IN MERITO ALLA PROPORZIONALITÀ DELLA MISURA

- (160) L'Austria ha sostenuto che dato che gli aiuti di Stato devono sempre essere limitati all'importo minimo necessario, nel caso di specie, nell'ambito del quale la costruzione del progetto proposto viene effettuata senza una procedura di gara, non è possibile stabilire se i costi totali del progetto sarebbero limitati all'importo minimo necessario.
- (161) Energiaklub sostiene che le autorità ungheresi non hanno esaminato il livello minimo di sostegno finanziario che renderebbe il progetto realizzabile. Al contrario le autorità ungheresi hanno cercato di finanziare il progetto nella sua interezza, includendo quindi presumibilmente anche i costi operativi. Energiaklub sottolinea inoltre che, in base ai calcoli forniti dall'Ungheria, l'aiuto di Stato non si limiterebbe soltanto all'attuazione dell'investimento, ma sarebbe concesso anche a favore della fase di esercizio del progetto, aspetto questo che potrebbe sovracompensare Paks II.

4.2.5. OSSERVAZIONI IN MERITO ALL'EFFETTO DELLA MISURA SUL MERCATO INTERNO

- (162) L'Austria sostiene che gli aiuti di Stato a favore di una tecnologia che non è di per sé redditizia nel mercato interno liberalizzato dell'energia elettrica portino a eccessive distorsioni della concorrenza. Inoltre, ciò potrebbe impedire a nuovi partecipanti al mercato sostenibili e più economici di entrare nel mercato oppure potrebbe forzare detti partecipanti a uscire dal mercato. L'Austria sostiene che le centrali nucleari vengono utilizzate per coprire un'elevata capacità di carico di base e che si tratta di una capacità alla quale viene data priorità in caso di collegamento a una rete, in quanto le centrali nucleari possono variare le proprie capacità soltanto in maniera limitata. Se da un lato presentano costi elevati di costruzione e smantellamento, i costi di esercizio di tali centrali sono bassi e ciò consente loro di entrare nell'ordine di merito.
- (163) Le autorità austriache e IG Windkraft sostengono che la costruzione di nuove centrali nucleari creerà un significativo potere di mercato per i gestori delle centrali elettriche presso il sito di Paks aumentando la concentrazione del mercato e, presumibilmente, portando allo sfruttamento abusivo di una posizione dominante ai sensi dell'articolo 102, del TFUE.
- (164) Il gruppo MVM e Paks II affermano che, a seguito della vendita al 100 % delle azioni di Paks II allo Stato da parte del gruppo MVM, le due società sono diventate completamente indipendenti l'una dall'altra. Gli stessi sottolineano altresì che il gruppo MVM non ha alcun controllo, diretto o in altro modo, sulla gestione e sulle operazioni di Paks II. Le due imprese sottolineano altresì che il gruppo MVM e Paks II sono due imprese di produzione di energia elettrica distinte, come qualsiasi altro concorrente, e che non vi è motivo per presumere alcun coordinamento o alcuna attività congiunta, o che le due imprese siano combinate. Inoltre, il gruppo MVM sostiene che la propria strategia comprenda possibili investimenti che possono competere con Paks II in futuro.
- (165) Paks II sostiene che il progetto sia destinato a sostituire la capacità delle attuali quattro unità della CN Paks. Si prevede che tali unità attuali vengano dismesse gradualmente entro la metà del 2030, mentre le nuove unità 5 e 6 (progetto Paks II) non sarebbero operative fino alla metà del 2020. Paks II sostiene che, di conseguenza, la valutazione delle quote di mercato e delle affermazioni di dominanza siano infondate e non possano essere prese in considerazione in questa sede.
- (166) Molti interessati hanno sottolineato che il mercato dell'energia da esaminare dovrebbe essere più ampio rispetto al mercato del territorio del singolo Stato, dove vi sono numerosi concorrenti internazionali, data l'ampia scala delle importazioni di energia elettrica dell'Ungheria e il livello di interconnessione molto elevato con i paesi limitrofi.
- (167) Alcune parti affermano esplicitamente che il progetto potrebbe avere un potenziale impatto negativo su mercati regionali dell'energia elettrica, come ad esempio nel caso della Germania dove si prevede che il prezzo annuo del carico di base cali fino allo 0,6 % entro il 2025, fino all'1,1 % entro il 2030 e fino all'1,2 % entro il 2040. D'altro canto, alcune parti sostengono altresì che le installazioni che utilizzano fonti rinnovabili in Germania guadagnerebbero ricavi minori a causa dei nuovi reattori di Paks II e che l'onere sostenuto dai contribuenti per finanziare i regimi di aiuti a favore delle fonti di energia rinnovabili in Germania aumenterebbe mentre i fornitori di «energia elettrica grigia» (non rinnovabile) potrebbero ottenere un risparmio fino all'1,02 % entro l'anno 2030.



4.3. ULTERIORI OSSERVAZIONI FORMULATE DA INTERESSATI

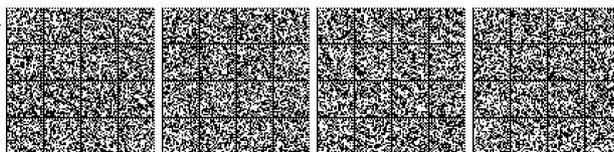
- (168) Diverse osservazioni evidenziano che i dettagli del progetto non sono stati interamente condivisi con il pubblico in Ungheria. Tali osservazioni sostengono inoltre che la decisione in merito a Paks II sia tecnicamente ingiustificata, dato che non sono state svolte indagini preliminari su come un investimento in misure di efficienza energetica ed energie rinnovabili aventi la stessa portata contribuirebbe alla sicurezza dell'approvvigionamento. Gli interessati che hanno presentato dette osservazioni evidenziano che, data l'assenza di un ampio coinvolgimento pubblico e professionale, il progetto non dovrebbe essere portato avanti.
- (169) Alcune osservazioni sottolineano il pericolo potenziale costituito dalle centrali nucleari. Alcune osservazioni esprimono preoccupazioni in merito alla capacità dell'Ungheria e di Paks II di affrontare incidenti di sicurezza nucleare, ivi incluso lo smaltimento sicuro di rifiuti nucleari.
- (170) Alcune osservazioni hanno sottolineato l'assenza di una procedura di gara per la nomina del costruttore delle nuove unità di produzione di energia elettrica, aspetto questo che a loro opinione sarebbe in conflitto con le disposizioni del diritto dell'Unione. Inoltre, il deputato del Parlamento europeo Jávör afferma che la presunta violazione delle norme dell'Unione sugli appalti pubblici sia insita e intrinsecamente legata alla misura in quanto crede che la Russia non avrebbe concesso un prestito all'Ungheria per il progetto Paks II senza garantire l'investimento a favore di Rosatom, aggirando così le norme dell'Unione sugli appalti pubblici. Il deputato conclude affermando che la valutazione del fatto che l'utilizzo del prestito russo costituisca un aiuto di Stato illegittimo non possa essere distinta dall'elusione delle norme sugli appalti pubblici, che questi due aspetti siano legati intrinsecamente tra loro e che il loro effetto debba essere valutato congiuntamente.
- (171) Sono state formulate diverse osservazioni contenenti contestazioni in merito al fatto che il progetto venga realizzato tramite un prestito russo. Tali osservazioni sostengono che il progetto promuoverà la dipendenza finanziaria e di combustibile, violando al contempo la strategia dell'UE in materia di sicurezza energetica, decurtando il numero di attori del mercato dell'Unione che partecipano allo sviluppo di una infrastruttura e di una rete energetica a livello di Unione.
- (172) Alcuni interessati sostengono che nel momento in cui l'Ungheria ha deciso di avere bisogno di nuove capacità in termini di energia elettrica per il futuro, la stessa avrebbe dovuto rispettare l'articolo 8 della direttiva 2009/72/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁵⁸⁾. Nel caso di specie non vi è stata alcuna procedura di gara o procedura equivalente atte a garantire trasparenza e non discriminazione nel provvedere alla nuova capacità. Di conseguenza, a loro parere, l'investimento di Paks II potrebbe violare il diritto dell'Unione.
- (173) Alcune parti sostengono che gli aiuti di Stato non siano idonei ad essere utilizzati nei casi in cui essi consentirebbero a chi inquina di essere esonerato dall'onere di pagare il costo di detto inquinamento, nello spirito della disciplina in materia di aiuti di Stato a favore dell'ambiente⁽⁵⁹⁾ dell'Unione.

4.4. RISPOSTA DELL'UNGHERIA ALLE OSSERVAZIONI FORMULATE DA INTERESSATI

- (174) In data 8 aprile 2016 l'Ungheria ha presentato la sua risposta alle osservazioni di terzi in merito alla decisione di avvio relativa all'aiuto di Stato («risposta alle osservazioni di terzi»).
- (175) In particolare, l'Ungheria è fortemente in disaccordo con le osservazioni ricevute dal governo austriaco, da Greenpeace Energy, da Energiaklub e dal deputato del Parlamento europeo Benedek Jávör, nell'ambito delle quali i vari terzi hanno sostenuto che i costi relativi a investimenti concernenti le normative in materia di sicurezza e ambiente, finanziamento del debito, assicurazione, sicurezza, smaltimento dei rifiuti, smantellamento, connessioni di trasmissioni e retro-adattamento non sarebbero stati inclusi nell'analisi svolta dall'Ungheria. Le autorità ungheresi hanno affermato che tali parti erano male informate e che le loro affermazioni erano infondate.
- (176) La risposta include una dettagliata confutazione delle osservazioni presentate dal deputato del Parlamento europeo Benedek Jávör. In particolare, l'Ungheria sottolinea che:
- i costi di tutti gli investimenti necessari in materia di sicurezza sono inclusi nel contratto IAC,
 - la scelta del sistema di raffreddamento diretto è corroborata dalla valutazione dell'impatto ambientale del progetto,

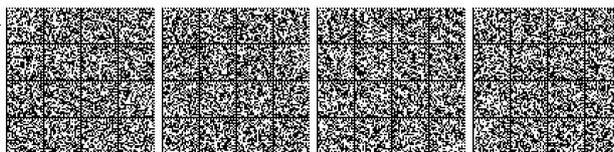
⁽⁵⁸⁾ Direttiva 2009/72/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica e che abroga la direttiva 2003/54/CE (GU L 211 del 14.8.2009, pag. 55).

⁽⁵⁹⁾ Disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato a favore dell'ambiente (GU C 82 dell'1.4.2008, pag. 1).

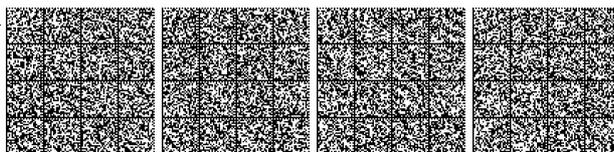


- i dati dei costi relativi alla gestione dei rifiuti e allo smantellamento sono stati calcolati dall'Agenzia per la gestione dei rifiuti radioattivi sulla base della legge CXVI del 1996 sull'energia atomica,
 - i costi relativi alla connessione alla rete per Paks II sono inclusi nell'analisi finanziaria del progetto,
 - non ci sarà riduzione di esercizio né per la CN Paks né per Paks II durante le ore di bassa domanda, in quanto Paks II è intesa sostituire capacità di produzione di energia elettrica più datate ed esistenti che dovranno essere gradualmente dismesse,
 - trattandosi di una tecnologia moderna di generazione III+, è affidabile presumere un tasso di utilizzo relativamente elevato (oltre il 90 %) durante la vita di Paks II,
 - il periodo di esercizio di 60 anni è ampiamente accettato a livello internazionale in quanto è un presupposto standard anche per le centrali di generazione inferiore alla III,
 - il progetto è neutro in termini di IVA e, dato che gran parte dei servizi saranno forniti da fornitori stabiliti nell'UE, la presunzione/il calcolo dei dazi doganali è impreciso.
- (177) L'Ungheria sostiene di aver condotto un'esauritiva analisi di sensitività per valutare l'impatto di ipotesi e variabili quali la durata della centrale, i costi E&M, i costi di gestione dei rifiuti e di smantellamento, i fattori di carico, i fattori macroeconomici quali i tassi di cambio di valuta estera e l'inflazione, i diversi scenari dei prezzi del mercato, i ritardi ecc. sul caso di specie e detta analisi di sensitività corroborerebbe appieno la conclusione delle autorità ungheresi secondo la quale la misura non costituirebbe un aiuto di Stato.
- (178) Per quanto riguarda le osservazioni ricevute sull'eventuale compatibilità della misura, l'Ungheria ribadisce diverse affermazioni formulate in relazione alla libera scelta e alla diversificazione del mix di produzione dell'energia, alla necessità di capacità di sostituzione, alla decarbonizzazione, alla creazione di posti di lavoro, all'accessibilità e agli effetti moltiplicatori sostenuti.
- (179) L'Ungheria sostiene che l'affermazione del governo austriaco secondo la quale l'obiettivo del trattato Euratom relativo allo «sviluppo dell'energia nucleare nella Comunità» sia «già stato realizzato e non possa essere utilizzato a sostegno di un interesse comune ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, del TFUE, a fronte delle numerose centrali nucleari, tecnicamente sviluppate, che sono state costruite in Europa» sia errata. Secondo il parere dell'Ungheria, tale affermazione confonde l'obiettivo dello sviluppo di produzione di energia nucleare con il concetto di tecnologia che non si può sostenere sia rimasto un obiettivo statico. L'Ungheria sostiene che il trattato Euratom continui a costituire parte degli accordi costituzionali dell'Unione e che non sia stato abrogato. Infine, l'Ungheria sottolinea che l'Austria e Greenpeace non hanno citato alcuna giurisprudenza che suggerisca che le questioni in materia di obiettivi di interesse comune siano necessariamente definite o limitate in termini di durata.
- (180) Per quanto riguarda la diversificazione del mix di produzione di energia, l'Ungheria confuta le affermazioni dell'Austria e dell'Associazione austriaca a favore dell'energia eolica relative a una dipendenza dall'uranio a livello di Unione e sottolinea che esiste un'ampia diversità e disponibilità di uranio da fonti significative non soggette a estrazione. L'Ungheria sostiene altresì che il semplice fatto che una risorsa sia finita non significhi che il suo utilizzo sia insostenibile e si rifa alle osservazioni espresse dall'economista specializzata in energia, Loretta Stankeviciute, a nome dell'Agenzia internazionale per l'energia atomica (IAEA) ⁽⁶⁰⁾, secondo le quali «l'energia nucleare presenta risultati positivi nel confronto rispetto a numerosi indicatori di sostenibilità».
- (181) L'Ungheria sottolinea che alcune delle affermazioni formulate in relazione alla necessità di decarbonizzazione attraverso il ricorso a fonti nucleari di energia siano valide, in quanto le tecnologie che utilizzano fonti energetiche rinnovabili presentano costi elevati e sono intermittenti in termini di tipo di produzione di energia. L'Ungheria sostiene altresì che tariffe fisse agevolate per le energie rinnovabili non siano coerenti con il consentire condizioni di mercato libere e cita Greenpeace la quale ha sostenuto che gli accordi su prezzi fissi per l'acquisto di energia elettrica sarebbero meno vantaggiosi in scenari di prezzi di mercato più bassi, tuttavia queste non sono le modalità attraverso le quali Paks II venderebbe la sua energia elettrica.
- (182) L'Ungheria cita diverse fonti le quali sostengono che la misura non provocherebbe indebite distorsioni della concorrenza e sottolinea che la Commissione non ha avuto dubbi in merito alla compatibilità della misura con il mercato interno (come suggerisce Greenpeace), bensì piuttosto in merito alla questione dell'esistenza di un aiuto.

⁽⁶⁰⁾ <https://www.oecd-nea.org/ndd/climate-change/cop21/presentations/stankeviciute.pdf>.



- (183) Nello stesso contesto (possibili distorsioni della concorrenza), l'Ungheria confuta le affermazioni formulate da Greenpeace secondo le quali l'Ungheria istituirebbe una tariffa fissa (in maniera analoga a quanto accaduto nel caso Hinkley Point C) al fine di sostenere l'esercizio di Paks II nel lungo termine.
- (184) L'Ungheria contesta le osservazioni che hanno sostenuto che il progetto scoraggerebbe investimenti in fonti energetiche rinnovabili in Ungheria e nei paesi limitrofi. Le autorità ungheresi sostengono che la strategia nazionale per l'energia include le fonti energetiche rinnovabili affianco all'energia nucleare e che la carenza futura in termini di capacità installata non può essere colmata ricorrendo alla sola energia nucleare. Di conseguenza le capacità nucleari aggiuntive non impedirebbero lo sviluppo di energia da fonti rinnovabili. L'Ungheria rileva che l'analisi di mercato preparata da Energy Brainpool inclusa nelle osservazioni presentate da Greenpeace presume l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili in associazione all'obiettivo nazionale del paese in tale contesto.
- (185) L'Ungheria ribadisce le opinioni espresse dal gruppo MVM secondo le quali non vi sono previsioni di fusione tra il gruppo MVM e Paks II e, di conseguenza, non vi sarà alcuna concentrazione del mercato. Inoltre, ribadisce la dichiarazione del gruppo MVM secondo la quale la strategia aziendale del gruppo MVM prevede possibili investimenti che potrebbero essere in concorrenza con Paks II in futuro.
- (186) L'Ungheria ribadisce altresì le osservazioni secondo le quali il mercato da esaminare dovrebbe essere interpretato in maniera più ampia rispetto allo Stato dell'Ungheria in considerazione dell'elevato livello di interconnessione. In questo contesto l'effetto della misura sarebbe trascurabile. L'Ungheria contesta altresì la metodologia dell'analisi condotta da Energy Brainpool per conto di Greenpeace in relazione al potenziale impatto del progetto sui mercati regionali dell'energia elettrica, come ad esempio in Germania. Sostiene che l'approccio utilizzato comporta una valutazione dell'impatto del progetto in un contesto esclusivamente interno senza tener conto del ruolo svolto dalle importazioni di energia in Ungheria ed estrapolando l'impatto sulla Germania sulla base dell'ipotesi implicita che l'impatto sul mercato tedesco dell'energia elettrica sia identico a quello registrato in Ungheria. L'Ungheria afferma inoltre che l'analisi presenta delle imprecisioni in quanto prende in considerazione il livello esistente di capacità di interconnessione, ignorando le ulteriori interconnessioni che costituiscono parte degli obiettivi dell'Unione.
- (187) Per quanto riguarda le osservazioni che evidenziano questioni di sicurezza, l'Ungheria sostiene che nel paese esistano notevoli conoscenze e competenze acquisite sulla base delle quattro unità nucleari esistenti. Inoltre rileva che l'Autorità ungherese per l'energia atomica (che rilascia le licenze per le strutture nucleari) ha già familiarità con la tecnologia VVER e ha sviluppato un programma di formazione interna di due anni su questa tecnologia. Detto programma coinvolge membri dell'organo di regolamentazione che dispongono di una rilevante esperienza accademica e pratica, forma e sviluppa le competenze di nuovi membri del personale in relazione ai compiti e agli obblighi che essi dovranno svolgere in quanto membri dell'autorità di regolamentazione.
- (188) Inoltre, l'Ungheria sottolinea che tanto l'autorità per l'ambiente quanto l'organo di regolamentazione sono indipendenti l'uno dall'altro, aspetto che garantisce un quadro di sicurezza solido e obiettivo. L'Ungheria rileva inoltre che i requisiti tecnici pertinenti del progetto in materia di sicurezza nucleare sono stati sviluppati combinando la legge ungherese, i requisiti europei in materia di servizi di distribuzione dell'energia, le raccomandazioni per la sicurezza dell'AIEA e dell'Associazione delle autorità di regolamentazione nucleare dell'Europa occidentale, nonché gli insegnamenti tratti dall'incidente di Fukushima.
- (189) In risposta alle osservazioni che commentano l'apparente assenza di trasparenza durante le fasi preparatorie del progetto, l'Ungheria ha spiegato di aver raggiunto la trasparenza a seguito del processo decisionale parlamentare. Il processo parlamentare ha assicurato l'accesso a tutte le informazioni pertinenti a tutte le parti interessate e a tutte le autorità, compresa la Commissione. Nell'ambito di questo processo sono state pubblicate tutte le relazioni di esperti indipendenti, ivi incluse le analisi economiche del progetto e tutti i materiali di valutazione dell'impatto ambientale sono stati resi disponibili in più lingue.
- (190) L'Ungheria fa riferimento altresì a consultazioni pubbliche tenute tra il 17 marzo e il 4 maggio 2015 dal commissario del governo responsabile per il progetto e hanno trattato le potenziali ripercussioni sull'ambiente della costruzione e del funzionamento di Paks II. L'Ungheria ha inoltre notificato il progetto a tutti i suoi paesi limitrofi (Stati membri dell'UE e non membri dell'UE) e ha tenuto nove consultazioni pubbliche in diversi paesi in merito al progetto.



- (191) In relazione alle osservazioni che lamentano che il completamento del progetto viola la direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁶¹⁾ e la direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁶²⁾, le autorità ungheresi spiegano che l'IGA e gli accordi di attuazione non rientrano nell'ambito di applicazione del TFUE e delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE. Inoltre, le autorità ungheresi affermano che, anche qualora si applicasse il TFUE, l'IGA e gli accordi di attuazione rientrerebbero nell'esenzione specifica relativa agli accordi internazionali di cui all'articolo 22 della direttiva 2014/25/UE o nell'esenzione tecnica di cui all'articolo 50, lettera c), di tale direttiva e, di conseguenza, devono essere esentati dall'applicazione delle norme dell'UE sugli appalti pubblici. L'Ungheria spiega che l'IGA definisce procedure chiare per l'aggiudicazione degli accordi di attuazione, ivi inclusi requisiti specifici per la nomina delle imprese e l'assegnazione di subappalti.
- (192) L'Ungheria confuta anche le osservazioni che sostengono essa violi l'articolo 8 della direttiva 2009/72/CE. L'Ungheria sostiene che tale direttiva non si applica al progetto perché esso rientra nella competenza esclusiva del trattato Euratom, il quale ha la precedenza rispetto alle norme del TFUE e a qualsiasi altro diritto derivato risultante dallo stesso. Le autorità ungheresi sottolineano altresì che, a loro avviso, dato che il progetto non costituirebbe un aiuto di Stato, le disposizioni della direttiva 2009/72/CE relative alla necessità di bandire gare per la capacità non si applicherebbero.
- (193) Infine l'Ungheria fa riferimento alla giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea⁽⁶³⁾ la quale afferma che l'esistenza o l'assenza di una violazione del diritto dell'Unione non può essere presa in considerazione nel contesto di un'indagine in materia di aiuti di Stato. In considerazione di ciò, l'Ungheria ritiene che qualsiasi possibile violazione della direttiva sull'energia elettrica debba essere esaminata al di fuori del contesto dell'indagine formale in materia di aiuti di Stato. L'Ungheria fa riferimento anche alla decisione della Commissione in materia di aiuti di Stato nel caso Hinkley Point C, affermando che, in sostituzione degli appalti specificati, possono essere utilizzate procedure equivalenti in termini di trasparenza e non discriminazione ai sensi dell'articolo 8 della direttiva 2009/72/CE. L'Ungheria sostiene che l'assegnazione di subappalti avrebbe luogo in conformità con i principi di non discriminazione e trasparenza.

4.5. ULTERIORI OSSERVAZIONI FORMULATE DALL'UNGHERIA NELLA SUA RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI PRESENTATE ALLA COMMISSIONE

- (194) Nella sua risposta alle osservazioni presentate alla Commissione, l'Ungheria sostiene che la comunicazione stessa della Commissione concernente un programma indicativo per il settore nucleare⁽⁶⁴⁾ indica che si dovrebbero investire miliardi di euro (si stima un importo compreso tra 650 miliardi di EUR e 760 miliardi di EUR) nell'energia nucleare tra il 2015 e il 2050 per garantire un futuro sicuro all'approvvigionamento energetico a livello di Unione.

5. VALUTAZIONE DELLA MISURA

5.1. ESISTENZA DI UN AIUTO

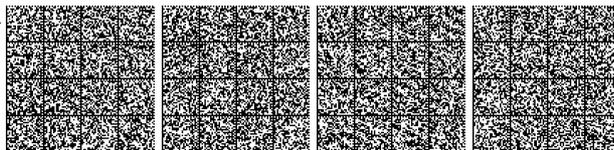
- (195) Una misura costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, se soddisfa quattro condizioni cumulative. In primo luogo, la misura deve essere finanziata dallo Stato o mediante risorse statali. In secondo luogo, la misura deve conferire un vantaggio a un beneficiario. In terzo luogo, la misura deve favorire determinate imprese o attività economiche (ossia deve esserci un certo grado di selettività). In quarto luogo, la misura deve poter incidere sugli scambi tra Stati membri e distorcere la concorrenza nel mercato interno.
- (196) Nella sezione 3.1. della decisione di avvio, la Commissione ha tratto delle conclusioni preliminari secondo le quali la misura può conferire un vantaggio economico a Paks II, ossia comporterebbe un aiuto di Stato, dato che il finanziamento è stato concesso a partire da risorse dello Stato imputabili allo Stato ungherese; inoltre la Commissione ha concluso che la misura sarebbe selettiva e che sarebbe suscettibile di pregiudicare il commercio tra gli Stati membri e provocare distorsioni di concorrenza nel mercato interno. Nel corso del procedimento di indagine formale la Commissione non ha mai avuto motivi per modificare la sua valutazione in merito a questi aspetti.

⁽⁶¹⁾ Direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 65).

⁽⁶²⁾ Direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243).

⁽⁶³⁾ T-289/03 BUPA, paragrafo 313.

⁽⁶⁴⁾ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0177&from=ES>.



5.1.1. VANTAGGIO ECONOMICO

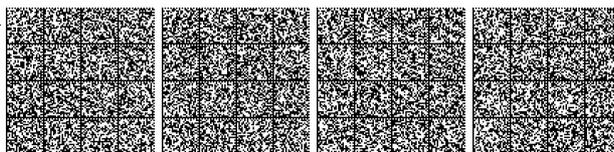
- (197) La Commissione ha valutato se la misura possa comportare un vantaggio economico a favore di Paks II risultante dal fatto che l'impresa avrà il ruolo di proprietario e gestore di due nuove unità nucleari interamente finanziate dallo Stato ungherese. La Commissione ha valutato altresì se l'esistenza di un vantaggio economico a favore di Paks II possa essere esclusa qualora l'investimento dello Stato ungherese fosse un investimento basato sul mercato, dettato da una logica volta a ottenere un profitto.
- (198) Nella sua valutazione, la Commissione concorda con l'Ungheria per quanto concerne l'utilizzo del principio dell'investitore in economia di mercato al fine di stabilire se un determinato investimento avvenga a condizioni di mercato. Tale principio valuta se un investitore di mercato avrebbe investito nel progetto agli stessi termini e alle stesse condizioni accettati dall'investitore pubblico al momento della decisione di effettuare l'investimento [cfr. anche i considerando 53 e 54].
- (199) Questo principio riconosce l'esistenza di un vantaggio economico e quindi l'esistenza di aiuti di Stato e qualora il tasso interno di rendimento risulti essere inferiore a un costo medio ponderato del capitale utilizzato come riferimento basato sul mercato per lo stesso progetto secondo detto principio si deduce che un investitore privato ragionevole non investirebbe a tali condizioni.
- (200) L'analisi del principio dell'investitore in economia di mercato richiede che le prove utilizzate nella stima del tasso interno di rendimento e del costo medio ponderato del capitale siano contemporanee alla decisione di investimento, al fine di riprodurre le informazioni detenute dagli investitori in quel momento. La Commissione ha stabilito una linea temporale per il processo decisionale per quanto riguarda il progetto Paks II al fine di determinare quali informazioni erano e sarebbero state disponibili agli investitori al momento della decisione di procedere con il progetto⁽⁶⁵⁾.
- (201) Alla data della presente decisione, Paks II non ha ancora commissionato in maniera irrevocabile le opere di costruzione dei due nuovi reattori⁽⁶⁶⁾ [...]. Di conseguenza la Commissione ritiene che i dati disponibili a febbraio del 2017 (in appresso denominati «dati del 2017») siano quelli più pertinenti per la valutazione del principio dell'investitore in economia di mercato e debbano essere considerati come scenario del caso di base.
- (202) Tuttavia, i negoziati relativi a Paks II sono iniziati più di due anni prima. Al fine di fornire un controllo della solidità a sostegno dei risultati della valutazione del principio dell'investitore in economia di mercato, la Commissione ha effettuato altresì una valutazione separata alla data della decisione di investimento iniziale, ossia alla data in cui è stato firmato il contratto IAC, vale a dire il 9 dicembre 2014 (in appresso denominati «dati del 2014»). La Commissione mostra che l'esito della stessa analisi ma per un momento precedente, ossia la data dell'investimento iniziale, è coerente con i risultati ottenuti utilizzando i dati del 2017.
- (203) Al fine di valutare se il principio dell'investitore in economia di mercato sia soddisfatto, la Commissione ha stimato il costo medio ponderato teorico del capitale per un investimento con un profilo di rischio simile a quello di Paks II. La Commissione ha quindi confrontato tale costo medio ponderato del capitale di mercato stimato con il costo medio ponderato del capitale del progetto, prima nello scenario del caso di base utilizzando i dati del 2017 e poi, ai fini di verificarne la solidità, utilizzando i dati del 2014, pertinenti per la decisione di investimento iniziale.

5.1.1.1. *Valutazione della Commissione del costo medio ponderato del capitale*

- (204) La Commissione segue le due metodologie utilizzate dall'Ungheria per stimare il costo medio ponderato del capitale, ossia il normale approccio «dal basso», che ottiene un costo teorico medio ponderato del capitale stimando tutti i suoi componenti, e l'analisi comparativa che si basa su riferimenti che possono essere rilevanti e comparabili con Paks II. Nonostante il fatto che siano state utilizzate metodologie identiche, il risultato della Commissione si discosta dalle conclusioni dell'Ungheria in virtù del fatto che la Commissione ha messo in discussione i valori e i riferimenti di determinati parametri utilizzati dall'Ungheria e ne ha confutato la validità. Altri parametri e riferimenti sono invece accettati e considerati al loro valore nominale come proposto dall'Ungheria. Nella sua valutazione la Commissione fornirà prove giustificative per gli eventuali valori che si discostano dalla proposta dell'Ungheria.
- (205) Entrambe le metodologie utilizzate nella valutazione della Commissione utilizzano i dati del 2017 come caso di base e i dati del 2014 per un controllo della solidità.
- (206) Date le incertezze relativamente elevate inerenti alle stime finanziarie, la Commissione fornisce un intervallo di valori per il costo medio ponderato teorico del capitale utilizzato come riferimento del mercato che dovrebbe essere utilizzato nella valutazione del principio dell'investitore in economia di mercato.

⁽⁶⁵⁾ L'Ungheria non ha stabilito una linea temporale nelle osservazioni presentate e ha utilizzato dati disponibili in diversi momenti temporali, talvolta in maniera incoerente. Sebbene l'Ungheria abbia concentrato l'attenzione su una decisione di investimento del dicembre 2014, la seconda lettera di chiarimento presentata dall'Ungheria ha utilizzato anche dati sul premio di rischio sui capitali propri relativi al luglio 2015.

⁽⁶⁶⁾ Il contratto IAC prevede che lo sviluppo dei nuovi reattori sia suddiviso in due fasi nell'ambito delle quali la prima è costituita esclusivamente da [...] mentre la seconda da [...].



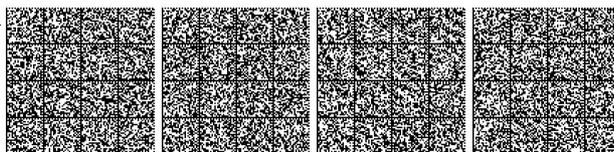
- (207) Nell'attuazione di entrambe le metodologie, la Commissione ha preso in considerazione al rispettivo valore nominale l'indice di indebitamento medio per il raggiungimento dell'obiettivo nel corso della vita del progetto, compreso tra il 40 % e il 50 %, proposto dall'Ungheria nello studio PEIM e nello studio economico e ritenuto in linea con parametri affidabili. Ai fini della presente decisione, il riferimento all'indice di indebitamento è il rapporto tra il debito e il capitale totale del progetto. Inoltre, la Commissione ha anche accettato l'aliquota di imposta sulle società ungherese pari al 19 %.
- (208) Prima di fornire una propria valutazione, la Commissione ha rilevato le seguenti carenze in merito al riferimento del costo medio ponderato finale del capitale proposto dall'Ungheria:
- gli intervalli di valori risultanti dalle due metodologie proposte dall'Ungheria non sono totalmente coerenti. L'intervallo ottenuto [5,9 %-8,4 %] nel contesto dell'esercizio di comparazione nello studio economico è più ampio rispetto a quello [6,2 %-7,0 %] ricavato dall'approccio «dal basso» applicato nello stesso studio, includendo valori molto più elevati. L'Ungheria non spiega perché il sottoinsieme più accurato per il costo medio ponderato del capitale dovrebbe essere limitato a [6,2 %-7,0 %], intervallo che si sovrappone solo con la parte inferiore dell'intervallo di comparazione;
 - inoltre, i valori delle varie variabili contenute nell'analisi comparativa dell'Ungheria inclusi nello studio PEIM e nello studio economico non sono coerenti con i corrispondenti valori delle variabili dell'approccio «dal basso» inclusi negli stessi studi ⁽⁶⁷⁾;
 - per quanto riguarda l'approccio «dal basso», la Commissione respinge principalmente tre dei parametri utilizzati dall'Ungheria, ossia il premio di rischio sui capitali propri, il tasso d'interesse privo di rischio e il premio di rischio sul debito. In primo luogo, non vi è alcuna giustificazione che spieghi il motivo per cui l'andamento storico del mercato azionario degli ultimi 10 anni (utilizzato sia nello studio PEIM sia nello studio economico) costituisca il parametro di riferimento adeguato per il premio di rischio ungherese sui capitali propri. Le affermazioni per non utilizzare un premio storico di rischio fanno riferimento al comportamento del mercato dopo la crisi del 2008 che si è rivelato in contrasto con i periodi pre-crisi ⁽⁶⁸⁾. In secondo luogo, il tasso d'interesse privo di rischio presentato dall'Ungheria nella seconda lettera di chiarimento (prima della decisione di avvio) viene confrontato con il rendimento obbligazionario dei titoli di stato ungheresi, denominati in HUF, con scadenza a 15 anni, pari al 3,8 % valido nel novembre-dicembre del 2014. Tuttavia la Commissione ritiene che, a fronte della notevole variazione del rendimento delle obbligazioni statali ungheresi, sia più ragionevole calcolare un rendimento medio basato sui dati di rendimento mensili disponibili per il periodo di un intero anno civile che precede la decisione di investimento. In terzo luogo, l'Ungheria utilizza il tasso di interesse commerciale di riferimento (TIRC) dell'OCSE basato sull'euro per un progetto con scadenza a 18 anni come indicazione per il premio di rischio sul debito di Paks II. Tuttavia, come sottolinea l'Ungheria nello studio PEIM, il tasso di interesse commerciale di riferimento dell'OCSE è calcolato in base a norme ai sensi delle quali si possono utilizzare crediti all'esportazione e aiuti collegati al commercio per finanziare progetti nucleari. Il potenziale aspetto di aiuto di Stato dei crediti all'esportazione può falsare il premio di rischio sul debito utilizzato come parametro di riferimento del mercato;
 - infine, la solidità delle stime non viene discussa in dettaglio dall'Ungheria. Il rischio supplementare per le centrali nucleari non viene considerato esplicitamente nelle stime, né utilizzato nell'analisi di sensitività dell'Ungheria. Ciò è importante perché la produzione di energia nucleare può comportare diversi tipi di rischi potenzialmente più rilevanti rispetto ad altri tipi di tecnologie di produzione di energia elettrica ⁽⁶⁹⁾ ⁽⁷⁰⁾.

⁽⁶⁷⁾ Ad esempio, il premio di rischio sui capitali propri è stimato essere pari al 9,0 % nelle analisi comparative incluse dall'Ungheria negli studi citati, a fronte del 4,0 % del premio di rischio sui capitali propri previsto nella metodologia «dal basso» inclusa negli stessi studi.

⁽⁶⁸⁾ Cfr. Damodaran, A. «Equity risk premium (ERP): Determinants, estimation and implications — The 2016 Edition (2016), section Estimation Approaches — Historical Premiums», pagg. 29-34, disponibile all'indirizzo http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2742186. Inoltre, il caso dell'indice storico della borsa di cambio ungherese, con un valore di chiusura di 24 561,80 il 2 maggio 2006 e un valore di chiusura di 26 869,01 il 2 maggio 2016 (dati scaricati da https://www.bet.hu/oldalok/piac_most), sembra corroborare questi dubbi.

⁽⁶⁹⁾ Secondo lo studio di Moody's (2009), l'annuncio di un progetto di costruzione di una centrale nucleare da parte di imprese statunitensi di produzione di energia elettrica implica il declassamento medio di 4 livelli. A sua volta, Damodaran nelle sue banche dati stima che una differenza di rating del credito di 4 livelli, ad esempio tra A3 e Ba1, si traduca in un premio totale di rischio sui capitali propri pari al 2,0 % (banca dati Damodaran, valori della versione del luglio 2016).

⁽⁷⁰⁾ La dimensione di tale rischio è ridotta per Paks II in quanto è esposta soltanto in maniera limitata al rischio di costruzione.



Prima metodologia — approccio «dal basso»

- (209) La metodologia dal basso verso l'alto utilizza formule standard (utilizzate anche dall'Ungheria) del costo medio ponderato del capitale e stima i suoi parametri:

$$WACC = \frac{D}{D+E} (1 - t) R_d + \frac{E}{D+E} R_e$$

dove D ed E sono i valori di debito e di capitale, R_d e R_e sono rispettivamente i costi dell'indebitamento e del capitale, e t è l'aliquota di imposta sulle società che per l'Ungheria è pari al 19 %. Questa formula si basa sui valori attesi dei suoi parametri. R_d e R_e sono i costi dell'indebitamento e del capitale proprio al momento delle decisioni di investimento e non costi storici.

- (210) A sua volta, il costo dell'indebitamento sarà determinato tramite la seguente formula (utilizzata anche dall'Ungheria):

$$R_d = R_f + (R_d - R_f)$$

dove R_f è il tasso d'interesse privo di rischio nel mercato e $(R_d - R_f)$ è il premio su obbligazioni nel mercato.

- (211) A sua volta, il costo del capitale proprio sarà determinato tramite la formula standard CAPM (utilizzata anche dall'Ungheria)⁽⁷¹⁾:

$$R_e = R_f + \beta \times (E(R_m) - R_f)$$

dove R_f è il tasso d'interesse privo di rischio nel mercato, è il premio di rischio del mercato azionario e β (beta) è una misura del rischio idiosincratico e non diversificabile del progetto.

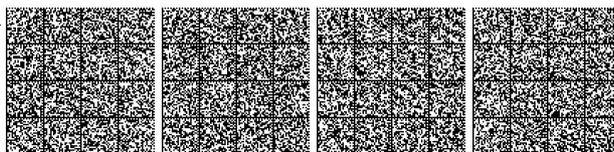
- (212) La Commissione avvalta i seguenti valori per i parametri utilizzati per calcolare il costo medio ponderato del capitale:

- per ottenere un'indicazione del tasso d'interesse privo di rischio la Commissione utilizza il tasso di interesse delle obbligazioni di Stato ungheresi con scadenza a 15 anni denominato in HUF dato che queste sono state le obbligazioni di maggior durata emesse dal governo ungherese. La volatilità del tasso di interesse mensile era molto elevata nel periodo in cui è stata presa la decisione di investimento iniziale di Paks II. Di conseguenza la scelta di un valore corrispondente a un solo mese può fornire un risultato non affidabile. Non rifletterebbe la realtà e la complessità di una decisione di così vasta portata, in relazione alla quale gli investitori cercano di ottenere un insieme olistico di informazioni. Per questa ragione, la Commissione utilizza un valore medio calcolato sui 12 mesi civili precedenti il momento interessato nel tempo, a differenza dell'Ungheria che sceglie il tasso d'interesse per il mese immediatamente precedente alla decisione di investimento⁽⁷²⁾,
- per i motivi esposti nel considerando 208, lettera c), per quanto riguarda l'inadeguatezza dei premi storici di rischio (per strumenti di capitale) del mercato così come utilizzati dall'Ungheria, la Commissione ha calcolato il premio di rischio sui capitali propri come media aritmetica dei premi di rischio per strumenti di capitale ottenuti da due fonti ampiamente riconosciute nel mondo della finanza e degli affari.
- La principale fonte di dati è la banca dati globale dei premi di rischio su capitali propri sviluppata dal professor Aswath Damodaran dell'Università di New York («banca dati dei premi di rischio di Damodaran»)⁽⁷³⁾;

⁽⁷¹⁾ CAPM è l'abbreviazione dell'inglese Capital Asset Pricing Model (modello di valutazione degli attivi finanziari), ossia il modello finanziario standard per stimare il rendimento atteso di un bene, cfr. <http://www.investopedia.com/terms/c/capm.asp>.

⁽⁷²⁾ La Commissione ha esaminato altresì i tassi delle obbligazioni di Stato denominati in EUR e in USD, tuttavia tali obbligazioni di Stato avevano una durata più breve e l'ultima data di emissione era datata maggio 2011 per le obbligazioni denominate in EUR e marzo 2014 per quelle denominate in USD. In tempi di variazione così notevole del tasso delle obbligazioni di Stato, la Commissione ha deciso di non includere tali obbligazioni nell'analisi. Inoltre, la loro inclusione avrebbe aumentato il valore stimato del costo medio ponderato del capitale, rendendo la loro esclusione dall'analisi una scelta conservativa.

⁽⁷³⁾ Per dati pertinenti per il mese di dicembre 2014, cfr. etichette Risk Premiums for Other Markets > 1/14 alla pagina web http://people.stern.nyu.edu/adamodar/New_Home_Page/dataarchived.html. Per dati pertinenti per il mese di febbraio 2017, cfr. etichette Risk Premiums for Other Markets > Download alla pagina web http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datacurrent.html. Le banche dati di Damodaran sono ampiamente utilizzate e citate nella pratica finanziaria.



- una seconda banca dati è una banca dati dei premi di rischio del mercato del professor Fernandez della IESE Business School dell'Università di Navarra ⁽⁷⁴⁾.

I risultati sono riassunti nella tabella 6 riportata qui di seguito:

Tabella 6

Premio di rischio sui capitali propri– Ungheria

	Dicembre 2014	Febbraio 2017
Premio di rischio sui capitali propri Damodaran	8,84	8,05
Premio di rischio sui capitali propri Fernandez	8,30	8,10
Premio di rischio medio sui capitali propri	8,57	8,08

- Per la stima di beta, la Commissione ha preso in considerazione al rispettivo valore nominale la proposta dell'Ungheria nella presentazione relativa al principio dell'investitore in economia di mercato, ossia un valore pari allo 0,92 ⁽⁷⁵⁾,
- il costo dell'indebitamento prima delle imposte sarebbe il tasso d'interesse ungherese privo di rischio (il valore medio sui 12 mesi civili precedenti il momento interessato nel tempo) più un premio commerciale di rischio sul debito in aggiunta alle obbligazioni di Stato pari al 2,26 %, che è una misura del premio di rischio sul debito del paese ⁽⁷⁶⁾,
- è stato presunto che l'indice di indebitamento del progetto assuma due valori, 50 % e 40 %, come proposto dall'Ungheria, sia nello studio PIEM sia nello studio economico.
- (213) I dati di ingresso del costo medio ponderato del capitale individuati al considerando 212 e gli intervalli di valori derivati del costo medio ponderato del capitale sono riassunti nella tabella 7. Per ogni periodo di tempo pertinente per la valutazione viene utilizzata una colonna separata.

Tabella 7

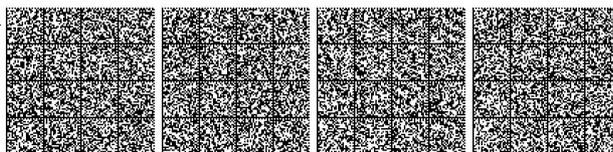
Calcolo del costo medio ponderato del capitale dal basso verso l'alto

DATI DI INGRESSO	Dicembre 2014	Febbraio 2017
Tasso d'interesse privo di rischio Ungheria	5,30 %	3,45 %
Premio di rischio sui capitali propri — Ungheria	8,57 %	8,08 %

⁽⁷⁴⁾ Per il 2014, cfr. Fernandez, P., Linares P. e Acin, I. F., «Market Risk Premium used in 88 countries in 2014: a survey with 8,228 answers», 20 giugno 2014, disponibile all'indirizzo <http://www.valuewalk.com/wp-content/uploads/2015/07/SSRN-id2450452.pdf>. Per il 2016, cfr. Fernandez, P., Ortiz, A. e Acin, I. F. «Market Risk Premium used in 71 countries in 2016: a survey with 6,932 answers», 9 maggio 2016, disponibile all'indirizzo https://papers.ssrn.com/sol3/papers2.cfm?abstract_id=2776636&download=yes.

⁽⁷⁵⁾ Gli altri valori beta presentati dall'Ungheria nello studio PIEM e nella successiva seconda lettera di chiarimento e i valori beta corrispondenti rispettivamente ai settori Utilities (servizi di distribuzione), Renewables (fonti energetiche rinnovabili) e Power (energia elettrica) nella banca dati Damodaran sono tutti superiori a 1. Pertanto, l'utilizzo di un valore beta pari allo 0,92 è una scelta conservativa in quanto porta a un valore più basso di costo medio ponderato del capitale rispetto agli altri valori più elevati di beta.

⁽⁷⁶⁾ Cfr. <http://www.mnb.hu/statisztika/statisztikai-adatok-informaciok/adatok-idosorok>, sequenza «XI. Deviza, pénz es tokepiac» > «Allampir piaci referenciahozamok» per il primo e https://www.quandl.com/data/WORLDBANK/HUN_FR_INR_RISK_RISK-Hungary-Risk-premium-on-lending-lending-rate-minus-treasury-bill-rate per quest'ultimo. In relazione a quest'ultimo valore, si raccomanda una certa cautela a causa delle ridotte dimensioni del mercato ungherese delle obbligazioni societarie. I dati si riferiscono al 31 dicembre 2014. Non ci sono dati disponibili per periodi più recenti.



DATI DI INGRESSO	Dicembre 2014	Febbraio 2017
Beta	0,92	0,92
Rendimento sul capitale	13,19 %	10,88 %
Premio commerciale di rischio sul debito in aggiunta ai rendimenti sulle obbligazioni di Stato ungheresi	2,26 %	2,26 %
Rendimento sul debito prima delle imposte	7,56 %	5,71 %
Aliquota di imposta sulle società	19 %	19 %
Rendimento sul debito dopo le imposte	6,12 %	4,63 %
Indice di indebitamento (D/(D+E)) — Scenario I	50 %	50 %
Indice di indebitamento (D/(D+E)) — Scenario II	40 %	40 %
Costo medio ponderato del capitale con l'indice di indebitamento I	9,66 %	7,75 %
Costo medio ponderato del capitale con l'indice di indebitamento II	10,36 %	8,38 %
Intervallo di valori per il costo medio ponderato del capitale	9,66-10,36 %	7,75-8,38 %

- (214) Gli elementi del costo medio ponderato del capitale presentati nella tabella 7 implicano un intervallo di valori per il costo medio ponderato del capitale di [9,66-10,36 %] per dicembre 2014 e [7,75 %-8,38 %] per febbraio 2017 ⁽⁷⁷⁾. Va tuttavia osservato che l'unico dato di ingresso specifico del settore in questi calcoli è il valore beta del settore (0,92). Di conseguenza è improbabile includere l'intero premio associato al rischio più ampio coinvolto nei progetti nucleari (cfr. nota a piè di pagina 68) e dovrebbe quindi essere considerato come un vincolo inferiore per il rischio effettivo.

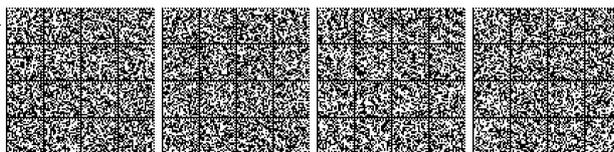
Seconda metodologia — analisi comparativa

- (215) La Commissione concorda con l'Ungheria che un approccio alternativo per trovare un intervallo di valori pertinente per il costo medio ponderato del capitale del mercato sarebbe quello di effettuare un'analisi comparativa dello stesso rispetto a riferimenti comparabili al progetto Paks II. Tuttavia, per le ragioni di cui al considerando a), la Commissione non ha ritenuto che i riferimenti e gli intervalli di valori presentati dalle autorità ungheresi siano sufficientemente affidabili. Di conseguenza la Commissione ha sviluppato una propria analisi comparativa, che ricava un costo medio ponderato del capitale utilizzato come riferimento specifico del settore e del paese sulla base della banca dati Damodaran ⁽⁷⁸⁾, ⁽⁷⁹⁾ utilizzando sia i dati 2017 sia i dati 2014.

⁽⁷⁷⁾ Questi dati sono superiori rispetto a quelli ricavati dall'Ungheria per lo più in virtù del tasso di rischio più elevato e del premio di rischio sui capitali propri più elevato utilizzati dalla Commissione (le scelte dell'Ungheria sono criticate nel considerando 208).

⁽⁷⁸⁾ Per i dati del costo medio ponderato del capitale specifico del paese per il mese di dicembre 2014, cfr. Data > Archived data > COST of capital by industry > Europe > 1/14 <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/>. Per i dati del costo medio ponderato del capitale specifico del paese per il mese febbraio 2017, cfr. il percorso Data > Current data > COST of capital by industry > Europe su <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/>. Per i dati relativi ai premi di rischio, cfr. nota a piè di pagina 72. Va altresì sottolineato che questa banca dati è parte di una banca dati globale e comprende i paesi europei (etichettati come «Western Europe», ossia Europa occidentale). Tuttavia, i paesi sono ulteriormente raggruppati e l'Ungheria fa parte di un sottogruppo denominato «Developed Europe» (Europa sviluppata) — cfr. foglio di lavoro «Europe» (Europa) o «Industries sorted global» (Industrie ordinate globali) nel file Excel <http://www.stern.nyu.edu/~adamodar/pc/datasets/indname.xls>.

⁽⁷⁹⁾ L'Ungheria ha inoltre sviluppato una breve analisi comparativa basata sui dati di Damodaran nella seconda lettera di chiarimento (nella sua appendice 2). Tuttavia, tale analisi non è rilevante poiché si basa su informazioni posteriori per giustificare una decisione di investimento presa nel 2014.



(216) In particolare, questo approccio segue i tre passaggi illustrati in appresso (i dati per tutti e tre i passaggi sono calcolati separatamente tanto per il mese di dicembre del 2014 quanto per il mese di febbraio del 2017).

- a) Il primo passaggio utilizza la banca dati di Damodaran per il costo medio ponderato del capitale a livello di industria per l'Europa occidentale al fine di individuare i costi dell'indebitamento e del capitale proprio per le industrie che potrebbero essere considerate essere buoni indicatori per il settore della produzione di energia nucleare⁽⁸⁰⁾.

Gli indicatori utilizzati per l'industria della produzione di energia nucleare comprendono i settori «Green and Renewables» (energia verde e fonti energetiche rinnovabili), «Power» (energia elettrica) e «Utilities (General)» (Servizi di distribuzione (generali)) per la banca dati 2017 e i settori «Power» e «Utilities (General)» per la banca dati 2014⁽⁸¹⁾. Qualsiasi dato relativo al costo dell'indebitamento e del capitale proprio calcolato in base a tali settori può essere considerato come una stima conservativa per la centrale nucleare di Paks per due motivi. In primo luogo, non esiste alcuna distinzione nella banca dati Damodaran tra segmenti regolamentati e non regolamentati in tali settori. Paks II si colloca nel segmento non regolamentato il che implica un maggior rischio e, quindi, costi maggiori dell'indebitamento e del capitale proprio rispetto alle imprese regolamentate all'interno dello stesso settore. In secondo luogo, a causa delle loro grandi dimensioni e della loro scala, le centrali nucleari sono più rischiose dell'impresa media di produzione di energia elettrica o di servizi di distribuzione⁽⁸²⁾.

La tabella 8 presenta i costi dell'indebitamento e del capitale proprio prima delle imposte desunti direttamente dalla banca dati dei costi medi ponderati del capitale di Damodaran per l'Europa occidentale, nonché dai valori beta a livello di settore⁽⁸³⁾. La tabella include anche il dato medio intersettoriale per questi settori⁽⁸⁴⁾.

Tabella 8

Costo dell'indebitamento (prima delle imposte) e costo del capitale proprio a livello di settore per l'Europa occidentale

Anno	Costo	Energia verde e fonti energetiche rinnovabili	Energia elettrica	Servizi di distribuzione (generali)	Produzione e servizi di distribuzione (media)
2014	Indebitamento	—	5,90 %	5,40 %	5,65 %
	Capitale proprio	—	9,92 %	9,84 %	9,88 %
	β	—	1,09	1,08	
2017	Indebitamento	4,41 %	3,96 %	3,96 %	4,11 %
	Capitale proprio	9,31 %	9,82 %	9,82 %	9,65 %
	β	1,01	1,08	1,08	

⁽⁸⁰⁾ I dati riportati in queste tabelle sono rettificati applicando l'aliquota ungherese di imposta sulle società del 19 % al debito.

⁽⁸¹⁾ I dati sul settore «Green and Renewables» non erano disponibili per la banca dati 2014. Nel 2016 questo settore presentava un costo medio ponderato del capitale più elevato rispetto alla media degli altri due settori, il che indica che la sua inclusione avrebbe aumentato il valore della stima del costo medio ponderato del capitale per il 2014 qualora fosse stato disponibile.

⁽⁸²⁾ Cfr. nota a piè di pagina 68.

⁽⁸³⁾ I dati contenuti in questa tabella usano i valori beta desunti dalla banca dati di Damodaran dei costi medi ponderati del capitale a livello di settore.

⁽⁸⁴⁾ In questo caso si considera una media semplice, piuttosto che una media ponderata che utilizza il numero di imprese incluse in ciascun segmento, poiché l'attenzione è concentrata su segmenti indicatori piuttosto che su imprese indicatrici. Considerare una media ponderata non farebbe differenza per il 2016, mentre potrebbe portare a valori leggermente più elevati per il 2014, implicando di conseguenza valori del costo medio ponderato del capitale più elevati. Di conseguenza, la scelta di optare per una media semplice piuttosto che per una media ponderata è conservativa nel contesto del caso di specie.



- b) Il secondo passaggio utilizza la banca dati di Damodaran dei premi di rischio per calcolare i premi medi di rischio sul debito e sui capitali propri richiesti dall'Ungheria rispetto agli altri paesi dell'Europa occidentale appartenenti al sottogruppo «Developed Europe» (Europa sviluppata) [cfr. nota a piè di pagina 79] come indicato nella tabella 9 che include imprese attive nei settori considerati nella tabella 8 e che sono inclusi nella banca dati dei costi medi ponderati del capitale a livello di industria ⁽⁸⁵⁾. Tale valore sarà aggiunto ai dati relativi ai costi dell'indebitamento e del capitale proprio presentati nel primo passaggio a).

Tabella 9

Premi di rischio per l'Ungheria

(%)

Anno	Premio di rischio	Europa sviluppata	Ungheria	Differenza
2014	Premio di rischio per paese (obbligazioni)	0,99	2,56	1,57
	Premio di rischio per paese (capitale proprio)	1,48	3,84	2,36
2017	Premio di rischio per paese (obbligazioni)	1,06	1,92	0,86
	Premio di rischio per paese (capitale proprio)	1,30	2,36	1,06

- c) Nel terzo passaggio la differenza corrispondente nei premi di rischio per paese per l'Ungheria individuata nel secondo passaggio b) viene sommata al costo dell'indebitamento e del capitale proprio ottenuto nel primo passaggio a), ottenendo così i dati relativi ai costi dell'indebitamento e dei capitali propri per l'Ungheria ⁽⁸⁶⁾. Successivamente si ricava il costo medio ponderato del capitale per i due livelli dell'indice di indebitamento proposti dalle autorità ungheresi. La tabella 10 riassume i risultati.

Tabella 10

Costo dell'indebitamento, costo del capitale proprio e costo medio ponderato del capitale (*) per l'Ungheria

(%)

Anno	Costo	D/ (D+E)	Energia verde e fonti energetiche rinnovabili	Energia elettrica	Servizi di distribuzione (generali)	Produzione e servizi di distribuzione (media)
2014	Debito prima delle imposte			7,47	6,97	7,22
	Debito dopo le imposte			6,05	5,65	5,85
	Capitale proprio			12,50	12,40	12,45
	Costo medio ponderato del capitale	50		9,28	9,02	9,15
	Costo medio ponderato del capitale	40		9,92	9,70	9,81

⁽⁸⁵⁾ Un elemento fondamentale della stima è rappresentato dal fatto che Damodaran definisce il premio di rischio sui capitali propri per un paese come la somma di un premio di mercato maturo e un premio di rischio per paese supplementare, basato sullo spread predefinito del paese e rettificato in rialzo (di 1,5 nel 2014 e di 1,39 nel 2016) al fine di riflettere il rischio più elevato del capitale proprio nel mercato. Per maggiori dettagli, consultare il foglio di lavoro «Explanation and FAQ» (Spiegazione e domande frequenti) della banca dati di Damodaran per i premi di rischio sui capitali propri specifici per paese, disponibile all'indirizzo: <http://www.stern.nyu.edu/~adamodar/pc/datasets/ctryprem.xls>.

⁽⁸⁶⁾ Si noti che il premio per il rischio supplementare sui capitali propri specifico per l'Ungheria calcolato al punto ii) dovrà essere moltiplicato per i valori beta presentati nella tabella 8 in modo da essere incorporato nel costo del capitale proprio ricavato al punto iii).



(%)

Anno	Costo	D/ (D+E)	Energia verde e fonti energetiche rinnovabili	Energia elettrica	Servizi di distribuzione (generali)	Produzione e servizi di distribuzione (media)
2017	Debito prima delle imposte		5,27	4,82	4,82	4,97
	Debito dopo le imposte		4,27	3,91	3,91	4,03
	Capitale proprio		10,38	10,97	10,97	10,77
	Costo medio ponderato del capitale	50	7,32	7,44	7,44	7,40
	Costo medio ponderato del capitale	40	7,93	8,15	8,14	8,07

(*) La formula per il calcolo del costo medio ponderato del capitale utilizza il costo dell'indebitamento dopo le imposte.

- (217) Questa metodologia suggerisce un costo medio ponderato del capitale del progetto per Paks II compreso tra il 9,15 e il 9,81 % per la data della decisione di investimento iniziale nel dicembre 2014 e un intervallo di valori compreso tra il 7,40 e l'8,07 % per il febbraio 2017. Questo intervallo di valori si basa sui valori dell'indice di indebitamento compresi tra il 40 e il 50 % come indicato nello studio PIEM. Va inoltre rilevato che il limite inferiore del 9,15 % per il costo medio ponderato del capitale per il 2014 dovrebbe probabilmente essere rettificato in rialzo qualora fossero disponibili dati relativi al settore «Energia verde e fonti energetiche rinnovabili» per il 2014. Inoltre, l'inclusione esplicita di un premio supplementare di rischio per le centrali nucleari (cfr. nota a piè di pagina 68) aumenterebbe entrambi gli intervalli.

Conclusioni in merito al costo medio ponderato del capitale

- (218) Le due metodologie utilizzate per stimare un parametro di riferimento del livello di mercato per il costo medio ponderato del capitale portano a intervalli sovrapposti. I valori globali del 2017 sono mediamente inferiori rispetto a quelli del 2014, il che riflette principalmente la valutazione dei mercati del tasso di interesse ungherese privo di rischio. Gli intervalli pertinenti sono riassunti nella tabella 11.

Tabella 11

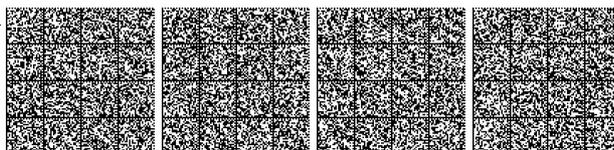
Sintesi in merito al costo medio ponderato del capitale

(%)

	Dicembre 2014	Febbraio 2017
Approccio «dal basso»	9,66-10,36	7,75-8,38
Approccio dell'analisi comparativa	9,15-9,81	7,40-8,07
Intervallo complessivo di valori	9,15-10,36	7,40-8,38
Punto medio	9,76	7,89

- (219) La tabella 11 indica i dati del costo medio ponderato del capitale nell'intervallo compreso tra il 9,15 e il 10,36 % per la decisione di investimento iniziale del dicembre 2014 e un dato nell'intervallo di valori compreso tra il 7,40 e l'8,38 % per il febbraio 2017. Tutti questi valori del costo medio ponderato del capitale dovrebbero essere considerati conservativi in quanto non includono il premio di rischio potenziale richiesto dai progetti relativi a centrali nucleari⁽⁸⁷⁾.

⁽⁸⁷⁾ Inoltre il limite inferiore del 9,15 % per il 2014 dovrebbe probabilmente essere rettificato in rialzo se fossero disponibili dati relativi al settore «Energia verde e fonti energetiche rinnovabili» per il 2014.



5.1.1.2. Valutazione della Commissione in merito al tasso interno di rendimento del progetto

- (220) Nella sua valutazione del tasso interno di rendimento, la Commissione ha utilizzato il modello finanziario presentato dall'Ungheria. In particolare, la Commissione ha accettato la metodologia utilizzata nel modello finanziario, nonché i dati di ingresso del modello, ad eccezione della previsione dei prezzi dell'energia elettrica per lo scenario centrale considerato. Tuttavia, la Commissione osserva quanto segue:
- a) il valore dell'IRR è molto sensibile alla previsione dei prezzi scelti per il calcolo. Ad esempio, applicando il tasso di cambio EUR/USD del novembre 2014 ⁽⁸⁸⁾ piuttosto che il tasso di cambio dell'ottobre 2015 (scelta del governo ungherese) per desumere la previsione dei prezzi dell'AIE basata sull'EUR del 2014 (basata sui dati previsionali contenuti nell'AIE WEO 2014) si ha una riduzione del tasso interno di rendimento del progetto superiore allo 0,8 %. Ciò richiede un riesame della previsione dei prezzi che sta alla base del calcolo del tasso interno di rendimento del progetto;
- b) il valore del tasso interno di rendimento è sensibile anche: i) al fattore di carico (o tasso di utilizzazione) delle unità della centrale nucleare; ii) alle diverse voci di costo relative al progetto, includendo i costi a carico del proprietario durante il periodo di costruzione; nonché i successivi costi E&M durante il periodo di esercizio; e iii) ritardi potenziali nella costruzione. L'impatto delle modifiche a questi fattori deve essere valutato accuratamente, ossia andando oltre alcuni piccoli scostamenti esaminati dall'Ungheria nel modello finanziario, in un'analisi di sensitività che fornisce un controllo della solidità dei risultati principali.
- (221) Di conseguenza, al fine di garantire risultati di stima più accurati per il tasso interno di rendimento del progetto, nonché per i controlli della solidità e dell'analisi di sensitività di accompagnamento, la Commissione ha effettuato alcuni perfezionamenti dei componenti utilizzati per la stima del tasso interno di rendimento. In particolare la Commissione ha rivisto e completato le previsioni dei prezzi presentate dall'Ungheria. Inoltre, oltre a utilizzare i valori dei costi e del fattore di carico proposti dall'Ungheria per lo scenario centrale del modello finanziario, la Commissione ha integrato altresì informazioni fornite dagli interessati al fine di migliorare l'accuratezza dei risultati. Infine, la Commissione ha effettuato un approfondito controllo della sensitività dei risultati, simulando modifiche a tutti i parametri pertinenti del modello.
- (222) Analogamente al caso del costo medio ponderato del capitale, sono stati calcolati gli intervalli di valori corrispondenti per il tasso interno di rendimento sia in base alle informazioni disponibili nel febbraio 2017 (dati del 2017) sia al momento della decisione di investimento iniziale in data 9 dicembre 2014 (dati del 2014).

Previsioni dei prezzi

- (223) I punti di partenza della valutazione della Commissione sulle previsioni dei prezzi sono le curve di previsione dei prezzi presentate nella figura 16 dello studio economico presentato dall'Ungheria, unitamente alla previsione dei prezzi basata sull'AIE WEO 2014 utilizzata dalla Commissione nella decisione di avvio. Al fine di coprire l'intero periodo di esercizio previsto per le unità di Paks II, la Commissione ha esteso tali grafici al fine di includere soltanto quelli che coprivano rispettivamente solo i periodi fino al 2030 e 2040 mantenendo costanti i livelli di prezzo previsti alla loro fine (ossia il 2030 e il 2040). Dette previsioni dei prezzi sono illustrate nella figura 14.

⁽⁸⁸⁾ Data di pubblicazione della previsione dei prezzi dell'AIE del 2014.

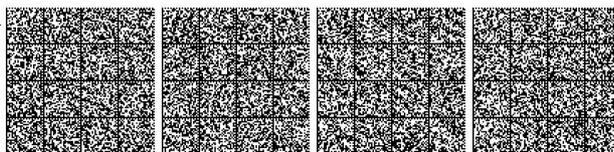
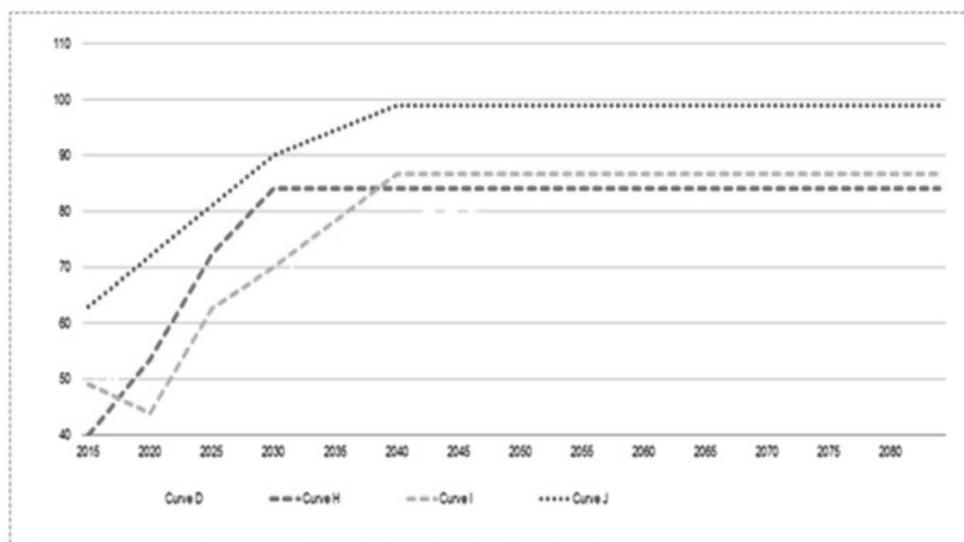


Figura 14

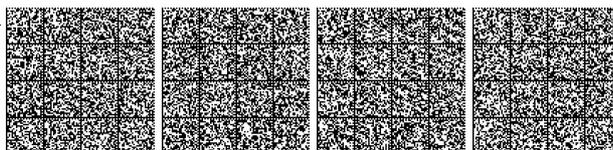
Curve di previsione dei prezzi dell'energia elettrica a lungo termine (EUR/MWh) ⁽¹⁾

⁽¹⁾ La curva D è considerata un'informazione riservata/un segreto commerciale.
Fonte: studio economico e modello finanziario (cfr. considerando 69).

- (224) La curva D riportata nella figura 14 è stata utilizzata nella decisione di avvio della Commissione per calcolare il tasso interno di rendimento del progetto. Inoltre, la curva H rappresenta una previsione riportata nello studio di mercato 2014 del BMWi (ministero dell'Economia tedesco), la curva I rappresenta una previsione dello scenario di riferimento dello studio 2014 del BMWi, la curva J rappresenta la previsione dei prezzi dell'energia elettrica dell'AIE WEO 2014 nell'ambito della quale la conversione dei dati da USD a EUR è stata effettuata applicando il tasso di cambio medio approssimativo EUR/USD per il mese di settembre 2015 pari a 0,9 ⁽⁸⁹⁾. I calcoli del tasso interno di rendimento presentati dall'Ungheria sono stati principalmente basati su tali curve, H, I e J.
- (225) La Commissione ha effettuato le seguenti rettifiche alle curve presentate nella figura 14. La curva J è stata rettificata sulla del tasso di cambio medio EUR/USD disponibile al momento delle previsioni dell'AIE WEO 2014 espresse in USD pubblicate nel mese di novembre 2014. In quel momento, il tasso di cambio medio EUR/USD nel corso dei 3 mesi precedenti era pari allo 0,79. Anche la curva L riportata nella figura 15 effettua tale rettifica ⁽⁹⁰⁾.

⁽⁸⁹⁾ Nessun dettaglio dei tassi di cambio utilizzati è stato fornito dal governo ungherese. Il valore applicato pari allo 0,9 può essere dedotto dal modello finanziario. Il tasso di cambio medio mensile è stato pari allo 0,89 per il mese di settembre 2015. Questo valore del tasso di cambio EUR/USD (insieme agli altri valori utilizzati nel presente documento) sono stati desunti dal sito web della BCE all'indirizzo: http://sdw.ecb.europa.eu/quickview.do?jsessionid=B13D3D3075AF28A4265A4DF53BE1ABC0?SERIES_KEY=120.EXR.D.USD.EUR.SP00.A&start=01-07-2014&end=15-11-2016&trans=MF&submitOptions.x=46&submitOptions.y=5.

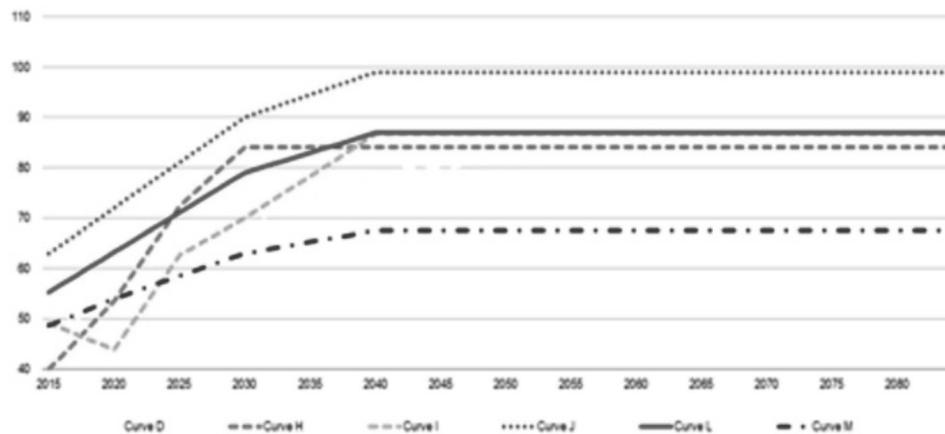
⁽⁹⁰⁾ In virtù dell'ampia variazione del tasso di cambio EUR/USD, la Commissione ha scelto un tasso di cambio medio calcolato considerando i 3 mesi precedenti la data della decisione di investimento iniziale del 9 dicembre 2014, che include anche la pubblicazione dell'AIE WEO 2014. In alternativa, si potrebbero utilizzare i tassi di cambio annui medi. Il tasso di cambio medio annuo precedente a dicembre 2014 è pari allo 0,75. Tale dato comporterebbe un valore del tasso interno di rendimento leggermente inferiore, rendendo invece la scelta del tasso medio di cambio su 3 mesi una scelta conservativa per l'analisi corrente.



- (226) Inoltre, al fine di stimare un tasso interno di rendimento accurato per il mese di febbraio 2017, la Commissione traccia un grafico delle previsioni dei prezzi incluse nella pubblicazione «World Energy Outlook 2016» dell'Agenzia internazionale per l'energia (AIE WEO 2016) pubblicata il 16 novembre 2016 ⁽⁹¹⁾. Dato che le cifre originarie erano fornite in USD, la Commissione ha utilizzato il tasso di cambio EUR/USD medio calcolato sui 3 mesi pari allo 0,9 mesi (da metà agosto 2016 a metà novembre 2016) pertinente per tale data di pubblicazione al fine di ricavare gli importi espressi in EUR ⁽⁹²⁾, ⁽⁹³⁾. La curva M di cui alla figura 15 in appresso mostra tale previsione dei prezzi.

Figura 15

Curve di previsione dei prezzi dell'energia elettrica a lungo termine (EUR/MWh) ⁽¹⁾



⁽¹⁾ La curva D è considerata un'informazione riservata/un segreto commerciale.

Fonte: studio economico e modello finanziario (cfr. considerando 69) e calcoli della Commissione.

- (227) Questo dato porta a due principali constatazioni. Innanzitutto, applicando il tasso di cambio corretto per la conversione di valori in USD in valori in EUR, la previsione dei prezzi per l'Europa dell'AIE WEO 2014 diminuisce approssimativamente del 12 % (la curva L è al di sotto della curva J). In secondo luogo, la previsione dei prezzi dell'AIE WEO pubblicata nel novembre 2016 è in media leggermente inferiore al 20 % in meno rispetto alla previsione dei prezzi pubblicata nella stessa pubblicazione due anni prima (curva L e curva M). Ciò può essere attribuito al calo dei prezzi dell'energia elettrica nel 2014 e nel 2016 e alle necessarie rettifiche previsionali ⁽⁹⁴⁾. Di conseguenza, qualsiasi valutazione effettuata in merito alla previsione del 2016 e qualsiasi calcolo correlato al tasso interno di rendimento dovrebbero tener conto di tale calo delle previsioni dei prezzi e dovrebbero concentrarsi sulla curva M nella figura 15 ⁽⁹⁵⁾.

⁽⁹¹⁾ Cfr. <http://www.worldenergyoutlook.org/publications/weo-2016/>.

⁽⁹²⁾ Cfr. i dati relativi ai prezzi dell'energia elettrica all'ingrosso riportati nella tabella 6.13 a pagina 267 dell'AIE WEO 2016.

⁽⁹³⁾ Anche in questo caso, il tasso di cambio medio annuo è pari allo 0,89, il che rende la scelta di un tasso di cambio medio su tre mesi una scelta più conservativa per l'analisi corrente.

⁽⁹⁴⁾ Un'analoga rettifica al ribasso delle previsioni dei prezzi dell'energia elettrica è stata adottata tra il 2014 e il 2015 anche dalla rete nazionale del Regno Unito — cfr., ad esempio, la pagina 46 del documento «2014 UK Future Energy Scenarios» pubblicato dalla rete nazionale del Regno Unito, disponibile all'indirizzo: <http://www2.nationalgrid.com/UK/Industry-information/Future-of-Energy/FES/Documents-archive/> e la pagina 36 del documento «2015 UK Future Energy Scenarios» pubblicato dalla rete nazionale del Regno Unito, disponibile all'indirizzo: <http://www2.nationalgrid.com/UK/Industry-information/Future-of-Energy/FES/Documents-archive/>, che rilevano una diminuzione media del 12 % per le previsioni dei prezzi dell'energia elettrica nel contesto del periodo previsionale 2016-2035. Nessun analogo confronto è stato riscontrato per i dati del BMWi.

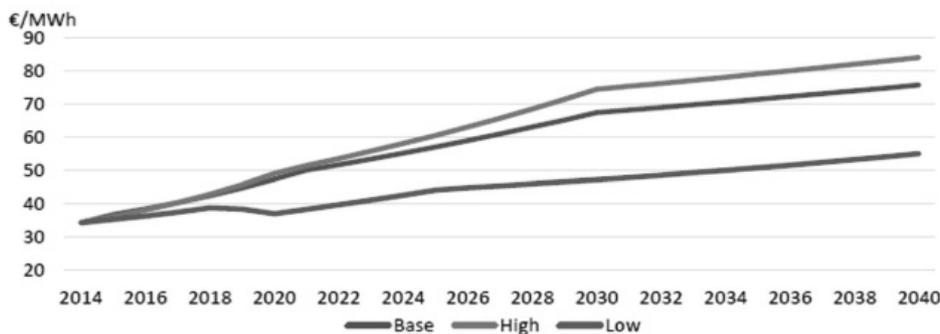
⁽⁹⁵⁾ Nella sua analisi quantitativa, la Commissione accetta le ipotesi formulate dall'Ungheria sui prezzi dell'energia elettrica che aumentano fino al 2040 e restano costanti in seguito. Questa è una scelta conservativa. In alternativa, si potrebbero creare scenari di previsione dei prezzi tenendo conto in modo più esplicito dell'effetto della diffusione su vasta scala delle fonti energetiche rinnovabili sui prezzi all'ingrosso dell'energia elettrica, situazione nella quale prezzi bassi come quelli attualmente rilevati sarebbero la norma con prezzi di scarsità elevati ma dipendenti dal tempo. Tale scenario determinerebbe prezzi futuri prossimi ai prezzi attuali, implicando un rendimento sugli investimenti inferiore rispetto a quelli esplicitamente considerati nelle sezioni successive.



- (228) In relazione alle previsioni dei prezzi basate sull'AIE WEO, va osservato che tali previsioni si basano sulla valutazione dello «scenario delle nuove politiche»⁽⁹⁶⁾. Una valutazione esaustiva dovrebbe includere anche gli altri scenari considerati dall'AIE WEO, come lo «scenario delle politiche attuali» e lo «scenario del prezzo del petrolio basso», come è stato fatto dallo studio Candole in relazione alle previsioni dei prezzi della pubblicazione AIE WEO 2015⁽⁹⁷⁾. Questo aspetto è importante perché la scelta di un'opzione di politica diversa porta a percorsi diversi di previsione dei prezzi come illustrato nella figura 12 e riprodotto nella figura 16 in appresso.

Figura 16

Curve di previsione dei prezzi dell'energia elettrica a lungo termine (EUR/MWh)



Fonte: Candole Partners.

- (229) I casi «base», «alti» e «bassi» nella figura 16 corrispondono allo scenario delle nuove politiche, allo scenario delle politiche del prezzo del petrolio basso nell'AIE WEO 2015 (cfr. anche il considerando 128). Dalla figura 16 si può osservare che lo scenario delle politiche attuali prevede prezzi leggermente più elevati dell'energia elettrica in futuro rispetto allo scenario delle nuove politiche, mentre lo scenario del prezzo del petrolio basso prevede prezzi dell'energia elettrica sostanzialmente inferiori in futuro rispetto allo scenario delle nuove politiche (previsioni effettuate nel 2015). Un'analisi di sensitività esaustiva per il calcolo del tasso interno di rendimento del progetto per Paks II deve tenere conto di questo⁽⁹⁸⁾.
- (230) Inoltre, per effettuare un'interpretazione e una valutazione accurate dei dati delle previsioni dei prezzi a lungo termine elaborati da diverse istituzioni, tali dati dovrebbero essere collegati ai prezzi dei contratti di energia elettrica a termine firmati nel contesto degli scambi di energia elettrica, anche se questi ultimi si riferiscono a orizzonti temporali molto più brevi, come illustrato nella figura 12. Confrontando i prezzi dei contratti a termine tedeschi e ungheresi con le previsioni dei prezzi più bassi in assoluto dell'AIE WEO (quelli corrispondenti allo scenario del prezzo del petrolio basso), le curve dei prezzi di cui alla figura 13, suggeriscono che anche le previsioni dei prezzi più recenti dell'AIE WEO 2015 potrebbero essere troppo ottimistiche in quanto potrebbero sovrastimare i prezzi a termine dell'energia elettrica. Questo fatto va tenuto in considerazione anche nella determinazione del tasso interno di rendimento del progetto Paks II e in qualsiasi analisi di sensitività effettuata a sostegno.

Fattore di carico, varie voci di costo e ritardi

- (231) In considerazione delle loro grandi dimensioni, della complessità delle opere di costruzione e del loro lungo tempo di esercizio, le centrali nucleari sono esposte a incertezze riguardanti, tra l'altro, il fattore di carico, il tempo di costruzione e varie voci di costo. Ciò, a sua volta, ha un impatto sostanziale sul tasso interno di rendimento del progetto.

⁽⁹⁶⁾ Cfr. considerando 128 per una definizione dello «scenario delle nuove politiche».

⁽⁹⁷⁾ Cfr. considerando 128 e nota a piè di pagina 53. Lo scenario delle politiche attuali tiene conto soltanto delle politiche emanate pochi mesi prima della stampa della pubblicazione. Lo «scenario 450» rappresenta un percorso verso l'obiettivo per il clima dei 2 °C che si può raggiungere attraverso l'utilizzo di tecnologie che saranno a breve disponibili su scala commerciale. Infine, lo scenario del prezzo del petrolio basso esamina le implicazioni dei prezzi più bassi sostenuti (risultanti da prezzi del petrolio inferiori) sul sistema energetico.

⁽⁹⁸⁾ La Commissione non ha effettuato tale analisi esaustiva quantitativa a causa della mancanza di dati pertinenti di alta qualità. Tuttavia, si può vedere che la curva dei prezzi corrispondente allo scenario del prezzo del petrolio basso porterebbe a un valore del tasso interno di rendimento sostanzialmente inferiore rispetto alla curva dei prezzi corrispondente allo scenario delle nuove politiche.



- (232) La difficoltà di valutare tali incertezze consiste nel fatto che Paks II è un progetto relativo a una centrale nucleare di generazione III+ e nel fatto che attualmente non esiste alcuna centrale analoga in esercizio⁽⁹⁹⁾. Di conseguenza qualsiasi analisi comparativa è ipotetica. La differenza tecnologica tra le centrali nucleari di generazione III e quelle di generazione III+ è sufficientemente ampia da portare ad affermare che le incertezze di cui al considerando 231 non riguardano Paks II.

Fattore di carico

- (233) le stime del tasso interno di rendimento del governo ungherese si basano sull'ipotesi di un fattore di carico medio di [90-95] % (*) per Paks II. Questo è un valore molto superiore rispetto al fattore di carico medio annuo del 72 % previsto per tutte le centrali nucleari al mondo, come evidenziato nella relazione «*The World Nuclear Industry — Status Report 2015*» (WNISR2015)⁽¹⁰⁰⁾. A sua volta, l'AIE WEO 2014, nella sua analisi dell'energia nucleare (*Outlook for Nuclear Power*), osserva che «tra il 1980 e il 2010 il fattore di capacità medio globale dei reattori è aumentato passando dal 56 % al 79 %. Ciò è stato determinato da una migliore gestione, che ha ridotto significativamente i periodi di indisponibilità per la manutenzione programmata e il rifornimento. I reattori che presentano le prestazioni migliori raggiungono fattori di capacità pari a circa il 95 %. Tuttavia, mano a mano che le centrali invecchiano, può essere difficile raggiungere tali livelli elevati in quanto sono necessarie ispezioni e collaudi di componenti più frequenti.»⁽¹⁰¹⁾
- (234) Va osservato che tali dati di carico elevato possono essere facilmente compromessi da incidenti che si possono verificare durante la vita della centrale. Ad esempio, l'incidente nel 2003 nell'unità 2 di CN Paks ha ridotto il fattore di carico medio per il periodo 1990-2015 di quasi cinque punti percentuali, facendolo passare dall'85,3 % all'80,7 %.
- (235) Una ulteriore sfida per i due nuovi reattori di Paks II nel mantenere un fattore di carico superiore al 90 % è data dal fatto che si prevede che gli stessi siano in esercizio contemporaneamente ad alcune delle unità di CN Paks. L'impatto ambientale della stretta vicinanza delle due centrali nucleari sul fiume Danubio durante i caldi giorni estivi può richiedere una diminuzione della produzione di una delle centrali. Poiché si suppone che i due nuovi reattori di Paks II saranno costantemente in esercizio con un fattore di carico elevato, ciò comporterà una diminuzione della produzione e una diminuzione delle entrate per la CN Paks, un costo economico che deve essere preso in considerazione quando si valuta la redditività economica del progetto Paks II.

Costi

- (236) I costi nel corso della vita di un progetto a lungo termine possono discostarsi in maniera sostanziale dai valori di lungo periodo previsti presentati nel contesto del piano economico iniziale del progetto. Solitamente i motivi di ciò sono legati alla mancata integrazione di tutte le voci di costo pertinenti nel piano economico o all'utilizzo di ipotesi e stime di costo troppo ottimistiche.
- (237) A causa della complessità di tali progetti, il costo effettivo della costruzione di centrali nucleari è spesso molto superiore a quello previsto. Ad esempio, i costi di costruzione delle centrali elettriche AREVA EPR generazione III+ in Francia e in Finlandia sono pressoché triplicati rispetto ai costi iniziali inclusi nel contratto di costruzione⁽¹⁰²⁾. Anche i reattori Westinghouse AP1000 in costruzione in Cina e negli Stati Uniti stanno registrando notevoli sovraccosti pari a circa il 20 % o più e i costi della centrale nucleare AES-2006 Rosatom in Bielorussia stanno quasi raddoppiando rispetto ai costi di costruzione iniziali⁽¹⁰³⁾.
- (238) Sebbene in linea di principio i contratti chiavi in mano a prezzo fisso possano fornire protezione al proprietario nei confronti di incrementi dei costi di costruzione, spesso non coprono i costi complessivi dei nuovi reattori. Di conseguenza, i costi a carico del proprietario, compresi i costi per l'ottenimento dei permessi richiesti, i costi di connessione alla rete, il costo della gestione dei rifiuti e dello smantellamento e i costi ambientali non sono fissati

⁽⁹⁹⁾ Cfr. sezione 2.3.

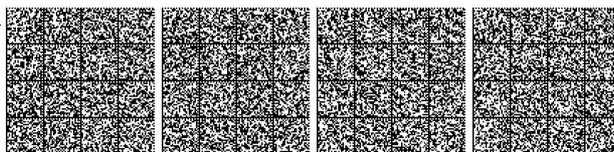
(*) Il fattore di carico è considerato un segreto commerciale e sostituito da un intervallo di valori di carico più ampio.

⁽¹⁰⁰⁾ Cfr. pag. 25 di WNISR2015.

⁽¹⁰¹⁾ Cfr. pag. 350 di AIE WEO 2014.

⁽¹⁰²⁾ Cfr. <http://www.world-nuclear-news.org/NN-Flamanville-EPR-timetable-and-costs-revised-0309154.html> e http://www.theecologist.org/News/news_analysis/2859924/finland_cancels_olkiluoto_4_nuclear_reactor_is_the_epr_finished.html.

⁽¹⁰³⁾ Cfr. pag. 66 di WNISR2015.



- e possono aumentare. A sua volta, il fornitore può decidere di non assorbire costi supplementari oltre determinati limiti e può sostenere che l'aumento dei costi sia dovuto a modifiche richieste dal proprietario. Tale controversia può sfociare in un arbitrato e finire davanti a un'autorità giurisdizionale, aumentando ulteriormente i costi legati all'investimento.
- (239) Il piano economico per la centrale nucleare di Paks II sembra contenere anche alcune ipotesi di costo che potrebbero essere ritenute ottimistiche. Le osservazioni presentate da interessati suggeriscono che i dati provvisori possono essere troppo ottimistici per le seguenti voci:
- raffreddamento della centrale nucleare: il modello finanziario prevede un sistema di raffreddamento ad acqua dolce come sostenuto dall'Ungheria, piuttosto che un più costoso sistema di raffreddamento basato su torri di raffreddamento che il deputato Jávör sostiene sia necessario; lo studio di valutazione dell'impatto ambientale del progetto non presenta un'analisi costi-benefici quantitativa dettagliata dei due sistemi. Potrebbe altresì essere necessario installare una torre di raffreddamento più costosa durante l'esercizio in parallelo delle due centrali⁽¹⁰⁴⁾,
 - connessione alla rete: il modello finanziario comprende un valore totale di HUF [43 000 — 51 000] (*) milioni di EUR o [124 — 155] milioni di EUR (*), che non raggiunge il dato di 1,6 miliardi di EUR presentato dal deputato del Parlamento europeo Jávör; nessuna delle parti ha fornito informazioni dettagliate sulle modalità di calcolo di tali importi,
 - costo della riserva: il modello finanziario non include una voce di costo che potrebbe essere assegnata ai costi dell'impatto della centrale nucleare di Paks II sul sistema ungherese dell'energia elettrica, ad esempio a fronte di requisiti di riserva supplementari; riserve supplementari saranno necessarie per legge a fronte delle grandi dimensioni delle singole unità di Paks II, secondo il parere del deputato del Parlamento europeo Jávör,
 - costi di assicurazione: l'assicurazione che copre gli incidenti su larga scala che le centrali nucleari possono causare, oltre agli incidenti non previsti in fase di progettazione, potrebbe avere un costo superiore ai [15 000-20 000] (*) milioni di HUF o [45-60] (*) milioni di EUR previsti nel modello finanziario⁽¹⁰⁵⁾,
 - costo di manutenzione: durante la vita della centrale nucleare non sono previsti significativi costi di ristrutturazione; eventuali costi di ristrutturazione potrebbero essere necessari a causa dell'invecchiamento precoce di alcuni elementi della centrale nucleare o di incidenti verificatisi durante la vita della centrale⁽¹⁰⁶⁾.
- (240) La Commissione osserva che qualsiasi deviazione motivata dalle preoccupazioni di cui al considerando 239 rispetto alle cifre fornite dall'Ungheria, così come presentate nel piano economico di Paks II (e nel modello finanziario), porterebbe a una diminuzione del valore del tasso interno di rendimento del progetto⁽¹⁰⁷⁾.

Ritardi potenziali

- (241) La costruzione di centrali nucleari è soggetta a ritardi e questo allunga i tempi di costruzione⁽¹⁰⁸⁾. I motivi principali dei ritardi nella costruzione includono problematiche di progettazione, mancanza di manodopera specializzata, perdita di competenze, problematiche legate alla catena di approvvigionamento, scarsa pianificazione e problemi unici nel loro genere⁽¹⁰⁹⁾,⁽¹¹⁰⁾.

⁽¹⁰⁴⁾ Cfr. sezione 6.3 dello studio di valutazione dell'impatto ambientale, disponibile all'indirizzo: <http://www.mvmpaks2.hu/hu/Dokumentumtarolo/Simplified%20public%20summary.pdf>.

(*) I valori contenuti nel modello finanziario sono considerati un segreto commerciale e sostituiti da intervalli di valori più ampi.

⁽¹⁰⁵⁾ I costi di tali incidenti non previsti in fase di progettazione possono superare facilmente i 100 miliardi di EUR e potenzialmente raggiungere valori nell'ordine di centinaia o persino migliaia di miliardi di EUR (cfr. pag. 20-24 di «The true costs of nuclear power» by Wiener Umwelt Anwaltshaft and Österreichische Ökologie Institute, disponibile all'indirizzo: <http://wua-wien.at/images/stories/publikationen/true-costs-nuclear-power.pdf>). Con il verificarsi di un incidente non previsto in fase di progettazione una volta ogni 25 anni (1986 a Chernobyl e 2011 a Fukushima) e quasi 400 reattori nucleari in esercizio in tutto il mondo, esiste una probabilità di $2 \times (1/400) = 0,5\%$ che un incidente non previsto in fase di progettazione si verifichi presso uno dei due reattori Paks II nei primi 25 anni del suo esercizio. Il costo della copertura assicurativa per un tale danno è tipicamente molto superiore al valore previsto del danno associato a un tale incidente, ossia superiore a $0,5\% \times 100$ miliardi di EUR = 500 milioni di EUR (prendendo in considerazione la stima più conservativa del valore dei danni causati da un incidente non previsto in fase di progettazione effettivamente verificatosi).

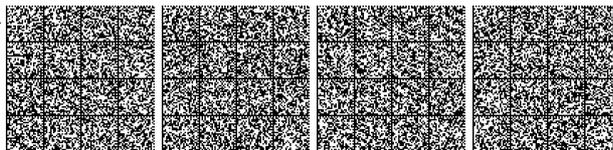
⁽¹⁰⁶⁾ Lo studio Felshmann individua costi di ristrutturazione importanti per Paks I. Il governo ungherese esclude invece la necessità di una ristrutturazione per Paks II, i motivi di tale esclusione non sono chiari.

⁽¹⁰⁷⁾ La Commissione non ha effettuato un'analisi quantitativa dettagliata dell'impatto di tali deviazioni a causa della mancanza di dati pertinenti di alta qualità. Invece, alcune delle informazioni presentate nel considerando 239 sono state utilizzate per motivare l'analisi di sensitività alla base della determinazione del tasso interno di rendimento del progetto (cfr. considerando 245 e 246 nella sezione successiva).

⁽¹⁰⁸⁾ Cfr. pag. 33 di WNISR2015.

⁽¹⁰⁹⁾ Cfr. pagg. 58-60 di WNISR2015.

⁽¹¹⁰⁾ L'AIE WEO 2014 osserva altresì che la costruzione di progetti unici nel loro genere può richiedere molto più tempo e comportare costi molto più elevati rispetto a progetti più maturi, a causa della mancanza di esperienza e di apprendimento — cfr. pag. 366.



- (242) Per quanto riguarda i ritardi nel periodo di costruzione, le prime due centrali elettriche di generazione III+ effettivamente commissionate e costruite, la centrale Olkiluoto-3 in Finlandia (inizio della costruzione: 2005) e la centrale di Flamanville in Francia (inizio della costruzione: 2007) hanno entrambe subito ritardi di più di cinque anni ciascuna ⁽¹¹¹⁾. Entrambe le centrali elettriche sono modelli Areva EPR.
- (243) Anche i quattro progetti AES-2006 di generazione III+ di Rosatom in Russia, per i quali la costruzione è iniziata tra il 2008 e il 2010, hanno subito ritardi, come descritto nella tabella 3 al considerando 99. Ad esempio, la costruzione di una delle due unità V-491 (progetto Paks II) della fase II di Leningrado a San Pietroburgo (la cui messa in servizio era originariamente prevista nell'ottobre 2013) è stata interrotta quando una struttura d'acciaio per il contenimento è crollata il 17 luglio 2011 ⁽¹¹²⁾ e, di conseguenza, la sua messa in servizio è attualmente prevista a metà del 2017; l'altra unità doveva invece essere messa in servizio entro il 2016 e attualmente si prevede che entrerà in servizio soltanto nel 2018 ⁽¹¹³⁾. La costruzione di un'altra unità a Niemen a Kaliningrad è stata sospesa nel 2013 ⁽¹¹⁴⁾.
- (244) Di conseguenza, la storia recente della costruzione di centrali nucleari di generazione III+ suggerisce che i ritardi durante la costruzione non sono rari ⁽¹¹⁵⁾. Questo aspetto ha, a sua volta, un impatto sul tasso interno di rendimento. Tale impatto può essere mitigato soltanto in una certa misura prevedendo pagamenti di danni in determinate circostanze.

Calcolo del tasso interno di rendimento

- (245) La Commissione ha utilizzato il modello finanziario presentato dall'Ungheria per calcolare intervalli di valori per i valori appropriati del tasso interno di rendimento per dicembre 2014 e febbraio 2017. In particolare, la Commissione:
- si è basata sui dati di costi indicati nel modello finanziario dal governo ungherese come punto di partenza,
 - ha aggiornato le curve di previsione dei prezzi contenute nel modello finanziario secondo le linee descritte nella sottosezione dedicata alle previsioni dei prezzi (cfr. considerando 223-230) — le curve di previsione dei prezzi H, I e L sono state utilizzate per calcolare il tasso interno di rendimento per il mese di dicembre 2014 e la curva di previsione dei prezzi M è stata utilizzata per calcolare il tasso per il febbraio 2017,
 - ha sviluppato un'analisi di sensitività basata sul metodo Monte Carlo per ottenere intervalli di valori pertinenti per i dati del tasso interno di rendimento corrispondenti ai due momenti nel tempo in esame, ossia il mese di dicembre 2014 e il mese di febbraio 2017 ⁽¹¹⁶⁾.
- (246) L'analisi di sensitività basata sul metodo Monte Carlo è stata utilizzata per stimare le deviazioni del tasso interno di rendimento rispetto al suo valore centrale a seguito di piccole modifiche dei valori dei vari dati di ingresso del modello. Rispetto ai dati di ingresso presunti dall'Ungheria sono state assunte le seguenti deviazioni:
- piccole deviazioni simmetriche per l'inflazione futura, il tasso di cambio, i costi operativi, i costi del carburante, i costi di manutenzione in conto capitale, i costi di gestione dei rifiuti e di smantellamento, la vita prevista e la curva di previsione dei prezzi utilizzata ⁽¹¹⁷⁾,

⁽¹¹¹⁾ Per i ritardi relativi alla centrale Olkiluoto-3, cfr. <http://www.world-nuclear-news.org/C-Olkiluoto-EPR-supplier-revises-compensation-claim-1002164.html>. Per i ritardi relativi alla centrale di Flamanville, cfr. <http://www.world-nuclear-news.org/NN-Flamanville-EPR-timetable-and-costs-revised-0309154.html>.

⁽¹¹²⁾ Cfr. pag. 64 di WNISR2015.

⁽¹¹³⁾ Cfr. <http://www.world-nuclear.org/information-library/country-profiles/countries-o-s/russia-nuclear-power.aspx>.

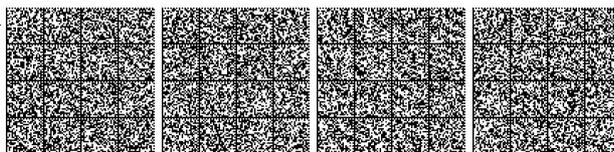
⁽¹¹⁴⁾ Cfr. pag. 63 di WNISR2015 e articoli di stampa <http://www.osw.waw.pl/en/publikacje/analyses/2013-06-12/russia-freezes-construction-nuclear-power-plant-kaliningrad> e <http://www.bsrw.org/nuclear-plants/kaliningrad/>.

⁽¹¹⁵⁾ Infatti, l'Ungheria prevede si verifichino ritardi (cfr. considerando 99).

⁽¹¹⁶⁾ Questa è un'analisi di sensitività più affidabile rispetto a quelle incluse dall'Ungheria nel modello finanziario (cfr. considerando 177) poiché dette analisi esaminano soltanto l'impatto sul costo medio ponderato del capitale e sul tasso interno di rendimento dei cambiamenti registrati in un'unica variabile sottostante. Al contrario, l'analisi Monte Carlo consente di individuare l'impatto delle modifiche del valore di più di una variabile sottostante.

⁽¹¹⁷⁾ Queste deviazioni sono state ricavate da distribuzioni normali con la media pari ai valori di base contenuti nel modello finanziario e la deviazione standard pari alle deviazioni incluse nell'analisi di sensitività nel modello finanziario — il 95 % dei valori ricavati da tali distribuzioni normali rientrano in una distanza pari a 2 volte la deviazione standard scelta della distribuzione. Le coppie scelte di deviazione standard-media sono state le seguenti: i) inflazione ($[0 - 2]\%$; 0,25 %); ii) tasso di cambio (HUF/EUR) $[300-310]^*$; 10 %); iii) sensitività dei prezzi (ciascuna singola curva, 2,5 EUR/MWh); e iv) vita della centrale (60; 5). Per le varie voci di costo periodiche — i) costi operativi, ii) costi del carburante, iii) costi di manutenzione in conto capitale, e iv) costi di smantellamento e di gestione dei rifiuti — sono stati scelti secondo una deviazione standard del 10 % rispetto al corrispondente valore periodico.

* In questa nota a piè di pagina, i metodi scelti nel modello finanziario sono considerati un segreto commerciale e sostituiti da intervalli di valori più ampi.



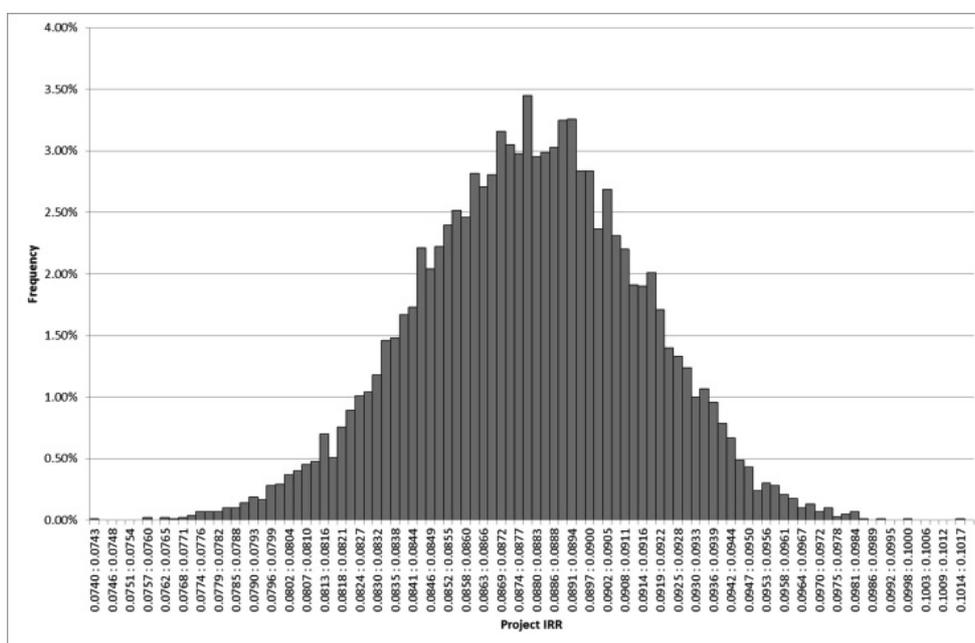
- piccole deviazioni asimmetriche per i tassi di inattività futuri — le deviazioni in diminuzione sono vincolate dall'utilizzo della piena capacità (100 %) e sono considerate inferiori rispetto alle deviazioni in aumento rispetto al valore dello scenario di base di [5-10] % (**) (ossia un utilizzo della capacità pari al [90-95] % (**))⁽¹¹⁸⁾,
- i ritardi del progetto non sono stati inclusi nell'analisi secondo il metodo Monte Carlo a causa delle modalità incomplete di trattamento dei ritardi nel modello finanziario (cfr. considerando 249 in appresso).

La figura 17 e la figura 18 riportate in appresso mostrano le distribuzioni dei valori del tasso interno di rendimento del progetto per i due periodi di valutazione. In ogni caso, il risultato si basa su 10 000 simulazioni⁽¹¹⁹⁾.

- (247) Per il mese di dicembre 2014, la distribuzione del tasso interno di rendimento stimata trova il suo centro sull'8,79 %, mentre il 90 % dei valori calcolati del tasso interno di rendimento rientra nell'intervallo [8,20 %-9,36 %].

Figura 17

Valori del tasso interno di rendimento per il mese di dicembre 2014



Fonte: calcoli della Commissione.

- (248) Per il mese di Febbraio 2017, la distribuzione del tasso interno di rendimento stimata trova il suo centro intorno al 7,35 %, mentre il 90 % dei valori calcolati del tasso interno di rendimento rientra nell'intervallo [6,79 — 7,90 %]⁽¹²⁰⁾:

(**) Il valore di base e l'utilizzo della capacità sono considerati un segreto commerciale e sostituiti da un intervallo di valori più ampio.

⁽¹¹⁸⁾ Poiché il tasso di inattività nello scenario di base è basso e si attesta a [5-10]***%, le deviazioni in rialzo, ossia tassi di inattività più elevati, possono essere potenzialmente più elevate rispetto alle deviazioni in ribasso, ossia tassi di inattività minori. È stata scelta una distribuzione triangolare con gli estremi pari al 5 % e al 12 % (corrispondenti a fattori di carico pari all'88 % e al 95 %) e punto centrale di punta al [5-10]***% (valore dello scenario di base).

*** In questa nota a piè di pagina, il valore dello scenario di base è considerato un segreto commerciale e sostituito da un intervallo di valori più ampio.

⁽¹¹⁹⁾ Va osservato che non è stata presunta alcuna correlazione tra le varie variabili durante queste simulazioni.

⁽¹²⁰⁾ Per entrambi gli anni i valori del tasso interno di rendimento stimati dalla Commissione risultano essere inferiori rispetto a quelli presentati dall'Ungheria, per lo più in virtù delle previsioni inferiori dei prezzi futuri e anche in considerazione di un'analisi di sensitività più generale (cfr. considerando 246).

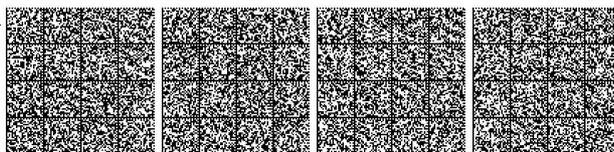
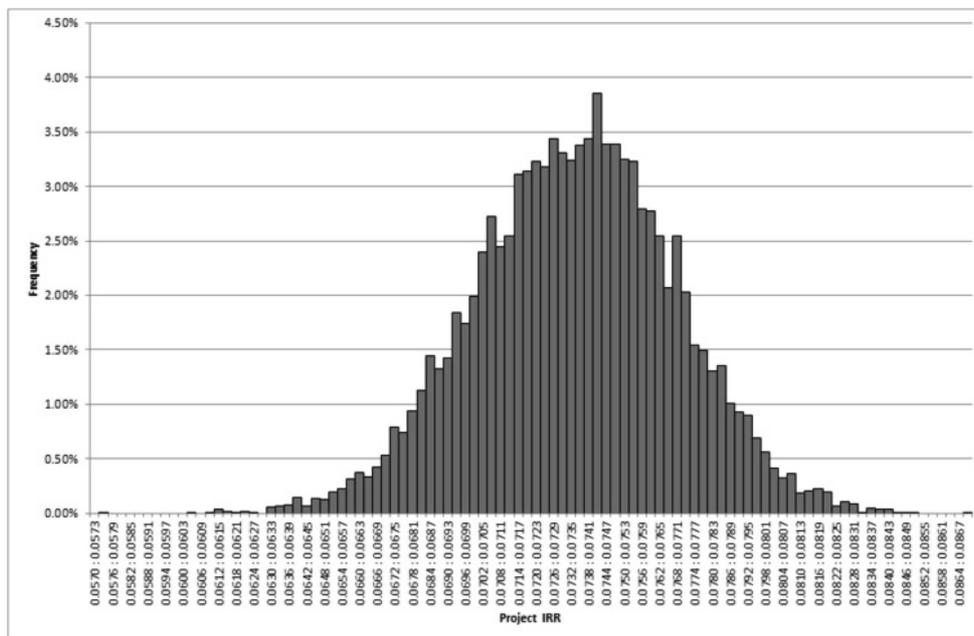


Figura 18

Valori del tasso interno di rendimento per il mese di febbraio 2017



Fonte: calcoli della Commissione.

- (249) Va osservato che l'impatto dei ritardi potenziali non è incluso nei calcoli del tasso interno di rendimento alla base della figura 17 e la figura 18. Il motivo principale di ciò risiede nelle modalità incomplete di trattamento dei ritardi da parte del modello finanziario. In particolare, il modello finanziario consente i seguenti tipi di ritardi:
- ritardi già verificatisi prima dell'inizio dei lavori di costruzione (denominati ritardi «durante la costruzione» nel modello finanziario),
 - ritardi verificatisi dopo il completamento dei lavori di costruzione (denominati come «spese post prezzo del contratto» nel modello finanziario).
- (250) La Commissione rileva che questi due scenari di ritardo inclusi nel modello finanziario sono basilari e non possono essere utilizzati per modellare in modo adeguato l'impatto effettivo dei più comuni tipi di ritardi, ad esempio nel caso in cui si verificano ritardi di lunghezze variabili in diverse fasi del periodo di costruzione⁽¹²¹⁾.
- (251) Gli intervalli di valori del tasso interno di rendimento per i due momenti rilevanti nel tempo considerati nella valutazione sono riassunti nella tabella 12 in appresso. Il tasso interno di rendimento stimato è inferiore per il mese di febbraio 2017 a causa di un calo della previsione dei prezzi dell'energia elettrica tra il 2014 e il 2017. Tuttavia, entrambe le stime possono essere considerate conservative in quanto non è stato possibile integrare nel modello finanziario alcuni elementi qualitativi descritti nei considerando 238 e 239 e le imprecisioni nelle stime delle autorità ungheresi.

⁽¹²¹⁾ Inoltre tali ritardi sarebbero probabilmente associati a sforamenti dei costi. In particolare, sforamenti dei costi possono verificarsi nonostante la natura chiavi in mano del contratto IAC per due motivi: i) il prezzo fisso si riferisce esclusivamente ai costi dei fornitori, ma non ai costi a carico dei proprietari; e ii) nel caso in cui i fornitori sostengano che alcuni aumenti dei costi non siano di loro responsabilità, una possibile controversia legale aumenterebbe sicuramente i costi del progetto.

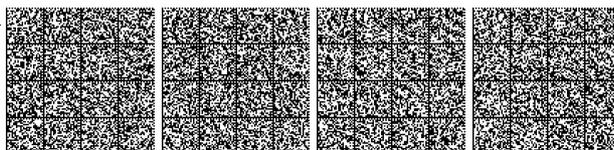


Tabella 12

Sintesi del tasso interno di rendimento

	Dicembre 2014	Febbraio 2017
Intervallo di calori	8,20-9,36	6,79-7,90
Punto medio	8,79	7,35

(%)

5.1.1.3. *Valutazione della Commissione dei costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica*

- (252) Per completezza e per riflettere tutte le informazioni fornite dall'Ungheria (cfr. considerando 69 e 81-82), la Commissione ha analizzato brevemente anche la redditività economica di Paks II utilizzando la misura dei costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica (cfr. sezione 3.1.1.3).
- (253) Nel valutare i costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica per una centrale nucleare ungherese come quella di Paks II, la Commissione ha utilizzato come punto di partenza lo studio OCSE/AIE/AEN 2015 (cfr. considerando 81). In tale studio i costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica per una centrale nucleare ungherese sono stimati ammontare a 80,95 EUR/MWh per un tasso d'interesse del 7% e a 112,45 EUR/MWh per un tasso di interesse del 10%, considerando un fattore di carico dell'85%⁽¹²²⁾. Poiché tali dati sono stati pubblicati nell'agosto 2015, è possibile utilizzarli soltanto per la valutazione dei costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica nel 2017, ma non nel 2014.
- (254) La Commissione rileva che aumentando il fattore di carico a [90-95]%(*) il dato del fattore di carico centrale contenuto nelle osservazioni presentate dall'Ungheria, i dati relativi ai costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica di cui al precedente considerando cambiano, passando rispettivamente a 74 EUR/MWh e 103 EUR/MWh⁽¹²³⁾.
- (255) Sulla base di quanto precede, la Commissione conclude che i costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica di una centrale nucleare ungherese sono superiori a 74 EUR/MWh, valore che, a sua volta, è superiore alla previsione dei prezzi pari a 73 EUR/MWh calcolata nel 2015 o alla previsione dei prezzi pari a 68 EUR/MWh calcolata nel 2016⁽¹²⁴⁾.

5.1.1.4. *Conclusioni in merito al vantaggio economico*

- (256) La Commissione utilizza le stime del costo medio ponderato del capitale e del tasso interno di rendimento ricavate dalle sezioni 5.1.1.1 e 5.1.1.2 per valutare se il principio dell'investitore in economia di mercato sia soddisfatto. La tabella 13 riportata in appresso riassume le informazioni pertinenti per entrambi i momenti nel tempo:

Tabella 13

Confronto tra costo medio ponderato del capitale e tasso interno di rendimento

	Dicembre 2014	Febbraio 2017
Intervallo di valori per il costo medio ponderato del capitale	9,15-10,36	7,40-8,35

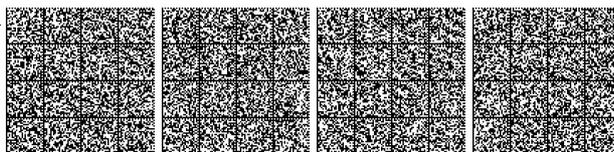
(%)

⁽¹²²⁾ I valori per EUR/MWh sono stati ricavati applicando il tasso di cambio medio mensile EUR/USD pari allo 0,9 per il mese di agosto 2015 (il mese della pubblicazione OCSE/AIE/AEN) ai dati USD/MWh contenuti nella pubblicazione.

(*) Il fattore di carico è considerato un segreto commerciale e sostituito da un intervallo di valori di carico più ampio.

⁽¹²³⁾ Queste rettifiche al valore dei costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica possono essere ottenute moltiplicando ogni termine nel denominatore della formula $LCOE = \frac{\text{Sommat}(\text{Costist} \times (1+r)^{-t})}{\text{Sommat}(\text{MWh}_t \times (1+r)^{-t})}$ (cfr. nota a piè di pagina 32) per 93/85.

⁽¹²⁴⁾ La previsione dei prezzi pari a 73 EUR/MWh si ottiene moltiplicando il valore del prezzo all'ingrosso dell'energia elettrica pari a 81 EUR/MWh per il 2040 nella figura 8.11 a pag. 327 dell'AIE WEO 2015 con il tasso di cambio medio mensile EUR/USD pari allo 0,9 per il periodo settembre-novembre 2015 (data della pubblicazione dell'AIE WEO 2015). Analogamente, la previsione dei prezzi pari a 68 EUR/MWh si ottiene moltiplicando il valore del prezzo all'ingrosso dell'energia elettrica pari a 75 EUR/MWh per il 2040 nella figura 6.13 a pag. 267 dell'AIE WEO 2016 con il tasso di cambio medio mensile EUR/USD pari allo 0,9 per il periodo settembre-novembre 2016 (data della pubblicazione dell'AIE WEO 2016).



	(%)	
	Dicembre 2014	Febbraio 2017
Intervallo di valori del tasso interno di rendimento	8,20-9,36	6,79-7,90
Punto medio del costo medio ponderato del capitale	9,76	7,88
Valore centrale del tasso interno di rendimento	8,79	7,35
Percentuale di casi simulati del tasso interno di rendimento quando $TIR < \min(WACC)$	85	55

(257) La tabella 13 offre le seguenti informazioni chiave:

- il valore centrale del tasso interno di rendimento è sostanzialmente inferiore al punto medio dell'intervallo di valori del costo medio ponderato del capitale (8,79 % rispetto a 9,66 % e 7,35 % rispetto a 7,88 %) in entrambi i periodi,
- il valore centrale del tasso interno di rendimento è persino inferiore al limite inferiore per l'intervallo di valori del costo medio ponderato del capitale (8,79 % rispetto a 9,15 % e 7,35 % rispetto a 7,40 %) in entrambi i periodi,
- il tasso interno di rendimento scende al di sotto dell'intervallo di valori pertinente del costo medio ponderato del capitale per la maggior parte dei casi, ossia i valori del tasso interno di rendimento stimati dalla simulazione tramite il metodo Monte Carlo sono inferiori al limite inferiore dell'intervallo di valori del costo medio ponderato del capitale per la maggior parte dei casi (85 % per dicembre 2014 e 55 % per febbraio 2017) ⁽¹²⁵⁾ ⁽¹²⁶⁾.

(258) La Commissione sottolinea che tali risultati sono conservativi in quanto:

- la Commissione non dispone dei mezzi per valutare accuratamente la possibilità di costi supplementari, in particolare della portata proposta dalle osservazioni pervenute dagli interessati a seguito della pubblicazione della decisione di avvio; le variazioni dei costi che sono state incluse nelle simulazioni di Monte Carlo avevano una portata decisamente più ridotta rispetto a quelle proposte nelle osservazioni,
- le previsioni dei prezzi per gli scenari futuri di prezzo del petrolio basso suggerite nelle osservazioni pervenute alla Commissione non sono state incluse nell'analisi di sensitività, né è stata effettuata alcuna correzione per tener conto della deviazione dei prezzi dei contratti a termine per l'energia elettrica firmati negli scambi di energia elettrica rispetto alle previsioni dei prezzi considerate,
- non è stato incluso alcun premio di rischio superiore per le centrali nucleari rispetto agli usuali premi di rischio per la produzione di energia elettrica e i servizi di distribuzione correlati,
- per il 2014 non erano disponibili stime per il costo medio ponderato del capitale per il settore «Energia verde e fonti energetiche rinnovabili» nell'analisi comparativa del costo medio ponderato del capitale.

Ciò suggerisce che, in realtà, è probabile che la differenza potenziale tra i valori del tasso interno di rendimento e del costo medio ponderato del capitale corrispondenti a ciascun momento sia persino maggiore.

⁽¹²⁵⁾ Si deve altresì considerare che la distribuzione dei valori del costo medio ponderato del capitale non è probabilmente uniforme nell'intervallo di valori indicato. Piuttosto, è più probabile che si concentri intorno al punto medio dell'intervallo, ossia è più probabile che assuma valori prossimi al punto medio dell'intervallo ed è meno probabile che si avvicini agli estremi dell'intervallo, il che indica che la sovrapposizione tra i valori del tasso interno di rendimento e quelli del costo medio ponderato del capitale è persino più ridotta rispetto a quelle suggerite dai valori riportati nell'ultima riga della tabella 13.

⁽¹²⁶⁾ Va notato che tale sovrapposizione è stata calcolata esclusivamente per fini Statistici. Di norma un investitore in economia di mercato confronterebbe i valori centrali (o gli intervalli di valori) degli intervalli relativi al costo medio ponderato del capitale e al tasso interno di rendimento. La ragione di ciò è data dal fatto che la sovrapposizione dei due intervalli di valori copre le condizioni in un certo senso estreme, nelle quali il tasso interno di rendimento è elevato e allo stesso tempo il costo medio ponderato del capitale è basso. Poiché entrambe le misure sono connesse alle stesse condizioni di mercato e allo stesso specifico progetto, ossia Paks II, esse tendono a spostarsi insieme (ad esempio è molto probabile che un valore elevato del tasso interno di rendimento all'interno dell'intervallo di valori del TIR coincida con un elevato valore del costo medio ponderato del capitale all'interno dell'intervallo di valori del WACC), escludendo potenzialmente il simultaneo verificarsi di un basso valore del costo medio ponderato del capitale insieme a un elevato valore del tasso interno di rendimento.



- (259) Inoltre, i calcoli sottostanti utilizzati per la stima del tasso interno di rendimento del progetto, combinati con i valori stimati del costo medio ponderato del capitale, possono essere utilizzati anche per quantificare il valore attuale netto (VAN) delle perdite totali che si prevede si accumulerebbero durante la vita del progetto qualora lo stesso fosse finanziato da un investitore in economia di mercato. In particolare, il progetto dovrebbe produrre perdite pari a 600 milioni di EUR nel caso dello scenario di base di un costo medio ponderato del capitale del mercato pari a 7,88 % e di un tasso interno di rendimento pari a 7,35 %, ossia i valori medi per i dati del 2017 ⁽¹²⁷⁾.
- (260) Inoltre, oltre al confronto WACC-TIR, anche la breve analisi dei costi totali normalizzati della produzione di energia elettrica ha confermato che i costi normalizzati dell'energia elettrica prodotta da Paks II non sarebbero coperti dai prezzi previsti.
- (261) Sulla base di tali risultati, la Commissione conclude che il progetto non produrrà rendimenti sufficienti per coprire i costi di un investitore privato che potrebbe ottenere finanziamenti soltanto a prezzi di mercato. Nonostante i dati relativi a febbraio 2017 siano quelli più pertinenti per effettuare la valutazione del principio dell'investitore in economia di mercato, i risultati ricavati dall'analisi di questi dati sono validi anche quando l'analisi viene effettuata utilizzando i dati disponibili al momento della decisione di investimento iniziale nel dicembre 2014.
- (262) Sulla base della valutazione sviluppata nel presente documento, la Commissione conclude che un investitore privato non avrebbe investito nel progetto alle stesse condizioni. Di conseguenza, poiché Paks II beneficia pienamente di un bene nuovo dotato di valore economico, la Commissione ritiene che la misura comporti un vantaggio economico a favore di Paks II.

5.1.2. TRASFERIMENTO DI RISORSE STATALI E IMPUTABILITÀ

- (263) Come spiegato nella decisione di avvio, l'Ungheria finanzierebbe la costruzione del progetto con fondi statali, dei quali l'80 % è costituito da un prestito della Federazione russa e il 20 % è rappresentato da fondi propri dell'Ungheria. L'Ungheria finanzierebbe direttamente tutti gli investimenti necessari per la progettazione, la costruzione e la messa in servizio delle unità 5 e 6 della centrale nucleare, come illustrato nell'IGA di finanziamento. Di conseguenza, la Commissione conclude che la misura comporterebbe un trasferimento di risorse da parte dello Stato ungherese.
- (264) La Commissione ricorda altresì che la misura è imputabile allo Stato ungherese poiché l'Ungheria ha adottato la decisione di investire nel progetto e deciderà in merito all'erogazione dei fondi necessari per il pagamento del prezzo d'acquisto del contratto IAC e del finanziamento azionario dei due nuovi reattori di Paks II.

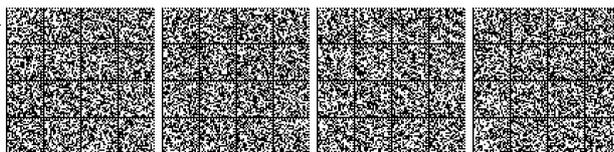
5.1.3. SELETTIVITÀ

- (265) Una misura è considerata selettiva se favorisce solo determinate imprese o la produzione di determinate merci. La Commissione ribadisce che la misura è selettiva in quanto riguarda soltanto un'impresa, in quanto l'Ungheria ha designato Paks II, tramite risoluzione del governo 1429/2014 (VII. 31.), quale organizzazione autorizzata ungherese che sarà il proprietario e il gestore delle nuove unità di produzione nucleare. Di conseguenza, il vantaggio è considerato selettivo.

5.1.4. EFFETTO SUGLI SCAMBI E DISTORSIONE DELLA CONCORRENZA

- (266) Come sottolineato dalla Commissione nella decisione di avvio, il mercato dell'energia elettrica è stato liberalizzato nell'Unione e i produttori di energia elettrica sono impegnati in scambi commerciali tra Stati membri. Inoltre, l'infrastruttura ungherese dell'energia elettrica è relativamente forte, dato che contiene solide interconnessioni (pari al 30 % della capacità interna installata) con i suoi Stati membri limitrofi. Sebbene l'Ungheria sia un importatore netto, la figura 5 al considerando 49 mostra che la stessa esporta anche energia elettrica non solo verso il mercato accoppiato ceco-slovacco-ungherese-rumeno del giorno prima (operativo dal 2014) ma anche verso Austria e Croazia.
- (267) La misura notificata consentirebbe lo sviluppo di una capacità significativa che avrebbe altrimenti potuto essere oggetto di investimenti privati da parte di altri operatori del mercato che utilizzano tecnologie alternative, stabiliti tanto in Ungheria quanto in altri Stati membri. Inoltre, dato che l'energia elettrica viene scambiata a livello transfrontaliero, qualsiasi vantaggio selettivo concesso a favore di un'impresa può avere ripercussioni sugli scambi all'interno dell'Unione.

⁽¹²⁷⁾ Queste stime di questo VAN sono conservative poiché non tengono conto dell'impatto di alcuni tipi di ritardi (cfr. considerando 99, 246 e 0) e dei fattori elencati nei considerando 239 e 258, aspetti che potrebbero aumentare notevolmente i costi o diminuire le entrate future; di conseguenza è probabile che dette stime sottovalutino in maniera sostanziale le eventuali perdite. Eventuali deviazioni relative a questi fattori aumenterebbero ulteriormente le perdite nette del progetto.



- (268) Di conseguenza, la Commissione ribadisce che la misura minaccia di provocare distorsioni di concorrenza.

5.1.5. CONCLUSIONE IN MERITO ALL'ESISTENZA DI UN AIUTO DI STATO

- (269) Dato che la Commissione conclude che la misura comporta un vantaggio economico a favore di Paks II e che il resto degli elementi necessari per determinare l'esistenza di aiuti di Stato è presente, la Commissione conclude che nel contesto del progetto lo Stato ungherese sta concedendo aiuti a Paks II e che si tratta di un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

5.2. LEGITTIMITÀ DELL'AIUTO

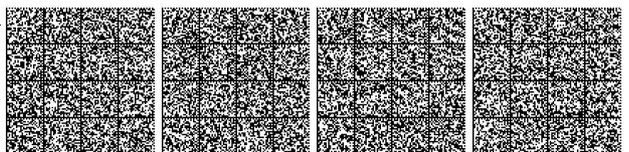
- (270) Come rilevato nella decisione di avvio (considerando 116), la Commissione ribadisce la sua affermazione secondo la quale nonostante sia già stata firmata una serie di accordi e la decisione di investimento iniziale sia già stata adottata, la decisione di investimento finale tramite la quale Paks II conferisce irrevocabilmente l'incarico per la costruzione dei due nuovi reattori deve ancora essere adottata e non sono ancora stati effettuati pagamenti a norma del contratto IAC. Di conseguenza, notificando la misura prima della sua attuazione l'Ungheria ha adempiuto al suo obbligo di sospensione a norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE.

5.3. COMPATIBILITÀ

- (271) Essendo stato rilevato che la misura si configura come un aiuto di Stato, la Commissione ha esaminato altresì se la misura può essere considerata compatibile con il mercato interno.
- (272) La Commissione rileva che l'Ungheria ritiene che la misura non costituisca un aiuto di Stato, tuttavia le autorità ungheresi hanno presentato argomentazioni riguardo alla compatibilità della misura con il mercato interno in risposta alla decisione di avvio e alle osservazioni di terzi interessati ricevute dalla Commissione a seguito della pubblicazione della decisione di avvio (cfr. sezione 3.2).

5.3.1. BASE GIURIDICA PER LA VALUTAZIONE

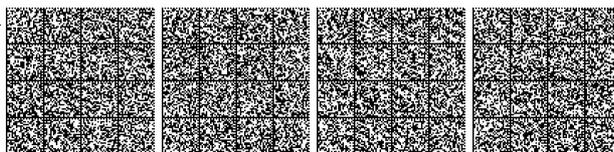
- (273) Come spiegato nella sezione 3.3.1 della decisione di avvio, la Commissione può dichiarare una misura compatibile direttamente ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c) del TFUE, qualora la misura contribuisca al conseguimento di un obiettivo comune, sia necessaria e proporzionata alla realizzazione di detto obiettivo e non alteri le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.
- (274) La misura deve soddisfare le seguenti condizioni: i) essere destinata ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE; ii) essere destinata a realizzare un miglioramento tangibile che il mercato da solo non è in grado di offrire (ad esempio affrontando una carenza del mercato); iii) la misura proposta deve essere uno strumento politico appropriato per affrontare l'obiettivo di interesse comune; iv) avere un effetto di incentivazione; v) essere proporzionata alle necessità per le quali viene attuata; e vi) non provocare distorsioni indebite della concorrenza e degli scambi tra gli Stati membri.
- (275) Nella loro risposta alla decisione di avvio, le autorità ungheresi hanno sostenuto che le norme sugli aiuti di Stato e, in particolare, il divieto generale di concedere aiuti di Stato, non si applichino alle misure che rientrano nel campo di applicazione del trattato Euratom.
- (276) La Commissione riconosce che l'investimento in questione è un'attività industriale che rientra nel campo di applicazione del trattato Euratom (cfr. allegato II dello stesso); tuttavia questo fatto non rende di per sé inapplicabili gli articoli 107 e 108 del TFUE nel contesto della valutazione del metodo di finanziamento di tale attività.
- (277) Infatti, sebbene l'articolo 2, lettera c), del trattato Euratom istituisca l'obbligo per l'Unione di agevolare gli investimenti nel settore dell'energia nucleare e l'articolo 40 del trattato Euratom imponga all'Unione di pubblicare programmi a carattere indicativo in maniera da agevolare lo sviluppo di investimenti nel campo nucleare, il trattato Euratom non prevede alcuna norma specifica per controllare il finanziamento, da parte di uno Stato membro, di tali investimenti. Ai sensi dell'articolo 106 bis, paragrafo 3, del trattato Euratom, le disposizioni del TFUE non derogano alle disposizioni del trattato Euratom.
- (278) Infatti, gli articoli 107 e 108 del TFUE non derogano a nessuna delle disposizioni del trattato Euratom, in quanto quest'ultimo non prevede norme differenti di controllo degli aiuti di Stato, né il controllo sugli aiuti di Stato svolto dalla Commissione a norma degli articoli 107 e 108, del TFUE ostacola l'adempimento dell'obiettivo di promozione di nuovi investimenti nel settore nucleare sancito dal trattato Euratom.



5.3.2. CONFORMITÀ RISPETTO AL DIRITTO DELL'UNIONE IN RELAZIONE A NORME DIVERSE DA QUELLE IN MATERIA DI AIUTI DI STATO

- (279) Numerosi interessati hanno formulato osservazioni in merito alla conformità della misura rispetto alle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE (in particolare alla direttiva 2014/25/UE in virtù di norme specifiche settoriali) e all'articolo 8 della direttiva 2009/72/CE (direttiva sull'energia elettrica). Di conseguenza, la Commissione ha valutato in quale misura una (possibile) incompatibilità con le disposizioni delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE e con l'articolo 8 della direttiva 2009/72/CE, concernente l'aggiudicazione diretta a un'impresa della costruzione dei due nuovi reattori di Paks II, possa avere ripercussioni sulla valutazione dell'aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c, del TFUE.
- (280) Secondo la giurisprudenza costante, «quando applica il procedimento in materia di aiuti di Stato, la Commissione è tenuta, in forza del sistema generale del trattato, a rispettare la coerenza tra le disposizioni che disciplinano gli aiuti di Stato e le disposizioni specifiche diverse da quelle relative agli aiuti di Stato e, pertanto, a valutare la compatibilità dell'aiuto in questione con tali disposizioni specifiche. Tuttavia, siffatto obbligo si impone alla Commissione unicamente nel caso delle modalità di un aiuto così indissociabilmente connesse con l'oggetto dell'aiuto da far sì che sia impossibile valutarle isolatamente. [...] Infatti, l'obbligo della Commissione di prendere posizione definitivamente, a prescindere dal collegamento tra la modalità dell'aiuto e l'oggetto dell'aiuto in questione, nell'ambito di un procedimento in materia di aiuti, sull'esistenza o sull'assenza di una violazione delle disposizioni del diritto dell'Unione distinte da quelle rientranti negli articoli 107 TFUE e 108 TFUE, [...] confliggerebbe, da un lato, con le norme e garanzie procedurali — in parte molto divergenti e che implicano conseguenze giuridiche distinte — che sono proprie dei procedimenti specificamente previsti per il controllo dell'applicazione di tali disposizioni e, dall'altro, con il principio dell'autonomia dei procedimenti amministrativi e dei mezzi di ricorso. [...] Pertanto, se la modalità dell'aiuto in questione è inscindibilmente connessa all'oggetto dell'aiuto, la sua conformità alle disposizioni diverse da quelle relative agli aiuti di Stato sarà valutata dalla Commissione nell'ambito del procedimento di cui all'articolo 108 TFUE e tale valutazione potrà sfociare in una dichiarazione di incompatibilità dell'aiuto considerato con il mercato interno. Per contro, se la modalità in questione può essere dissociata dall'oggetto dell'aiuto, la Commissione non è tenuta a valutare la sua conformità alle disposizioni diverse da quelle relative agli aiuti di Stato nell'ambito del procedimento di cui all'articolo 108 TFUE»⁽¹²⁸⁾.
- (281) Alla luce di quanto sopra, per quanto riguarda la misura notificata, la sua valutazione in termini di compatibilità potrebbe essere influenzata da un'eventuale incompatibilità con la direttiva 2014/25/UE qualora essa producesse distorsioni supplementari della concorrenza e degli scambi sul mercato dell'energia elettrica (mercato nel quale il beneficiario dell'aiuto, Paks II, sarà attivo).
- (282) A questo proposito, la Commissione rileva che la direttiva 2014/25/UE è pertinente per quanto riguarda l'aggiudicazione diretta dei lavori di costruzione dei due nuovi reattori a un'impresa specifica. Nel caso di specie, sebbene a JSC NIAEP, un'impresa attiva nel settore delle costruzioni nucleari, sia stata aggiudicata direttamente l'esecuzione dei lavori di costruzione dei due reattori tramite l'IGA, JSC NIAEP non è beneficiaria dell'aiuto. Infatti, il beneficiario dell'aiuto è Paks II, un partecipante al mercato dell'energia elettrica, che sarà proprietario e gestore dei due nuovi reattori nucleari. Come già indicato nella decisione di avvio, JSC NIAEP non è considerata un potenziale beneficiario della misura in questione.
- (283) Di conseguenza un'eventuale inosservanza delle norme sugli appalti pubblici nel caso di specie potrebbe produrre effetti distorsivi sul mercato dei lavori di costruzione nel settore nucleare. Tuttavia, l'oggetto dell'aiuto all'investimento a favore di Paks II è quello di consentirle di produrre energia elettrica senza sostenere i costi di investimento per la costruzione degli impianti nucleari. Perciò, non è stato individuato nessun effetto di distorsione della concorrenza e degli scambi nel mercato dell'energia elettrica che sarebbe determinato dall'inosservanza della direttiva 2014/25/UE per quanto riguarda l'aggiudicazione diretta a JSC NIAEP dei lavori di costruzione.
- (284) Pertanto, in assenza di un «nesso indissolubile» tra la possibile violazione della direttiva 2014/25/UE e l'oggetto dell'aiuto, la valutazione della compatibilità dell'aiuto non può essere influenzata da tale possibile violazione.
- (285) In ogni caso, la conformità dell'Ungheria alla direttiva 2014/25/UE è stata valutata nel contesto di un procedimento distinto da parte della Commissione, nell'ambito del quale la conclusione preliminare sulla base delle informazioni disponibili è che le procedure di cui alla direttiva 2014/25/UE non sarebbero applicabili all'affidamento dell'incarico per i lavori di costruzione relativi ai due reattori sulla base dell'articolo 50, lettera c), della direttiva stessa.

⁽¹²⁸⁾ Corte di giustizia europea, *Castelnou Energi/Commissione europea*, T-57/11, ECLI:EU:T:2014:1021, punti 181-184.



- (286) Per quanto riguarda la possibile violazione dell'articolo 8 della direttiva 2009/72/CE, la Commissione ritiene che l'obbligo di applicare una procedura di gara o qualsiasi altra procedura equivalente in termini di trasparenza e di non discriminazione per la fornitura di nuove capacità non sia un obbligo assoluto. Infatti, l'articolo 8, paragrafo 1, prima frase, prevede che gli Stati membri definiscano nel loro diritto nazionale la possibilità di utilizzare la procedura di gara per nuove capacità. L'Ungheria ha rispettato tale obbligo recependolo nella sua legge sull'energia elettrica⁽¹²⁹⁾. Inoltre, in conformità con l'articolo 8, paragrafo 1, seconda frase, una procedura di gara non deve essere richiesta se la capacità di generazione da costruire sulla base della procedura di autorizzazione di cui all'articolo 7 della direttiva 2009/72/CE è sufficiente a garantire la sicurezza dell'approvvigionamento. Questo è il caso di specie: il progetto è stato autorizzato (seguendo la procedura di autorizzazione di cui all'articolo 7) specificatamente per colmare, tra l'altro, la carenza in termini di capacità installata totale interna futura e la Commissione non dispone di elementi che dimostrino che la capacità installata sarebbe insufficiente. Di conseguenza l'obbligo di organizzare una procedura di gara o qualsiasi altra procedura equivalente ai sensi dell'articolo 8 della direttiva 2009/72/CE non sembra applicarsi al progetto in questione. Alla luce di quanto sopra, la Commissione non dispone di elementi sufficienti per indicare l'eventuale applicazione dell'articolo 8 della direttiva 2009/72/CE.
- (287) Di conseguenza la Commissione ritiene che la valutazione della misura notificata in base alle norme in materia di aiuti di Stato non sia influenzata dal rispetto di altre disposizioni del diritto dell'Unione.

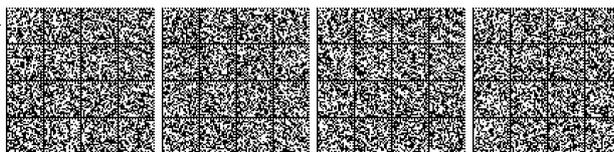
5.3.3. OBIETTIVO DI INTERESSE COMUNE

- (288) Come spiegato nella sezione 3.3.2 della decisione di avvio, la misura deve mirare a realizzare un obiettivo di interesse comune ben definito. Quando l'Unione riconosce che un obiettivo è di interesse comune degli Stati membri, ne deriva che si tratta di un obiettivo di interesse comune.
- (289) La Commissione ha rilevato che la misura comporta un sostegno specifico a favore della tecnologia nucleare. A tale riguardo, la Commissione ha rilevato che l'articolo 2, lettera c), del trattato Euratom, prevede che l'Unione debba «agevolare gli investimenti ed assicurare, particolarmente incoraggiando le iniziative delle imprese, la realizzazione degli impianti fondamentali necessari allo sviluppo dell'energia nucleare nella Comunità».
- (290) La Commissione ha ritenuto che l'aiuto agli investimenti a favore di Paks II previsto dall'Ungheria volto a promuovere l'energia nucleare potrebbe pertanto essere considerato perseguire l'obiettivo di interesse comune di promuovere nuovi investimenti nel settore nucleare.
- (291) Numerosi interessati hanno presentato osservazioni nelle quali hanno sostenuto che gli investimenti in energia nucleare da parte dell'Ungheria nel quadro del trattato Euratom non possono essere considerati un obiettivo di interesse comune.
- (292) La Commissione ritiene tuttavia che le disposizioni del trattato Euratom siano espressamente confermate dal trattato di Lisbona e pertanto il trattato Euratom non possa essere considerato un trattato obsoleto o antiquato, privo di applicabilità. Le parti contraenti del trattato di Lisbona hanno ritenuto fosse necessario che le disposizioni del trattato Euratom continuassero ad avere pieno effetto giuridico⁽¹³⁰⁾. Il preambolo del trattato Euratom riconosce che è necessario creare le premesse per lo sviluppo di una potente industria nucleare. Come riconosciuto nelle precedenti decisioni della Commissione⁽¹³¹⁾, quest'ultima conclude che la promozione dell'energia nucleare sia un obiettivo fondamentale del trattato Euratom e, di conseguenza, dell'Unione. Come specificato nel preambolo del trattato Euratom, la Commissione è un'istituzione della Comunità Euratom e, in quanto tale, è tenuta a «creare le premesse per lo sviluppo di una potente industria nucleare, fonte di vaste disponibilità di energia». La Commissione deve prendere in considerazione tale obbligo nell'esercizio del suo potere discrezionale nell'autorizzare gli aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c) e dell'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE.
- (293) Inoltre, sebbene lo sviluppo dell'energia nucleare non sia obbligatorio per gli Stati membri e alcuni Stati membri abbiano scelto di non costruire e non sviluppare centrali nucleari, la promozione degli investimenti nel settore nucleare può essere considerata un obiettivo di interesse comune ai fini del controllo degli aiuti di Stato. Infatti, molti obiettivi accettabili e riconosciuti ai sensi delle norme in materia di aiuti di Stato e nella pratica, come ad esempio lo sviluppo regionale, sono pertinenti soltanto per uno o per pochi Stati membri.

⁽¹²⁹⁾ Cfr. paragrafo 8 della legge LXXXVI del 2007 sulla legge sull'energia elettrica.

⁽¹³⁰⁾ Protocollo n. 2 del trattato di Lisbona.

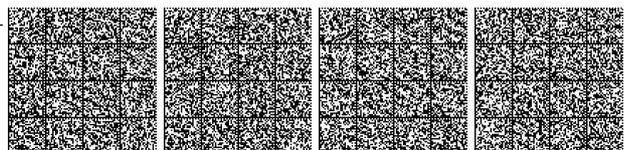
⁽¹³¹⁾ Cfr. Decisione della Commissione 2005/407/CE, del 22 settembre 2004, relativa all'aiuto di Stato al quale il Regno Unito intende dare esecuzione in favore di British Energy plc (GU L 142 del 6.6.2005, pagg. 26) e decisione (UE) 2015/658 della Commissione, dell'8 ottobre 2014, sulla misura d'aiuto SA.34947 (2013/C) (ex 2013/N) alla quale il Regno Unito intende dare esecuzione a sostegno della centrale nucleare di Hinkley Point C (GU L 109 del 28.4.2015, pag. 44).



- (294) Di conseguenza la Commissione conclude che la misura prevista dalle autorità ungheresi persegue l'obiettivo di promuovere nuovi investimenti nel settore nucleare così come sancito dal trattato Euratom.
- (295) In seguito alla decisione di avvio, le autorità ungheresi hanno trasmesso informazioni aggiornate risultanti da studi di TSO che tengono conto delle importazioni e dell'evoluzione della domanda. Secondo lo studio pubblicato da MAVIR di cui al considerando 50, il mercato ungherese necessita almeno di 5,3 GW di nuova capacità di generazione di energia elettrica supplementare entro il 2026 e di poco più di 7 GW entro la fine del periodo oggetto della previsione nel 2031. Di conseguenza la Commissione ritiene che la misura volta a promuovere l'energia nucleare persegua un obiettivo di interesse comune sancito dal trattato Euratom, contribuendo al contempo alla sicurezza dell'approvvigionamento di energia elettrica.

5.3.4. NECESSITÀ DELL'AUTO E CARENZE DEL MERCATO

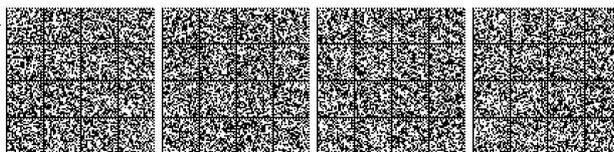
- (296) Nella decisione di avvio la Commissione ha riconosciuto che l'energia nucleare è caratterizzata da costi irrecuperabili fissi estremamente elevati e da periodi estremamente lunghi durante i quali tali costi devono essere ammortizzati. Ciò suggerisce che gli investitori che intendono entrare nel settore della produzione di energia nucleare si troveranno esposti a notevoli livelli di rischio finanziario.
- (297) La Commissione ha richiesto informazioni sui potenziali nuovi investimenti nucleari (privi di sostegno statale), sulle tempistiche (date le specifiche del mercato ungherese dell'energia elettrica), sul loro sviluppo atteso, nonché sulla modellazione del mercato a tale proposito in modo da valutare se vi sia qualsiasi carenza di mercato che possa influenzare nuovi investimenti in progetti nucleari in Ungheria e quali sarebbero tali progetti.
- (298) Come spiegato nel considerando 129 della decisione di avvio, per stabilire se gli aiuti di Stato siano necessari la Commissione deve stabilire se la misura sia destinata a una situazione nella quale la misura possa portare a un miglioramento materiale che il mercato da solo non è in grado di realizzare, ad esempio rimediando a una carenza del mercato ben definita.
- (299) L'esistenza di una carenza del mercato fa parte della valutazione della necessità degli aiuti di Stato per il conseguimento dell'obiettivo di interesse comune perseguito. Nel caso di specie, l'Ungheria persegue la promozione di nuovi investimenti nucleari come sancito nel trattato Euratom al fine di affrontare la carenza che si troverà presto ad affrontare in termini di capacità complessiva nazionale installata. Di conseguenza la Commissione deve valutare se gli aiuti di Stato siano necessari per conseguire l'obiettivo di promuovere nuovi investimenti nel settore nucleare.
- (300) A questo proposito, la Commissione ricorda le osservazioni degli interessati in merito al fatto che la Commissione dovrebbe valutare se investimenti a favore della produzione di energia elettrica in generale siano caratterizzati da una carenza del mercato. Alcune parti interessate osservano che non esisterebbe alcuna carenza del mercato a giustificazione di tali investimenti e che l'attuale basso prezzo all'ingrosso dell'energia elettrica sarebbe semplicemente una risposta al normale funzionamento del mercato. Altri interessati affermano che la Commissione dovrebbe definire come mercato rilevante nel contesto del quale valutare l'esistenza di una carenza di mercato il mercato interno liberalizzato dell'energia elettrica. Inoltre, gli stessi sostengono che anche qualora si riscontrasse la presenza di una carenza nel mercato rilevante una centrale nucleare non sarebbe la soluzione migliore per affrontarla.
- (301) Tuttavia, nella valutazione della necessità dell'aiuto, la Commissione analizza se l'obiettivo di interesse comune può essere realizzato senza l'intervento dello Stato o se esiste una carenza del mercato che impedisce il conseguimento dello stesso. Nel valutare la necessità dell'aiuto, la Commissione non deve necessariamente definire innanzitutto un mercato rilevante. Per stabilire se esista una carenza del mercato, la Commissione deve innanzitutto stabilire quale obiettivo di interesse comune venga perseguito dallo Stato membro. L'obiettivo di interesse comune di questa misura non riguarda il mercato interno dell'energia elettrica in generale o investimenti nella produzione di energia elettrica in generale; riguarda piuttosto la promozione di nuovi investimenti nucleari, come sancito dal trattato Euratom, i quali costituiscono, chiaramente, in modo innegabile parte del mercato dell'energia elettrica e contribuiranno ad affrontare la futura carenza dell'Ungheria in termini di capacità complessiva installata. In secondo luogo, la Commissione deve analizzare se la libera interazione tra domanda e offerta sul mercato dell'energia elettrica in generale assicura la possibile realizzazione di tale obiettivo di nuovi sviluppi nucleari in assenza di intervento statale. La definizione di un mercato specifico non è necessaria a tale riguardo.



- (302) La Commissione ha quindi valutato se esista una carenza del mercato in relazione all'obiettivo di promuovere nuovi investimenti nel settore nucleare in Ungheria e se si tratti di una caratteristica generale del mercato ungherese oppure di una caratteristica specifica legata esclusivamente all'energia nucleare.
- (303) Nella sezione 5.1.1.4 della presente decisione la Commissione ha concluso che il progetto non avrebbe prodotto rendimenti sufficienti a coprire i costi di un investitore privato che avrebbe potuto ottenere soltanto un finanziamento a prezzi di mercato, poiché il tasso interno di rendimento atteso dell'investimento è inferiore al costo medio ponderato del capitale utilizzato come riferimento basato sul mercato per il progetto e un investitore privato ragionevole non avrebbe pertanto investito in tali condizioni senza ulteriore sostegno da parte dello Stato.
- (304) Tenuto conto degli investimenti in energia nucleare, l'Ungheria riconosce che tale tecnologia è caratterizzata da costi di investimento concentrati nella fase iniziale estremamente elevati e da tempi di attesa molto lunghi prima che gli investitori siano remunerati.
- (305) La decisione di avvio conteneva già una descrizione del mercato ungherese dell'energia elettrica e della logica alla base della decisione dell'Ungheria di perseguire un progetto relativo a una nuova centrale nucleare, in particolare in quanto si stima che le centrali elettriche esistenti saranno presto dismesse. Come spiegato nel considerando 14 della decisione di avvio, lo studio di fattibilità sviluppato dal gruppo MVM che esamina l'attuazione e il finanziamento di una nuova centrale nucleare si basava su ipotesi secondo le quali si prevedeva che in Ungheria 6 000 MW degli 8-9 000 MW di capacità lorda installata sarebbero scomparsi entro il 2025 a causa della chiusura di centrali elettriche obsolete.
- (306) Come spiegato nei considerando 15 e 45 della decisione di avvio, il TSO ungherese, MAVIR, ha previsto una significativa carenza nella futura capacità complessiva installata in Ungheria⁽¹³²⁾. Secondo le ultime informazioni disponibili, come indicato al considerando 50 della presente decisione, le nuove stime indicano una capacità complessiva necessaria di oltre 7 GW entro il 2031. Secondo le autorità ungheresi, la produzione locale attuale di energia elettrica non riuscirà quindi, sempre più, a soddisfare la crescente domanda di energia elettrica e, di conseguenza, l'Ungheria si troverà inevitabilmente ad affrontare un divario tra domanda e offerta di energia elettrica e una crescente dipendenza dalle importazioni di energia e un aumento dei prezzi dell'energia per i consumatori finali, qualora non effettuati nuovi investimenti in impianti di produzione di energia elettrica. Il progetto da 2,4 GW di Paks II contribuirà a soddisfare tale necessità.
- (307) Le autorità ungheresi hanno inoltre fatto riferimento alla risultanza cui è giunto MAVIR secondo la quale, nonostante la significativa carenza di capacità individuata, in Ungheria la nuova capacità in fase di costruzione è relativamente esigua, come spiegato nel considerando 46 della decisione di avvio e nella tabella 2 del considerando 51 della presente decisione. La Commissione si chiede quindi se vi sia qualsiasi carenza del mercato applicabile ai nuovi investimenti nucleari in Ungheria, specifica per tali tipi di investimenti.
- (308) La Commissione rileva che i nuovi investimenti nel settore nucleare in Europa sono caratterizzati da incertezze e, in alcuni casi, potrebbero essere pianificate misure di sostegno statali. La Commissione ha esaminato le informazioni fornite dall'Ungheria in merito ai nuovi progetti nucleari in Finlandia, Francia e Slovacchia, che è stato sostenuto siano fondati su condizioni di mercato. L'Ungheria sostiene che il finanziamento da parte del mercato di tali progetti escluderebbe l'esistenza di carenze del mercato per i progetti nucleari (almeno per alcuni Stati membri). La Commissione osserva tuttavia che in Slovacchia, in Francia e nel caso di Olkiluoto 3 in Finlandia, le decisioni di investire nei progetti sono state effettuate prima della crisi economica del 2008 e prima del disastro di Fukushima, due eventi che potrebbero aver influenzato in misura significativa i parametri considerati per l'investimento. Inoltre, gli investimenti in Finlandia si basano sul modello aziendale di Mankala⁽¹³³⁾ nell'ambito del quale gli investitori finlandesi ottengono tutta la produzione di energia elettrica a prezzo di costo. Il modello Mankala dà l'opportunità ai molti azionisti che fanno parte della cooperativa di investimento di condividere i rischi connessi piuttosto che determinare una situazione nella quale uno o pochi azionisti importanti si assumono l'intero rischio di perseguire un progetto di costruzione di una centrale nucleare.
- (309) L'Ungheria ha sostenuto che Paks II dovrebbe essere paragonato al progetto Hanhikivi-1 in Finlandia che è un progetto che deve essere realizzato da Fennovoima. La Commissione rileva che il progetto Hanhikivi-1, oltre a basarsi sul modello di Mankala, presenta anche una partecipazione del 34% appartenente al costruttore dell'impianto, Rosatom. La Commissione non è in grado di confrontare i due progetti che sembrano avere un profilo

(132) A magyar villamosenergia-rendszer közép- és hosszú távú forrásoldali kapacitásfejlesztése (Sviluppo a medio e lungo termine degli impianti di produzione di energia elettrica del sistema elettrico ungherese): https://www.mavir.hu/documents/10258/15461/Forr%C3%A1selemz%C3%A9s_2016.pdf/462e9f51-cd6b-45be-b673-6f6afea6f84a (Mavir, 2016).

(133) Il Mankala è un modello aziendale ampiamente usato nel settore finlandese dell'energia elettrica, nell'ambito del quale una società a responsabilità limitata viene gestita come una cooperativa che non crea utili a beneficio dei suoi azionisti. Disponibile all'indirizzo: <http://www.ben.ee/public/Tuumakonverentsi%20ettekanded%202009/Peter%20S.%20Treialt%20-%20Mankala%20principles.pdf>, accesso effettuato il 26 ottobre 2015.



- di rischio diverso, almeno in termini di partecipazione azionaria. L'Ungheria, in veste di investitore, si assumerebbe il rischio del progetto Paks II da sola, mentre gli investitori di Mankala condivideranno l'onere. Inoltre, il costruttore della centrale, in qualità di azionista diretto del progetto Hanhikivi-1, può comportarsi in maniera diversa nel progetto Paks II nel quale è ritenuto responsabile esclusivamente dal contratto IAC e non in qualità di investitore o azionista.
- (310) Di conseguenza, i progetti nucleari già in fase di costruzione non sembrano rappresentare buoni parametri di riferimento per valutare se esistano carenze del mercato in relazione a nuovi investimenti nel settore nucleare.
- (311) Inoltre, l'Ungheria ha presentato informazioni in merito a piani in altri Stati membri per lo sviluppo di nuove centrali nucleari: Lituania, Romania, Bulgaria e Repubblica ceca. Tali piani sembrano tuttavia essere soggetti a incertezze, ancora in corso di negoziazione per quanto riguarda le misure di sostegno e la struttura di finanziamento⁽¹³⁴⁾ necessarie oppure prevedere di coprire il rischio del prezzo mediante contratti per differenza⁽¹³⁵⁾. Dato che detti piani non sembrano essersi ancora materializzati, non sembrano costituire un valido indicatore per la valutazione dell'esistenza di una carenza del mercato.
- (312) Uno studio condotto da ICF Consulting Services per la DG Affari economici e finanziari della Commissione sulla valutazione dell'impatto dello strumento di prestito Euratom⁽¹³⁶⁾ («studio ICF») rileva che i progetti nucleari presentano alcune caratteristiche uniche che possono rendere il loro finanziamento particolarmente difficile. Queste caratteristiche includono: l'elevato costo del capitale e la complessità tecnica dei reattori nucleari che presentano rischi relativamente elevati durante la concessione di licenze, la costruzione e l'esercizio; il lungo periodo di recupero del capitale; la natura spesso controversa dei progetti nucleari che creano ulteriori rischi politici, pubblici e normativi; e la necessità di approcci chiari e programmi di finanziamento per la gestione dei rifiuti radioattivi e lo smantellamento. Al di là delle sfide tradizionali associate al finanziamento, lo studio ICF rileva che gli sviluppatori di centrali nucleari devono sottostare a un controllo e a un conservatorismo maggiori da parte dei potenziali finanziatori, a causa delle attuali condizioni di mercato, ossia gli effetti continui della crisi finanziaria globale del 2008, l'incidente di Fukushima e Basilea III. Le sfide nel contesto dei finanziamenti hanno attirato un'attenzione rinnovata sul rischio del progetto⁽¹³⁷⁾. Lo studio ICF, sulla base dei pareri espressi dalle parti interessate consultate durante tale studio, rileva che le sfide in termini di finanziamento derivano meno dalla mancanza di disponibilità delle finanze del settore privato, quanto piuttosto dal fatto che i rischi associati a tali investimenti sono troppo elevati rispetto alle opportunità di investimento alternative (ossia nell'infrastruttura convenzionale e delle energie rinnovabili). Lo studio ICF conclude che il finanziamento della tecnologia nucleare è quindi poco interessante e ciò crea un divario tra il livello di investimento necessario e quello che il mercato è disposto a fornire.
- (313) I rischi finanziari correlati ai nuovi sviluppi nucleari includono: rischio di sviluppo e di preparazione del progetto, rischio di costruzione, rischio di mercato e relativo alle entrate, rischi in termini di politiche e rischi di regolamentazione. Lo studio ICF rileva che i rischi specifici per l'energia nucleare, rispetto ad altri tipi di produzione di energia elettrica, riguardano norme di sicurezza che devono essere adottate per l'energia nucleare, le quali implicano costi di costruzione più elevati e costi di esercizio maggiori rispetto ad altre tecnologie relative all'energia, nonché il ciclo di vita medio di una centrale nucleare, che è significativamente più lungo rispetto agli investimenti in infrastrutture comparabili, aspetto questo che crea rischi finanziari associati. Tale constatazione è in linea con le risultanze della valutazione della Commissione dell'aiuto di Stato a Hinkley Point C⁽¹³⁸⁾.
- (314) Secondo il parere delle parti interessate consultate per lo studio, i rischi del mercato rappresentano il principale ostacolo che impedisce gli investimenti nel nucleare. Per quanto riguarda i rischi del mercato, lo studio ICF rileva che, rispetto alle fonti di energia convenzionali che possono essere operative e generare entrate entro tre anni, i tempi per la costruzione e l'entrata in servizio delle centrali nucleari richiedono più tempo per generare entrate. Una lunga vita

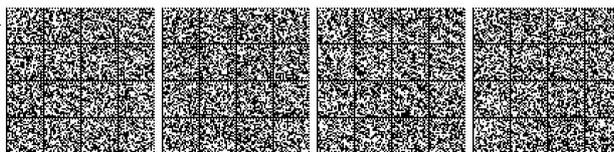
⁽¹³⁴⁾ Per quanto riguarda la Repubblica ceca, cfr.: <http://www.world-nuclear.org/info/country-profiles/countries-a-f/czech-republic/>, accesso effettuato il 26 ottobre 2015; per quanto riguarda la Lituania cfr.: <http://www.world-nuclear.org/info/Country-Profiles/Countries-G-N/Lithuania/>, accesso effettuato il 26 ottobre 2015; per quanto riguarda la Bulgaria cfr.: <http://www.world-nuclear.org/info/Country-Profiles/Countries-A-F/Bulgaria/>, accesso effettuato il 21 giugno 2016.

⁽¹³⁵⁾ Per quanto riguarda la Romania cfr.: <http://economie.hotnews.ro/stiri-companii-20436128-nuclearelectrica-solicita-actionarilor-aprobarea-memorandumului-intelegere-care-semna-companie-chineza-pentru-construirea-unitatilor-3-4-cernavoda.htm>, accesso effettuato il 21 giugno 2016.

⁽¹³⁶⁾ Studio del 2 novembre 2015, non ancora pubblicato, pagina 35.

⁽¹³⁷⁾ Studio del 2 novembre 2015, non ancora pubblicato, pagina 35.

⁽¹³⁸⁾ SA.34947 (2013/C) (ex 2013/N) — Regno Unito — Sostegno della centrale nucleare di Hinkley Point C.

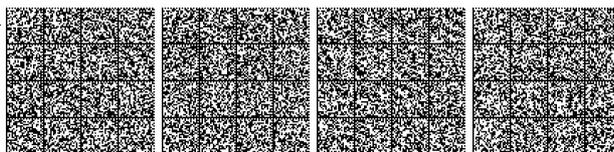


- della centrale implica anche che i rendimenti vengono guadagnati nel lungo termine, a differenza del breve e medio termine ottenibile per investimenti in fonti di energia convenzionali. Dal momento che è difficile prevedere con precisione i prezzi dell'energia su un lungo periodo di tempo, gli investitori si basano sulle proiezioni dei prezzi futuri dei combustibili fossili, sulla penetrazione delle energie rinnovabili nel settore e sull'accesso delle energie rinnovabili alle condizioni di rete e sul prezzo futuro del carbonio⁽¹³⁹⁾. Mentre i prezzi dei combustibili fossili sono fissati dal mercato e sono intrinsecamente incerti, il prezzo del carbonio è in qualche misura determinato dalla politica. Lo studio ICF ritiene che sia incerto se il prezzo del carbonio sarà sufficientemente elevato in futuro da garantire la competitività della tecnologia non fossile, ivi inclusa dell'energia nucleare.
- (315) Inoltre, la Commissione prende atto del fatto che esiste di norma una notevole incertezza in merito ai prezzi dell'energia elettrica nel lungo termine in quanto i prezzi futuri nei mercati a monte del gas, del carbone e del petrolio, nonché le politiche future in materia di negoziazione di energie rinnovabili, energia nucleare ed emissioni influenzeranno i prezzi futuri dell'energia elettrica e sono estremamente difficili da prevedere. Tale conclusione è corroborata altresì dallo stato di progetti analoghi nell'Unione, nel contesto dei quali la certezza del flusso di entrate e la garanzia di una produzione di energia elettrica è stato cruciale per l'adozione delle decisioni di investimento. Inoltre, l'attuale tendenza verso prezzi inferiori dell'energia elettrica in Europa e l'aumento del fabbisogno nei mercati dell'energia elettrica per la generazione flessibile di energia aumentano l'incertezza riguardo al flusso futuro di entrate di una centrale nucleare che produce un carico di base non flessibile.
- (316) Lo studio ICF individua altresì un ulteriore elemento di rischio del mercato che riguarda l'affidabilità creditizia dello sviluppatore/del responsabile dei servizi di distribuzione per il progetto e dello Stato membro che sostiene finanziariamente il progetto. L'affidabilità creditizia influisce sui costi della finanza e potrebbe renderli troppo elevati per gli investimenti privati.
- (317) Lo studio ICF rileva inoltre che la lunga durata del progetto finanziario e iniziale delle centrali nucleari può renderle soggette ai rischi derivanti da variazioni del sostegno pubblico e politico, aspetto questo che può compromettere la redditività commerciale e finanziaria dei progetti nucleari. Di conseguenza, gli investitori cercano rassicurazione e certezza in merito al fatto che una volta costruite le centrali il contratto di approvvigionamento dell'energia o la vita di esercizio stimata dell'impianto saranno soddisfatti. Le preoccupazioni degli investitori sono legate altresì a norme di regolamentazione che possono cambiare durante il ciclo di vita di una centrale nucleare e potrebbero richiedere ulteriori investimenti di capitale o un aumento dei costi di esercizio. Gli investitori sono cauti nel finanziare tali progetti, a meno che non siano sufficienti contingenze per migliorare la sicurezza. Questo aspetto è particolarmente importante quando una centrale nucleare raggiunge la fine della sua vita normale e subisce un prolungamento della vita che richiede una nuova licenza, la quale impone il soddisfacimento di condizioni supplementari⁽¹⁴⁰⁾. Le parti interessate consultate hanno indicato che il rischio politico e di regolamentazione costituisce il terzo ostacolo più importante agli investimenti nelle centrali nucleari.
- (318) Lo studio rileva che anche la liberalizzazione del mercato può avere un impatto negativo sul livello degli investimenti nell'energia nucleare rispetto ad altre tecnologie di produzione di energia, a causa del maggiore investimento richiesto. Il quadro normativo in ciascuno Stato membro svolge poi un ruolo, in quanto influisce sulla capacità del fornitore di servizi di generare utili e quindi influenza il valore dell'impresa e la sua capacità di finanziare lo sviluppo nucleare dal proprio bilancio o mediante finanziamenti a lungo termine concessi da istituti finanziari. Un altro ostacolo finanziario ai nuovi investimenti nucleari riguarda le recenti norme del comitato Basilea III in materia di mercati dei capitali che aumentano il capitale che le banche devono detenere per sostenere prestiti a lungo termine come ad esempio i prestiti per lo sviluppo di centrali nucleari⁽¹⁴¹⁾.
- (319) Tali conclusioni sarebbero in linea con le osservazioni delle autorità ungheresi che sostengono che le imprese del settore privato, nonché i bilanci statali, sono soggette a limiti in termini di esposizione finanziaria che possono assumersi per singoli progetti con grandi esigenze di finanziamento, lunghi periodi di costruzione e rischi relativi alla consegna e alla messa in servizio in assenza di protezione contro lavori di costruzione che determinano sforamenti in termini di tempistiche e di bilancio. Lo storico relativo agli investimenti è più elevato nel settore del petrolio e del gas rispetto a quello dei servizi pubblici, in particolare a seguito del recente deterioramento delle valutazioni di tali imprese. Se investono, è consuetudine che le imprese che offrono servizi pubblici investano a fianco di loro pari in modo da condividere i rischi.

⁽¹³⁹⁾ Studio del 2 novembre 2015, non ancora pubblicato, pagina 37.

⁽¹⁴⁰⁾ Studio del 2 novembre 2015, non ancora pubblicato, pagina 38.

⁽¹⁴¹⁾ Studio del 2 novembre 2015, non ancora pubblicato, pagina 39.



- (320) La modellazione effettuata ai fini dello studio ICF mostra che nel complesso gli investimenti in centrali nucleari mancheranno di competitività fino al 2030, tuttavia tale mancanza di competitività decrescerà marcatamente dal 2040 in poi. In ogni caso, nello scenario peggiore che prevede un clima economico sfavorevole i nuovi investimenti saranno pressoché assenti per l'intero periodo⁽¹⁴²⁾. Lo studio ICF ha inoltre rilevato che il mercato offrirà maggiore competitività dopo il 2030, in quanto i prezzi del carbonio e dell'energia continueranno ad aumentare dopo il 2030. Lo studio ICF utilizza la modellazione della sensitività per valutare l'evoluzione del prezzo del carbonio e la sua influenza sugli investimenti nelle centrali nucleari. Detto studio ritiene che nessuno degli scenari di prezzo del carbonio riuscirebbe ipoteticamente a rendere redditizia l'energia nucleare nel periodo 2020-2025.
- (321) Inoltre, informazioni provenienti dai servizi di rating del credito⁽¹⁴³⁾ rese pubbliche mostrano che la costruzione di nuove centrali nucleari è in genere negativa ai fini del credito, mentre l'uscita dal settore nucleare è stato dimostrato sia positiva per i servizi pubblici.
- (322) La modellazione e le conclusioni dello studio ICF si applicano anche alla situazione del mercato in Ungheria la quale, come spiegato ai precedenti considerando 305 e 306, si prevede dovrà affrontare una carenza significativa nella futura capacità complessiva installata. Considerando gli elementi di cui alla presente sezione 5.3.4, la Commissione ritiene quindi che vi sia una carenza del mercato finanziario che influenza nuovi investimenti nel settore nucleare, la quale si applica anche ai nuovi investimenti nel settore nucleare in Ungheria.
- (323) Si potrebbe, naturalmente, sostenere che nel contesto della presente decisione i principali rischi legati allo sviluppo, alla preparazione e alla costruzione del progetto siano mitigati, almeno in una certa misura, dal contratto IAC chiavi in mano. Tuttavia, ciò non attenua comunque i rischi di mercato e di entrate, nonché i rischi politici e normativi per quanto riguarda il progetto Paks II. Di conseguenza la misura appare necessaria per realizzare l'obiettivo di promuovere nuovi investimenti nel settore nucleare in Ungheria.

5.3.5. STRUMENTO ADEGUATO

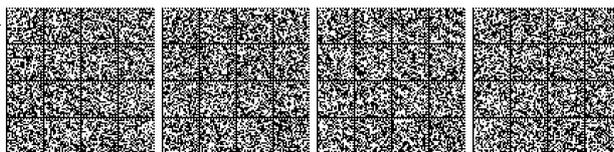
- (324) Nella sua valutazione la Commissione deve stabilire se la misura proposta sia uno strumento di intervento adeguato per realizzare l'obiettivo di interesse comune della promozione dell'energia nucleare.
- (325) La misura assume la forma di una misura d'investimento concessa dallo Stato ungherese a Paks II per lo sviluppo del progetto. L'Ungheria ha confermato di non prevedere di concedere alcun sostegno operativo a Paks II durante il suo esercizio e che gli aiuti di Stato copriranno soltanto i costi di investimento per il completamento del progetto.
- (326) A seguito della decisione di avvio, l'Ungheria non ha fornito informazioni su potenziali strumenti alternativi che potrebbero incentivare nuovi investimenti nell'energia nucleare.
- (327) Altri regimi e strumenti in materia di politiche, come i prestiti preferenziali o le riduzioni fiscali non sarebbero sufficienti, secondo la Commissione, per conseguire lo stesso risultato, tenuto conto delle specificità del progetto e dell'entità delle risorse finanziarie e di altro tipo necessarie, nonché della potenziale carenza del mercato individuata.
- (328) Di conseguenza la Commissione ritiene che la misura costituisca uno strumento adeguato per la costruzione dei due nuovi reattori di Paks II.

5.3.6. EFFETTO DI INCENTIVAZIONE

- (329) Affinché la misura abbia un effetto di incentivazione, la stessa deve modificare il comportamento dell'impresa interessata in modo tale da fare sì che quest'ultima si impegni in un'attività supplementare che essa non avrebbe potuto svolgere in assenza della misura o che avrebbe potuto svolgere soltanto in misura limitata o in maniera diversa.
- (330) La Commissione rileva che Paks II è un'impresa che è stata costituita dallo Stato con l'unico obiettivo di sviluppare e gestire le unità 5 e 6 della centrale nucleare. Come descritto ai precedenti considerando 12, 26 e 27, lo Stato ungherese ha deciso di fornire il contributo finanziario a Paks II al fine di realizzare detto obiettivo.

⁽¹⁴²⁾ Studio del 2 novembre 2015, non ancora pubblicato, pagina 60.

⁽¹⁴³⁾ Moody's Investor Service, Nuclear Generation's Effect on Credit Quality, disponibile all'indirizzo: https://www.oecd-nea.org/ndd/workshops/wpne/presentations/docs/2_2_LUND_OECD_Sept%2019_Lund_Moodys_Nuclear_Generations_effect_on_Credit_Quality.pdf, accesso effettuato il 13 luglio 2016.



(331) A tale riguardo, la Commissione osserva che il progetto non potrebbe altrimenti andare avanti in considerazione del fatto che le risorse finanziarie e di altra natura necessarie non sarebbero né disponibili né accessibili al beneficiario, il quale non possiede altre attività capaci di generare entrate e presenta una struttura del capitale fornita e definita interamente dallo Stato. Ciò è stato confermato nell'indagine formale, nel contesto della quale la Commissione ha constatato che il progetto non produrrebbe rendimenti sufficienti senza il sostegno dello Stato ungherese (cfr. analisi di cui alla sezione 5.1.1 della presente decisione).

(332) Di conseguenza l'aiuto di Stato incentiva la realizzazione dell'obiettivo di interesse comune mediante lo sviluppo della centrale nucleare.

5.3.7. PROPORZIONALITÀ

(333) Per valutare la proporzionalità di una misura, la Commissione deve garantire che una misura si limiti al minimo necessario che consente il buon esito del progetto per il conseguimento dell'obiettivo comune perseguito.

(334) Nel caso di specie, il beneficiario riceverebbe un contributo finanziario per la costruzione di impianti di produzione di energia elettrica senza affrontare alcun rischio legato ai costi di rifinanziamento che altri operatori del mercato dovrebbero affrontare.

(335) Diverse osservazioni pervenute alla Commissione sostengono che poiché il progetto sarà realizzato senza che si sia tenuta una procedura di gara, non è possibile stabilire se la misura che copre i costi totali sia limitata al minimo necessario per realizzare il progetto.

(336) La Commissione osserva che le norme in materia di aiuti di Stato non richiedono che una procedura di gara stimi i costi e le entrate. Una procedura di gara è soltanto uno dei diversi mezzi tramite i quali è possibile effettuare una stima. Di conseguenza, il fatto che l'Ungheria non abbia scelto Paks II come beneficiario della misura in seguito a un processo di procedura di gara non costituisce in e di per sé una sovracompensazione.

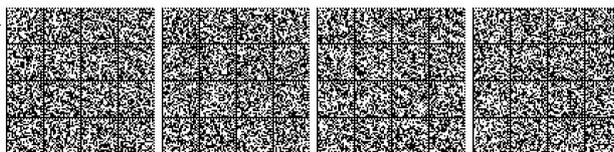
(337) Per quanto riguarda le affermazioni secondo le quali le autorità ungheresi non avrebbero esaminato il sostegno minimo necessario per rendere il progetto realizzabile e ha scelto di finanziare integralmente il progetto, la Commissione ritiene in effetti che, a causa della carenza del mercato presente, la totalità dei finanziamenti per la costruzione dei due nuovi reattori di Paks II debba essere considerata costituire un aiuto di Stato, come confermato nella sezione 5.1 della presente decisione.

(338) Per quanto riguarda l'eventuale sovracompensazione del beneficiario a causa della misura, la Commissione ricorda la sua analisi economica la quale, alla sezione 5.1., giunge alla conclusione che il progetto non sarebbe redditizio di per sé in quanto il tasso interno di rendimento previsto non supererebbe il costo medio ponderato del capitale del mercato dato che le entrate generate non coprirebbero i costi iniziali e successivi del progetto, nemmeno nel contesto di scenari piuttosto ottimistici. Nella sua valutazione la Commissione ha rilevato che il livello del tasso interno di rendimento basato sulle previsioni dei prezzi di mercato e su altri parametri considerati sia conforme al mercato. Nel determinare tale divario tra il costo del capitale e i rendimenti, la Commissione ha quindi preso pienamente in considerazione il contributo che si prevede le entrate commerciali (vendita dell'energia elettrica) diano a favore della redditività del progetto. Infatti, i costi attesi del progetto sono stati confrontati con i rendimenti attesi e l'Ungheria non prevede la concessione di risorse statali supplementari.

(339) A causa del fatto che il costo del capitale per il progetto è superiore ai rendimenti previsti, la Commissione ritiene che l'aiuto di Stato concesso dall'Ungheria sia, nella sua interezza, necessario e proporzionato per la costruzione del progetto e che la sovracompensazione sia esclusa a tale proposito. Come confermato dall'Ungheria, per la fase di esercizio non viene concesso alcun sostegno supplementare.

(340) A questo proposito, come spiegato nei considerando 96 e 97, l'Ungheria si è impegnata a fare in modo che Paks II utilizzi le risorse statali esclusivamente per il progetto e che qualsiasi eccedenza generata venga restituita al bilancio dello Stato. Secondo la Commissione, tale impegno esclude qualsiasi utilizzo di risorse statali che comportino utili supplementari per il Paks II che vadano al di là di quanto necessario per garantire la redditività economica del beneficiario e garantisce che l'aiuto sia limitato al minimo.

(341) Altre osservazioni sottolineano che l'aiuto di Stato non sarebbe limitato soltanto all'attuazione dell'investimento, ma che sarebbe concesso anche nella fase di esercizio, aspetto questo che potrebbe portare a una sovracompensazione di Paks II. A questo proposito la Commissione ricorda che l'Ungheria ha indicato che non fornirà alcun sostegno statale supplementare alla misura notificata in questione. Inoltre, la Commissione ricorda che, in base alle informazioni supplementari presentate dall'Ungheria il 28 luglio 2016, qualsiasi nuovo sostegno a favore di Paks II sarebbe comunque soggetto all'approvazione dell'aiuto di Stato.



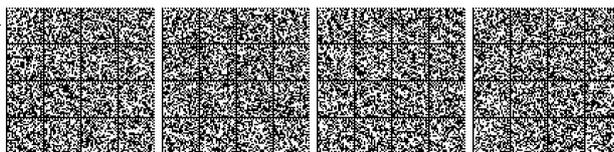
- (342) La Commissione ha esaminato se potrebbero verificarsi eventuali sovracompenzazioni nel caso in cui il beneficiario della misura realizzasse rendimenti, durante l'esercizio dei reattori, che risultassero essere superiori a quelli stimati dalla Commissione nei suoi calcoli del tasso interno di rendimento (cfr. sezione 5.1). In particolare la Commissione ha analizzato che cosa accadrebbe se Paks II potesse reinvestire eventuali utili non versati allo Stato sotto forma di dividendi al fine di sviluppare o acquistare impianti di produzione di energia elettrica e quindi rafforzare la propria posizione sul mercato. A tal fine, la Commissione osserva che, in base alle informazioni supplementari presentate dall'Ungheria il 28 luglio 2016 [cfr. considerando 96], il beneficiario non può reinvestire nell'estensione della capacità o della vita proprie di Paks II o nell'installazione di capacità supplementari di produzione, diverse da quelle dei reattori 5 e 6 che costituiscono l'oggetto della presente decisione.
- (343) Tenuto conto degli elementi di cui alla presente sezione 5.3.7, la Commissione è del parere, in particolare alla luce delle informazioni supplementari della notifica di cui ai considerando 96 e 97, che il beneficiario dovrebbe ricompensare lo Stato per aver messo a disposizione la centrale e non dovrebbe trattenere utili in eccesso oltre a quelli strettamente necessari per assicurare la sua operatività economica e la sua redditività. Di conseguenza la misura è proporzionata.

5.3.8. POTENZIALI DISTORSIONI DELLA CONCORRENZA, EFFETTI SUGLI SCAMBI ED EQUILIBRIO GENERALE

- (344) Affinché la misura sia compatibile con il mercato interno, gli effetti negativi della misura in termini di distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi tra Stati membri devono essere limitati e controbilanciati da effetti positivi in termini di contributo al conseguimento dell'obiettivo di interesse comune. In particolare, dopo aver stabilito l'obiettivo della misura, è obbligatorio ridurre al minimo gli effetti negativi potenziali della misura sulla concorrenza e sugli scambi.
- (345) Nella decisione di avvio, la Commissione ha individuato tre modalità attraverso le quali si potrebbero verificare possibili distorsioni della concorrenza. Innanzitutto, si potrebbe avere un aumento della possibile concentrazione di mercato in seguito alla futura fusione dei ruoli di proprietario e gestore della CN Paks attualmente in esercizio e di Paks II. In secondo luogo, la Commissione nutreva dubbi sul fatto che le nuove capacità di carico di base caratterizzate da un elevato fattore di carico possano costituire una barriera all'ingresso nel mercato da parte di nuovi attori e spostare ulteriormente verso il basso la curva di merito di una certa quantità di capacità di produzione esistente a costi maggiori. A questo proposito, la Commissione ha esaminato i seguenti parametri: i) gli effetti potenziali della misura sul mercato ungherese; ii) gli effetti transfrontalieri potenziali della misura; iii) gli effetti potenziali dell'esercizio in parallelo della CN Paks e di Paks II. Infine, è stata rilevata una potenziale distorsione nella misura in cui la Commissione ha sospettato che Paks II possa causare un certo rischio di liquidità del mercato all'ingrosso limitando il numero di offerte disponibili sul mercato.

5.3.8.1. *Maggiore possibile concentrazione del mercato*

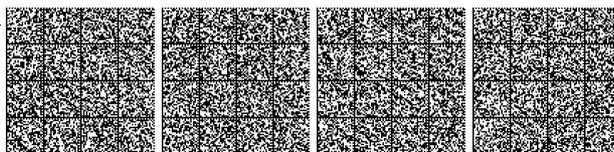
- (346) A seguito dei dubbi espressi dalla Commissione sulla possibile concentrazione del mercato nella decisione di avvio, alcune affermazioni formulate dagli interessati fanno altresì riferimento a una possibile fusione di Paks II e dell'operatore delle quattro unità della CN Paks attualmente in esercizio. Ciò è stato negato dal gruppo MVM e da Paks II, nonché dallo Stato ungherese.
- (347) La Commissione rileva che il mercato ungherese della produzione di energia elettrica è caratterizzato da una concentrazione di mercato relativamente elevata nell'ambito della quale l'attuale centrale nucleare di Paks (gruppo MVM) fornisce circa il 50% della produzione nazionale. Tali concentrazioni del mercato potrebbero pregiudicare un'efficiente concorrenza di mercato in quanto possono ostacolare l'ingresso di nuovi attori del mercato e possono costituire un rischio di liquidità limitando il numero di offerte disponibili.
- (348) Si prevede che i due nuovi reattori nucleari di Paks II entrino in funzione in un momento in cui i quattro reattori nucleari esistenti non saranno ancora stati dismessi. La Commissione ha sottolineato nella decisione di avvio che, a meno che i gestori di CN Paks e Paks II non vengano tenuti separati e non possano essere considerati indipendenti e non collegati tra loro, ciò potrebbe provocare un effetto distorsivo sul mercato ungherese.
- (349) La Commissione riconosce che Paks II è attualmente legalmente indipendente dal gruppo MVM. Tuttavia, la Commissione aveva espresso preoccupazioni in merito al fatto che tale separazione giuridica fosse insufficiente o che potesse non essere mantenuta senza ulteriori garanzie al riguardo. La Commissione era altresì preoccupata per possibili collegamenti futuri di Paks II con le imprese controllate dello Stato attive nel settore dell'energia che avrebbero potuto rafforzare la loro influenza sul mercato dell'energia ungherese.



- (350) Innanzitutto, la Commissione osserva che l'obiettivo della misura ungherese è la sostituzione graduale delle capacità nucleari esistenti presso la CN Paks tra il 2025 e il 2037. È in effetti previsto che vi sia un periodo durante il quale tutti e quattro i reattori attualmente in esercizio opererebbero in parallelo con quelli di Paks II; si prevede che tale periodo sia limitato all'arco di tempo compreso tra il 2026 e il 2032 e, comunque, con la dismissione di tutte le sue capacità di produzione di energia nucleare entro il 2037, la quota di mercato del gruppo MVM diminuirà notevolmente.
- (351) In secondo luogo, la Commissione ricorda [cfr. considerando 102] che l'Ungheria ha sostenuto che il gruppo MVM e Paks II sono indipendenti e non collegate tra loro per i seguenti motivi
- a) le due entità sono gestite da dipartimenti governativi diversi (il gruppo MVM è gestito dal ministero dello Sviluppo nazionale attraverso l'impresa Hungarian National Asset Management Inc., mentre Paks II è gestita dall'ufficio del Primo ministro);
 - b) non esiste una direzione comune o condivisa nel consiglio di amministrazione di ciascuna impresa;
 - c) esistono misure di salvaguardia atte a garantire che informazioni commerciali sensibili e riservate non siano scambiate tra le società;
 - d) i poteri decisionali di ciascuna impresa sono separati e distinti tra loro.
- (352) Ciò è stato altresì ribadito dal gruppo MVM, il quale ha sottolineato che il gruppo MVM e Paks II sono due imprese di produzione di energia elettrica distinte, come qualsiasi altro concorrente, e che non vi è motivo per presumere alcun coordinamento o alcuna attività congiunta, o che le due imprese siano combinate. Inoltre, il gruppo MVM sostiene che la propria strategia comprenda possibili investimenti che possono competere con Paks II in futuro.
- (353) In terzo luogo, la Commissione ricorda le informazioni supplementari presentate dall'Ungheria e citate al considerando 117, secondo le quali Paks II, i suoi successori e affiliati saranno totalmente separati dal punto di vista giuridico e strutturale ai sensi dei punti 52 e 53 della comunicazione sui criteri di competenza giurisdizionale della concentrazione, e saranno mantenuti, gestiti e fatti operare in maniera indipendente e non collegata dal gruppo MVM e da tutte le sue imprese, i suoi successori e le sue affiliate e altre imprese controllate dallo Stato attive nella generazione e nella vendita all'ingrosso o al dettaglio di energia.
- (354) La Commissione è convinta che tali informazioni supplementari coprano tutte le sue preoccupazioni riguardo a possibili concentrazioni e collegamenti futuri tra entità storiche che operano nel settore dell'energia sul mercato ungherese dell'energia elettrica. Non esiste la possibilità che Paks II sia attualmente legata né al gruppo MVM né ad altre società controllate dallo Stato operanti nel settore dell'energia e, di conseguenza, non esiste alcuna possibilità che detta impresa possa aumentare la propria influenza sul mercato durante l'esercizio delle quattro unità attualmente in esercizio nella CN Paks e oltre.

5.3.8.2. *Barriera all'ingresso di nuovi attori del mercato*

- (355) Per quanto riguarda i dubbi della Commissione sul fatto che le nuove capacità possano costituire una barriera all'ingresso di nuovi attori del mercato, alcune osservazioni hanno sottolineato che le centrali nucleari sono impiegate per coprire un'elevata capacità di carico di base alla quale viene data la priorità al momento dell'alimentazione nella rete e, grazie ai loro bassi costi di esercizio, le centrali nucleari sono quindi altresì meglio posizionate sul lato dell'offerta del mercato.
- (356) La Commissione ha analizzato l'impatto sulla concorrenza della misura su altri attori presenti nel mercato ungherese e nei mercati limitrofi. Ha inoltre esaminato in maniera specifica il periodo dell'esercizio parallelo delle quattro unità attualmente in esercizio di CN Paks e di Paks II, ossia il periodo previsto tra il 2026 e il 2032.
- a) *Effetti potenziali della misura sul mercato ungherese*
- (357) La Commissione ricorda che l'esercizio delle unità 5 e 6 di Paks II è destinato a compensare la perdita di capacità che si verificherà nel momento in cui le unità 1-4 della CN Paks saranno gradualmente dismesse rispettivamente entro la fine del 2032, del 2034, del 2036 e del 2037, senza che sia prevista una prospettiva di ulteriore estensione della loro vita (cfr. considerando 10). Le due nuove unità 5 e 6 di Paks II sono destinate a entrare in esercizio rispettivamente nel 2025 e nel 2026. Tale evoluzione delle capacità nucleari è presunta anche nello studio pubblicato da MAVIR nel 2016 (cfr. considerando 20).



- (358) La Commissione ricorda che l'energia elettrica attualmente generata dalla CN Paks fornisce il 36 % del consumo complessivo di energia elettrica dell'Ungheria, valore questo che diminuirà in considerazione della crescita attesa della domanda di cui al considerando 50. Si prevede inoltre che Paks II generi una produzione analoga a questa dopo che la CN Paks sarà stata gradualmente dismessa.
- (359) Tenuto conto della natura di sostituzione della capacità del progetto Paks II, la Commissione osserva che, nel 2037, quando tutte e quattro le unità della CN Paks saranno state dismesse la carenza futura prevista in termini di capacità complessiva nazionale installata prevista dal TSO, come spiegato nel considerando 50, ritornerebbe ai livelli precedenti (cfr. anche la figura 7 del considerando 108), ossia la capacità di 2,4 GW di Paks II non comporterà un aumento a lungo termine del livello totale di capacità installata di produzione di energia nucleare in Ungheria.
- (360) La Commissione osserva altresì che l'elenco degli investimenti in corso o di quelli nuovi approvati presso impianti di produzione di energia elettrica è piuttosto breve (cfr. tabella 2 al considerando 51) Considerando questi dati, la Commissione ritiene che l'Ungheria rimarrà un importante importatore netto in seguito alla dismissione delle quattro unità della CN Paks attualmente in esercizio.
- (361) Come spiegato al precedente considerando 93, l'Ungheria ha sostenuto che, in base all'analisi di NERA, in assenza della misura notificata, la capacità di 2,4 GW fornita da Paks II sarebbe invece generata da OCGT e CCGT commerciali. Anche con Paks II, ci sarà spazio sul mercato per nuove capacità a gas o di altra natura. Lo studio NERA suggerisce che pur sostituendo la maggior parte della capacità della centrale di Paks II con una nuova capacità a gas in Ungheria, il paese rimarrebbe fortemente dipendente dalle importazioni di energia elettrica.
- (362) Per quanto riguarda l'utilizzo di tecnologie possibili oltre a Paks II, la Commissione ricorda l'affermazione dell'Ungheria secondo la quale le decisioni attuali e storiche di ingresso di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili dipendono in maniera cruciale dai programmi nazionali di sovvenzione, piuttosto che dai prezzi di mercato [cfr. considerando 107, lettera a)]. La Commissione riconosce la strategia nazionale dell'Ungheria per l'energia⁽¹⁴⁴⁾ prevede l'inclusione dell'energia da fonti rinnovabili nel suo mix energetico in conformità con il pacchetto per il clima e l'energia 2020⁽¹⁴⁵⁾ dell'Unione, gli obiettivi nazionali per l'energia da fonti rinnovabili definiti nella direttiva sull'energia da fonti rinnovabili⁽¹⁴⁶⁾ e gli obiettivi chiave del quadro per il clima e l'energia 2030⁽¹⁴⁷⁾. La Commissione rileva che i costi variabili⁽¹⁴⁸⁾ delle tecnologie che utilizzano fonti energetiche rinnovabili sono tradizionalmente inferiori a causa della loro natura dipendente dal combustibile rispetto a quelli della tecnologia nucleare. Inoltre, tenuto conto degli obiettivi e degli obblighi europei e nazionali citati in materia di energia da fonti rinnovabili, l'Ungheria non costituisce un'eccezione nel mettere in atto meccanismi di sostegno al fine di portare sulla rete nuove centrali che generano energia elettrica da fonti rinnovabili. La Commissione osserva che una parte del regime per le energie rinnovabili dell'Ungheria, denominato METÁR, è operativa dal gennaio 2017⁽¹⁴⁹⁾, mentre altre parti del regime relative a produttori di maggiori dimensioni che generano energia da fonti energetiche rinnovabili sono attualmente in attesa dell'approvazione dell'aiuto di Stato da parte della Commissione.
- (363) La Commissione ricorda che, secondo lo studio pubblicato da MAVIR nel 2016 [cfr. considerando 20], l'attuale parco di centrali a carbone (lignite) [cfr. figure 1 e 2 del considerando 43] dovrà essere gradualmente dismesso tra il 2025 e il 2030, aspetto questo che consentirebbe l'accesso alla rete a impianti supplementari, in particolare, in considerazione del fatto che le tecnologie intermittenti di cui al considerando 362 richiederebbero la coesistenza anche di capacità complementari e flessibili.
- (364) La misura ungherese è progettata come un sostegno all'investimento e, quando le unità di produzione saranno entrate in esercizio, non sarà concesso alcun ulteriore supporto operativo a Paks II che sarà quindi esposta a rischi di mercato.

⁽¹⁴⁴⁾ Cfr. considerando 20.

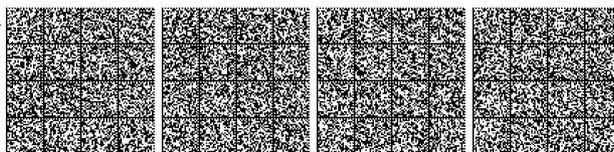
⁽¹⁴⁵⁾ http://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2020/index_it.htm.

⁽¹⁴⁶⁾ Direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 16).

⁽¹⁴⁷⁾ http://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2030/index_it.htm.

⁽¹⁴⁸⁾ I costi variabili di un'unità di generazione di energia elettrica sono quelli che determinano tipicamente il prezzo finale di una unità di energia elettrica generata.

⁽¹⁴⁹⁾ Segnalato alla Commissione nel quadro del caso SA.47331 (2017/X) ai sensi del regolamento generale di esenzione per categoria [regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato (GU L 187 del 26.6.2014, pag. 1)].



(365) I prezzi dell'energia elettrica sono determinati principalmente dai costi marginali dei generatori che partecipano a un determinato mercato. Le tecnologie rinnovabili presentano costi marginali bassi in quanto la maggior parte di esse può operare senza costi del carburante. Anche la tecnologia nucleare presenta bassi costi di gestione e segue le energie rinnovabili nella classifica del cosiddetto ordine di merito. Sebbene a causa dei loro costi del carburante le centrali a carbone operino tipicamente con un tasso di costi marginali più costoso rispetto alle centrali nucleari, tuttavia, a fronte dei prezzi dei permessi per le basse emissioni di carbonio, i costi di gestione di una centrale a carbone sono solitamente inferiori rispetto a quelli di una centrale con CCGT. Ciò significa che le tecnologie che presentano costi di esercizio più elevati possono aumentare i prezzi, di conseguenza, non si prevede che la presenza dell'energia nucleare nel mix energetico aumenti di per sé il prezzo dell'energia elettrica in Ungheria e l'energia nucleare si adatterà quindi ai prezzi esistenti piuttosto che dettarli.

b) *Potenziali effetti transfrontalieri della misura*

(366) Tanto l'Ungheria quanto numerosi interessati hanno sottolineato che il mercato dell'energia da valutare sia più ampio del territorio del singolo Stato, principalmente in considerazione del livello di interconnessione eccellente e del fatto che la misura comporta distorsioni della concorrenza che interessano, quanto meno, gli Stati membri vicini all'Ungheria.

(367) La Commissione osserva che, come illustrato dalla figura 5 al considerando 49 della presente decisione, l'equilibrio tra importazioni ed esportazioni degli scambi di energia elettrica dell'Ungheria è negativo verso quasi tutti gli Stati membri limitrofi. La Commissione prende altresì atto del fatto che l'Ungheria è un importatore netto complessivo, la figura 1 al considerando 43 mostra infatti che circa il 30 % della domanda del paese derivava da importazioni nel 2015, ossia circa 13 TWh. La Commissione ricorda che, come è stato spiegato nella figura 2 al considerando 43 della decisione di avvio, nel 2014 il livello di importazioni si attestava allo stesso livello.

(368) La Commissione ritiene che quello dell'Ungheria sia un mercato dell'energia elettrica altamente integrato all'interno dell'Unione europea, con una capacità di interconnessione pari a circa il 75 per cento della capacità di produzione totale interna installata. Inoltre, come indicato nelle tabelle 4 e 5 del considerando 105, le capacità di interconnessione aumenteranno notevolmente entro il 2030, aspetto questo che dovrebbe consentire ai flussi commerciali di continuare a raggiungere la zona di prezzo ungherese.

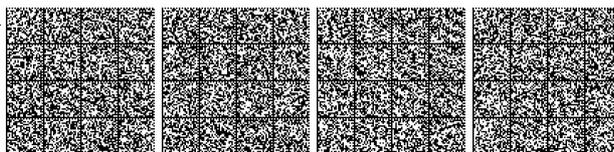
(369) Quanto spiegato in precedenza al considerando 365 è ritenuto valido anche in un contesto transfrontaliero. La costruzione di Paks II creerà in futuro una pressione al ribasso sui prezzi del mercato ungherese in quanto il costo marginale dell'energia elettrica prodotto da Paks II rappresenta un costo relativamente basso rispetto alla capacità alternativa di OCGT e CCGT che sarebbe altrimenti costruita secondo NERA. Tuttavia, lo studio NERA ha dimostrato che Paks II rimarrà un'entità che si adeguerà ai prezzi esistenti e i prezzi in Ungheria continueranno a essere fissati a livelli superiori da altre centrali. Di conseguenza le importazioni in Ungheria continueranno a essere redditizie.

(370) La Commissione ha tenuto conto delle osservazioni presentate dall'Ungheria relative ai possibili effetti di Paks II in un contesto di mercato più ampio. Come è stato spiegato al considerando 112, la valutazione di NERA in merito ai mercati immediatamente limitrofi con i quali l'Ungheria presenta attualmente un accoppiamento di mercato (Ungheria + Slovacchia + Romania) mostra che le quote di mercato combinate del gruppo MVM e di Paks II nel mercato accoppiato di Ungheria + Slovacchia + Romania non supererebbe il 20 % (cfr. figura 10 del considerando 112).

(371) Per quanto riguarda altri mercati limitrofi, si prevede che gli effetti della nuova centrale Paks II siano meno significativi a causa della mancanza di accoppiamento del mercato con tali zone di prezzo, nonché delle più limitate capacità di interconnessione (esistenti e pianificate) verso tali Stati membri (cfr. tabelle 3 e 4).

c) *Effetti potenziali dell'esercizio in parallelo di CN Paks e Paks II*

(372) Come spiegato nei considerando 98–99 e nei considerando 241–244, la costruzione di centrali nucleari è soggetta a ritardi per diversi motivi che allungano i tempi di costruzione. La Commissione riconosce che esiste già un notevole ritardo nell'attuazione del progetto rispetto al calendario originario, [...]. Inoltre, come si può desumere dalla tabella 3 al considerando 99, la tecnologia offerta da JSC NIAEP è soggetta a ritardi medi di 2 anni in Russia, il mercato interno del contraente, nel quale quest'ultimo ha costruito la maggioranza dei suoi impianti. Tali ritardi sono significativamente più elevati quando il progetto viene effettuato fuori della Russia (in India, fino a 7 anni). L'Ungheria sostiene che Paks II dovrebbe essere la prima centrale nucleare con tecnologia VVER III+ commissionata nell'UE, nella quale devono essere soddisfatti i requisiti in materia di sicurezza nucleare più stringenti e la parte

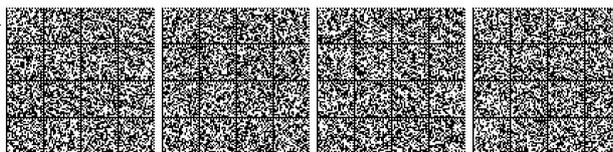


tecnicamente non esentata del progetto sarà approvvigionata in linea con i requisiti per gli appalti UE. Si può ragionevolmente prevedere che ciò potrebbe causare ulteriori ritardi. Di conseguenza, secondo la Commissione, si prevede che la lunghezza del periodo di esercizio in parallelo di tutte e quattro le unità della CN Paks e di entrambe le unità di Paks II, originariamente definita ammontare a 6 anni, diminuisca notevolmente. Inoltre, una certa sovrapposizione dell'esercizio delle unità esistenti e di quelle nuove, realisticamente piuttosto limitata nel tempo per le ragioni appena esposte, pur creando un impatto evidente sul mercato interno, può essere considerata proporzionata in considerazione degli obiettivi di sicurezza dell'approvvigionamento e della necessità di preparare con cura lo smantellamento delle unità della CN Paks, dato che le capacità di produzione di energia nucleare rappresentano più del 50 % della produzione interna di energia elettrica in Ungheria.

- (373) In ogni caso, la Commissione ricorda le conclusioni dello studio NERA (cfr. in particolare la figura 7 del considerando 108) che mostra che, anche durante l'esercizio in parallelo della CN Paks e di Paks II (tra il 2025 e il 2037) la domanda di punta nazionale che si prevede sia in crescita non sarà soddisfatta esclusivamente da centrali nazionali dato che la produzione di energia elettrica complessiva risultante dalle capacità offerte dalle energie rinnovabili e dal gas rimarrà inferiore alla domanda interna prevista (indicata con una linea nera nella figura 7). Lo studio ritiene che ciò sia principalmente dovuto al fatto che l'Ungheria è attualmente soggetta a un'insufficienza di approvvigionamento e debba importare notevoli quantità di energia elettrica. NERA spiega che si prevede che tale insufficienza di approvvigionamento si acutizzi ulteriormente tra il 2015 e il 2025, in quanto è previsto che la domanda di energia elettrica in Ungheria cresca notevolmente fino al 2040 e che la seconda centrale continuamente in esercizio dell'Ungheria (centrale di Mátra — cfr. figure 1 e 2 al considerando 43) venga chiusa tra il 2025 e il 2030, come previsto dallo studio del TSO (cfr. considerando 20).
- (374) Di conseguenza, il sistema richiederà capacità domestiche o di importazione supplementari rispetto alle citate capacità offerte da centrali nucleari, centrali che sfruttano energie rinnovabili e centrali a gas al fine di soddisfare la domanda interna, nonché di garantire la stabilità del sistema a fronte delle carenze di capacità previste. Inoltre, sono necessarie capacità supplementari per la creazione della riserva obbligatoria prescritta dall'ENTSO-E [cfr. considerando 50].
- (375) La Commissione ricorda inoltre che, come spiegato nel considerando 105, il già elevato livello di interconnessione con i paesi limitrofi dell'Ungheria continuerà ad aumentare a seguito di nuovi interconnettori che entreranno in esercizio tra il 2016 e il 2021 tra la Slovacchia (2 × 400 kV e 1 × 400 kV) e la Slovenia (1 × 400 kV), ossia ben prima dell'entrata in esercizio delle due nuove unità di Paks II. La Commissione ritiene che questi nuovi interconnettori citati dall'Ungheria potrebbero migliorare la disponibilità di flussi commerciali transfrontalieri, in particolare quelli derivanti da importazioni.
- (376) Come descritto al considerando 369, la Commissione ha inoltre preso in considerazione le conclusioni dello studio NERA secondo il quale la tecnologia nucleare dovrebbe continuare ad adeguarsi ai prezzi esistenti piuttosto che dettarli, anche durante il periodo di esercizio in sovrapposizione della CN Paks e di Paks II quando la probabilità che l'energia nucleare sia la tecnologia di fissazione dei prezzi resterà al di sotto del 5 % in tutte le ore (cfr. figura 11 del considerando 113).

5.3.8.3. *Rischio di liquidità del mercato all'ingrosso*

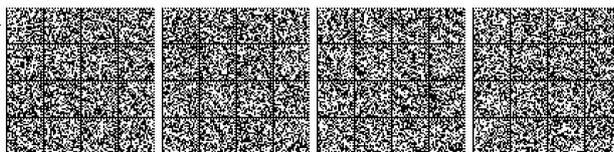
- (377) Come visto nella sezione 2.6, le transazioni più comuni nel settore ungherese degli scambi di energia elettrica all'ingrosso sono concluse tramite accordi bilaterali di acquisto di energia elettrica e l'HUPX non ha ancora generato un livello adeguato di liquidità. La Commissione nutre inizialmente dubbi in merito alla misura in cui, in uno scenario in cui un fornitore dominante (MVM Partner) e una notevole quantità di nuova capacità di generazione (Paks II) sono di proprietà della stessa entità (Stato ungherese), i mercati potrebbero diventare meno liquidi, in quanto gli attori coinvolti potrebbero limitare il numero delle offerte disponibili sul mercato.
- (378) La Commissione ha considerato altresì che, a seconda delle modalità di vendita sul mercato dell'energia elettrica prodotta dai nuovi reattori, la liquidità potrebbe essere notevolmente influenzata e i costi sostenuti dai concorrenti a valle potrebbero aumentare limitando l'accesso competitivo a un fattore di produzione importante (preclusione dell'accesso ai fattori di produzione). Ciò potrebbe accadere se l'energia elettrica prodotta da Paks II venisse venduta principalmente tramite esclusivamente ad alcuni fornitori, spostando in tal modo il potere di mercato di Paks II nel mercato della produzione di energia elettrica al mercato della vendita al dettaglio.
- (379) L'esclusione dei collegamenti tra Paks II e operatori di proprietà dello Stato nel mercato al dettaglio, come spiegato nel considerando 353, ha contribuito ad affrontare alcune delle preoccupazioni della Commissione.



- (380) La Commissione osserva che l'Ungheria ha confermato, come spiegato al considerando 118, che la strategia di negoziazione della produzione di energia elettrica di Paks II sarebbe una strategia commerciale di ottimizzazione degli utili, realizzata a condizioni di mercato attraverso accordi di negoziazione commerciale conclusi tramite offerte autorizzate su una piattaforma o una borsa di negoziazione trasparente.
- (381) In particolare, l'Ungheria ha confermato che una tale strategia di negoziazione (escludendo il consumo proprio di Paks II) sarebbe definita come segue:
- a) Paks II venderebbe almeno il 30 % della sua produzione di energia elettrica complessiva sul mercato del giorno prima, sul mercato infragiornaliero e sul mercato a termine dell'HUPX. Altri scambi analoghi di energia elettrica potranno essere utilizzati previo accordo o consenso dei servizi della Commissione da concedere o rifiutare entro due settimane dalla richiesta da parte delle autorità ungheresi;
 - b) il resto della produzione totale di energia elettrica di Paks II sarà venduto da Paks II a condizioni obiettive, trasparenti e non discriminatorie mediante aste. Le condizioni alle quali si dovranno tenere tali aste dovranno essere determinate dal regolatore ungherese dell'energia e dovranno essere analoghe ai requisiti di vendita all'asta imposti a MVM Partner. Lo svolgimento di queste aste sarà supervisionato altresì dal regolatore dell'energia dell'Ungheria.
- (382) La Commissione osserva altresì che l'Ungheria garantirebbe che le offerte di acquisto/vendita siano parimenti disponibili per tutti gli operatori commerciali muniti di licenza o registrati alle stesse condizioni di mercato della piattaforma d'asta che deve essere gestita da Paks II e che il sistema di autorizzazione delle offerte di tale piattaforma sia verificabile e trasparente. Non verrà imposta alcuna restrizione all'uso finale dell'energia elettrica acquistata.
- (383) Di conseguenza è stato assicurato che l'energia elettrica prodotta da Paks II sarà disponibile sul mercato all'ingrosso per tutti gli attori del mercato in maniera trasparente e che non esiste alcun rischio che l'energia elettrica prodotta da Paks II sia monopolizzata nel contesto di contratti a lungo termine, determinando un rischio di liquidità del mercato.
- (384) Di conseguenza, la Commissione ritiene che, così come la misura è attualmente progettata, i rischi di liquidità del mercato che potrebbero sorgere presentino un'entità minore.

5.3.8.4. *Conclusione sulle distorsioni della concorrenza e sull'equilibrio generale*

- (385) A seguito di un'attenta valutazione della sezione 5.3 della presente decisione, la Commissione riconosce che la misura è volta a promuovere nuovi investimenti nel settore dell'energia nucleare e, di conseguenza, persegue un obiettivo di interesse comune sancito dal trattato Euratom, contribuendo al contempo alla sicurezza dell'approvvigionamento.
- (386) L'aiuto sarà concesso in maniera proporzionata. L'Ungheria assicurerà che Paks II compensi lo Stato per le nuove unità di generazione e Paks II non tratterrà alcun utile in eccesso oltre a quelli strettamente necessari per assicurare la sua operatività economica e la sua redditività. La Commissione osserva inoltre che gli utili generati dal beneficiario non saranno utilizzati per reinvestire nell'estensione della capacità di Paks II o per acquistare o costruire nuove capacità di generazione senza approvazione degli aiuti di Stato.
- (387) La Commissione ha anche analizzato se la misura potrebbe costituire una barriera all'ingresso da parte di altre tipologie di capacità di generazione, in particolare, nel periodo limitato dell'esercizio in parallelo tra CN Paks e Paks II. A tale proposito, la Commissione ritiene che un eventuale ostacolo all'ingresso sul mercato sia limitato, in considerazione del fatto che la carenza di futura capacità complessivamente installata individuato dal TSO consentirebbe la penetrazione di altre tecnologie di generazione (sia da fonti rinnovabili che non a basse emissioni di carbonio), indipendentemente dal fatto che Paks II venga costruita o meno.
- (388) La Commissione ha analizzato altresì i possibili effetti transfrontalieri della misura, tuttavia si prevede che la dimensione di Paks II, simile a quella delle quattro unità della CN Paks attualmente in esercizio, non svolga un marcato ruolo transfrontaliero, anche in considerazione del buon livello di interconnessione dell'Ungheria, dato che il paese rimarrà un importatore netto con uno dei prezzi più alti della regione. Oltre al disavanzo residuo previsto in Ungheria in termini di importazioni/esportazioni, la Commissione ritiene che le ripercussioni di Paks II sulle zone dei prezzi dell'energia elettrica che non rientrano tra quelle immediatamente limitrofe all'Ungheria sarebbero limitate a causa dei vincoli di distanza e di rete che rendono l'energia elettrica prodotta in Ungheria persino più costosa per le zone più lontane.
- (389) La Commissione ha preso altresì atto della conclusione secondo la quale, durante l'esercizio parallelo di CN Paks e Paks II, che si prevede sarà più breve rispetto a quanto inizialmente considerato, la domanda di punta nazionale, prevista essere in crescita, non sarà soddisfatta esclusivamente da centrali elettriche nazionali.



- (390) La Commissione ribadisce che altre possibili distorsioni del mercato, quali l'aumento della possibile concentrazione di mercato e la mancanza di liquidità del mercato, sono state ridotte al minimo a fronte delle conferme espresse dall'Ungheria il 28 luglio 2016.
- (391) Di conseguenza la Commissione conclude che tutte le potenziali distorsioni della concorrenza sono limitate e compensate dall'obiettivo comune individuato perseguito, che verrà realizzato in maniera proporzionata, in particolare tenendo conto delle conferme formulate dall'Ungheria il 28 luglio 2016.

6. CONCLUSIONE

- (392) Alla luce di tali considerazioni, la Commissione constata che la misura notificata dall'Ungheria comporta un aiuto di Stato che, come modificato dall'Ungheria il 28 luglio 2016, è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La misura che l'Ungheria è intenzionata ad attuare per sostenere finanziariamente lo sviluppo di due nuovi reattori nucleari finanziati interamente dallo Stato ungherese a beneficio della società privata per azioni *MVM Paks II. Atomerőmű Fejlesztő Zrt.* («Paks II»), che diventerà proprietario e gestore di tali reattori nucleari, costituisce un aiuto di Stato.

Articolo 2

La misura è compatibile con il mercato interno, fatto salvo il rispetto delle condizioni di cui all'articolo 3.

Articolo 3

L'Ungheria deve garantire che Paks II utilizzi tutti gli utili risultanti dall'attività delle unità 5 e 6 della centrale nucleare Paks II («CN Paks II») esclusivamente per le seguenti finalità:

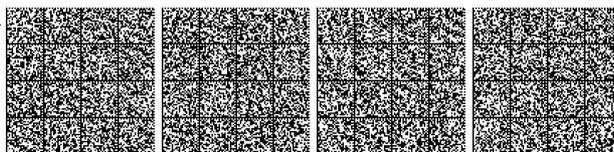
- a) il progetto Paks II (il «progetto»), definito come lo sviluppo, il finanziamento, la costruzione, la messa in servizio, l'esercizio e la manutenzione, la ristrutturazione, la gestione dei rifiuti e lo smantellamento di due nuove unità (5 e 6) della centrale nucleare di Paks II in Ungheria, dotate di reattori VVER. Gli utili non potranno essere utilizzati per finanziare investimenti in attività che non rientrano nel campo di applicazione del progetto così definito;
- b) il pagamento degli utili allo Stato ungherese (ad esempio tramite dividendi).

L'Ungheria deve garantire che Paks II si astenga dal (re)investire nell'espansione della propria capacità o durata di vita e dall'installazione di ulteriori capacità di produzione di energia elettrica supplementari, diverse da quelle dei reattori 5 e 6 della centrale nucleare di Paks II. Qualora si rendano necessari nuovi investimenti, gli stessi saranno soggetti ad un'approvazione distinta degli aiuti di Stato.

L'Ungheria deve assicurare che la strategia di negoziazione della produzione di energia elettrica di Paks II sia una strategia commerciale di ottimizzazione degli utili, realizzata a condizioni di mercato attraverso accordi di negoziazione commerciale conclusi tramite offerte autorizzate su una piattaforma o una borsa di negoziazione trasparente. La strategia per la negoziazione dell'energia elettrica prodotta da Paks II (escluso il consumo proprio di Paks II) dovrà essere concepita come segue:

livello 1. Paks II venderà almeno il 30 % della sua produzione di energia elettrica complessiva sul mercato del giorno prima, sul mercato infragiornaliero e sul mercato a termine della borsa dell'energia elettrica ungherese (HUPX). Altri scambi analoghi di energia elettrica potranno essere utilizzati previo accordo o consenso dei servizi della Commissione da concedere o rifiutare entro due settimane dalla richiesta da parte delle autorità ungheresi;

livello 2. Il resto della produzione totale di energia elettrica di Paks II sarà venduto da Paks II a condizioni obiettive, trasparenti e non discriminatorie mediante aste. Le condizioni alle quali si dovranno tenere tali aste dovranno essere determinate dal regolatore ungherese dell'energia e dovranno essere analoghe ai requisiti di vendita all'asta imposti a MVM Partner [(decisione 741/2011 del regolatore ungherese)]. Lo svolgimento di queste aste sarà supervisionato altresì dal regolatore dell'energia dell'Ungheria.



L'Ungheria deve assicurare che la piattaforma d'asta per il livello 2 sia gestita da Paks II e che le offerte di acquisto/vendita siano disponibili in maniera analoga per tutti gli operatori commerciali muniti di licenza o registrati, alle stesse condizioni di mercato. Il sistema di autorizzazione delle offerte dovrà essere verificabile e trasparente. Non dovrà essere imposta alcuna restrizione all'uso finale dell'energia elettrica acquistata.

Inoltre l'Ungheria si deve impegnare a fare sì che Paks II, i suoi successori e affiliati siano del tutto separati dal punto di vista legale e strutturale, siano soggetti a poteri decisionali autonomi ai sensi dei paragrafi 52 e 53 della comunicazione sui criteri di competenza giurisdizionale della concentrazione ⁽¹⁵⁰⁾ e siano mantenuti, gestiti e fatti operare in maniera indipendente e non collegata rispetto al gruppo MVM e qualsiasi sua impresa, suo successore e affiliato, nonché ad altre imprese controllate dallo Stato attive nel settore della produzione e della vendita all'ingrosso o al dettaglio di energia elettrica.

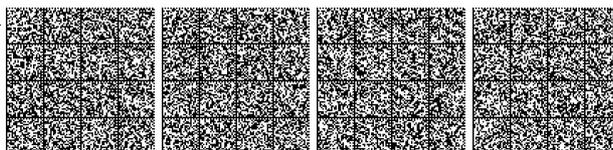
Articolo 4

L'Ungheria dovrà presentare alla Commissione delle relazioni annuali in merito all'adempimento degli impegni presi di cui all'articolo 3. La prima relazione dovrà essere presentata un mese dopo la data di chiusura del primo esercizio di attività commerciale di Paks II.

Fatto a Bruxelles, il 6 marzo 2017

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Membro della Commissione

⁽¹⁵⁰⁾ Comunicazione consolidata della Commissione sui criteri di competenza giurisdizionale a norma del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese (GU C 95 del 16.4.2008, pag. 1).



DECISIONE DELEGATA (UE) 2017/2113 DELLA COMMISSIONE
dell'11 settembre 2017
che modifica l'allegato V della direttiva 2005/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per
quanto riguarda i titoli di formazione e le denominazioni delle formazioni

[notificata con il numero C(2017) 6054]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2005/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 21 bis, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) L'allegato V della direttiva 2005/36/CE contiene gli elenchi dei titoli di formazione di medico, infermiere responsabile dell'assistenza generale, dentista, veterinario, ostetrica, farmacista e architetto.
- (2) La decisione delegata (UE) 2016/790 della Commissione ⁽²⁾ ha aggiornato l'allegato V della direttiva 2005/36/CE a seguito delle notifiche, da parte degli Stati membri, delle modifiche delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative relative al rilascio dei titoli di formazione in questione. Dopo l'adozione di tale decisione diversi Stati membri hanno notificato alla Commissione ulteriori modifiche. La Commissione ritiene che le disposizioni modificate siano conformi alle condizioni di cui al titolo III, capo III, della direttiva. L'allegato V della direttiva dovrebbe pertanto essere aggiornato.
- (3) Per motivi di chiarezza e di certezza del diritto è necessario sostituire tutti i pertinenti punti dell'allegato V della direttiva 2005/36/CE relativi ai titoli di formazione e alle denominazioni delle formazioni.
- (4) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2005/36/CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'allegato V della direttiva 2005/36/CE è modificato conformemente all'allegato della presente decisione.

Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, l'11 settembre 2017

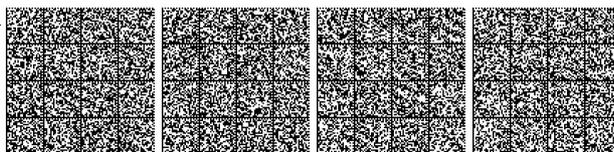
Per la Commissione

Elżbieta BIEŃKOWSKA

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 255 del 30.9.2005, pag. 22.

⁽²⁾ Decisione delegata (UE) 2016/790 della Commissione, del 13 gennaio 2016, che modifica l'allegato V della direttiva 2005/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i titoli di formazione e le denominazioni delle formazioni (GU L 134 del 24.5.2016, pag. 135).



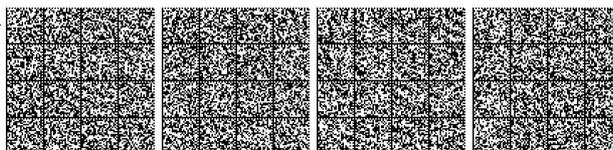
ALLEGATO

L'allegato V della direttiva 2005/36/CE è così modificato:

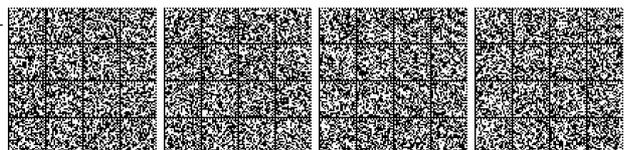
1. I punti da 5.1.1 a 5.1.4 sono sostituiti dai seguenti:

«5.1.1. Titoli di formazione medica di base

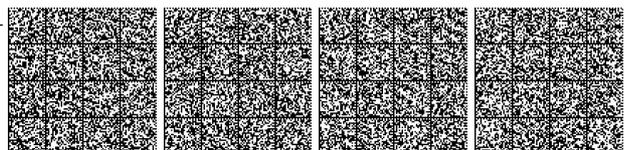
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Data di riferimento
België/Belgique/ Belgien	Diploma van arts/Diplôme de docteur en médecine Diplôme de "médecin"/Master in de geneeskunde	— Les universités/De universiteiten — Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française/De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap		20.12.1976
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен "магистър" по Медицина» и професионална квалификация "Магистър-лекар"	Университет		1.1.2007
Česká republika	Diplom o ukončení studia ve studijním programu všeobecné lékařství (doktor medicíny, MUDr.)	Lékařská fakulta univerzity v České republice		1.5.2004
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i medicin (cand.med.) Bevis for bestået lægevidenskabelig embedseksamen (cand.med.)	Universitet Styrelsen for Patientsikkerhed Medicinsk universitetsfakultet	— Autorisation som læge, udstedt af Sundhedsstyrelsen og — Tilladelse til selvstændigt virke som læge (dokumentation for gennemført praktisk uddannelse), udstedt af Sundhedsstyrelsen — Autorisation som læge og tilladelse til selvstændigt virke som læge	20.12.1976
Deutschland	— Zeugnis über die Ärztliche Prüfung — Zeugnis über die Ärztliche Staatsprüfung und Zeugnis über die Vorbereitungszeit als Medizinalassistent, soweit diese nach den deutschen Rechtsvorschriften noch für den Abschluss der ärztlichen Ausbildung vorgesehen war	Zuständige Behörden		20.12.1976



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Data di riferimento
Eesti	Arstikraad Degree in Medicine (MD) Diplom arstiteaduse õppekava läbimise kohta	Tartu Ülikool		1.5.2004
Ελλάδα	Πτυχίο Ιατρικής	— Ιατρική Σχολή Πανεπιστημίου, — Σχολή Επιστημών Υγείας, Τμήμα Ιατρικής Πανεπιστημίου		1.1.1981
España	Título de Licenciado en Medicina y Cirugía Título de Licenciado en Medicina Título de Graduado/a en Medicina	— Ministerio de Educación y Cultura — El rector de una Universidad		1.1.1986
France	Diplôme de fin de deuxième cycle des études médicales	Universités		20.12.1976
Hrvatska	Diploma "doktor medicine/doktorica medicine"	Medicinski fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj		1.7.2013
Ireland	Primary qualification	Competent examining body	Certificate of experience	20.12.1976
Italia	Diploma di laurea in medicina e chirurgia	Università	Diploma di abilitazione all'esercizio della medicina e chirurgia	20.12.1976
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Ιατρού	Ιατρικό Συμβούλιο		1.5.2004
Latvija	ārsta diploms	Universitātes tipa augstskola		1.5.2004
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą gydytojo kvalifikaciją 2. Magistro diplomas (medicinos magistro kvalifikacinis laipsnis ir gydytojo kvalifikacija)	Universitetas	1. Internatūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą medicinos gydytojo profesinę kvalifikaciją 2. Internatūros pažymėjimas (medicinos gydytojo profesinė kvalifikacija)	1.5.2004
Luxembourg	Diplôme d'Etat de docteur en médecine, chirurgie et accouchements	Jury d'examen d'Etat	Certificat de stage	20.12.1976



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Data di riferimento
Magyarország	Okleveles orvosdoktor oklevél (dr. med)	Egyetem		1.5.2004
Malta	Lawrja ta' Tabib tal-Medicina u l-Kirurgija	Universita' ta' Malta	Ċertifikat ta' reġistrazzjoni mahruġ mill-Kunsill Mediku	1.5.2004
Nederland	Getuigschrift van met goed gevolg afgelegd artsexamen	Faculteit Geneeskunde		20.12.1976
Österreich	Urkunde über die Verleihung des akademischen Grades Doktor der gesamten Heilkunde (bzw. Doctor medicinae universae, Dr.med.univ.)	Medizinische Fakultät einer Universität, bzw Medizinische Universität		1.1.1994
Polska	Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku lekarskim z tytułem "lekarza"	szkoły wyższe	Świadectwo złożenia Lekarskiego Egzaminu Państwowego ⁽¹⁾ ⁽³⁾ /Świadectwo złożenia Lekarskiego Egzaminu Końcowego ⁽²⁾ ⁽³⁾	1.5.2004
Portugal	Carta de Curso de licenciatura em medicina Certificado de mestrado integrado em medicina	Universidades	Certificado emitido pela Ordem dos Médicos	1.1.1986
România	Diplomă de licență de doctor medic Diploma de licență și master ⁽⁴⁾	Universități Ministerul Educației Naționale ⁽⁴⁾		1.1.2007
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov "doktor medicine/doktorica medicine"	Univerza	Potrdilo o Opravljenem Strokovnem Izpitu za Poklic Zdravnik/Zdravnica	1.5.2004
Slovensko	DIPLOM všeobecné lekárstvo doktor všeobecného lekárstva ("MUDr.")	Univerzita		1.5.2004
Suomi/Finland	Lääketieteen lisensiaatin tutkinto/Medicine licentiatexamen	Yliopisto		1.1.1994
Sverige	Läkarexamen	Universitet eller högskola	Bevis om legitimation som läkare, utfärdat av Socialstyrelsen	1.1.1994



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Data di riferimento
United Kingdom	Primary qualification	Competent examining body	Certificate of experience	20.12.1976

⁽¹⁾ Fino al 2012.

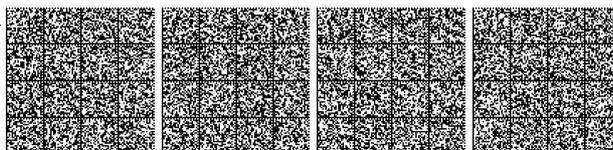
⁽²⁾ Dal 2013.

⁽³⁾ Fino al 1° ottobre 2017 i titoli di formazione dovrebbero essere accompagnati anche da un certificato di completamento del tirocinio post-laurea ("staż podyplomowy").

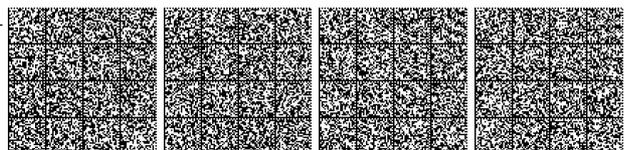
⁽⁴⁾ Dal 2011.

5.1.2. Titoli di formazione di medico specializzato

Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Data di riferimento
België/Belgique/ Belgie	Bijzondere beroepstitel van geneesheer-specialist/Titre professionnel particulier de médecin spécialiste	Minister bevoegd voor Volksgezondheid/Ministre de la Santé publique	20.12.1976
България	Свидетелство за призната специалност	Университет	1.1.2007
Česká republika	Diplom o specializaci	Ministerstvo zdravotnictví	1.5.2004
Danmark	Bevis for tilladelse til at betegne sig som speciallæge	Sundhedsstyrelsen Styrelsen for Patientsikkerhed	20.12.1976
Deutschland	Fachärztliche Anerkennung	Landesärztekammer	20.12.1976
Eesti	Residentuuri lõpetamist tõendav tunnistus Residentuuri lõputunnistus eriarstiabi erialal	Tartu Ülikool	1.5.2004
Ελλάδα	Τίτλος Ιατρικής Ειδικότητας	1. Περιφέρεια 2. Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση 3. Νομαρχία	1.1.1981
España	Título de Especialista	Ministerio de Educación y Cultura	1.1.1986
France	1. Certificat d'études spéciales de médecine accompagné du diplôme d'Etat de docteur en médecine 2. Attestation de médecin spécialiste qualifié accompagnée du diplôme d'Etat de docteur en médecine 3. Diplôme d'études spécialisées ou diplôme d'études spécialisées complémentaires qualifiant de médecine accompagné du diplôme d'Etat de docteur en médecine	1. Universités 2. Conseil de l'Ordre des médecins 3. Universités	20.12.1976
Hrvatska	Diploma o specijalističkom usavršavanju	Ministarstvo nadležno za zdravstvo	1.7.2013



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Data di riferimento
Ireland	Certificate of Specialist doctor	Competent authority	20.12.1976
Italia	Diploma di medico specialista	Università	20.12.1976
Κύπρος	Πιστοποιητικό Αναγνώρισης Ειδικότητας	Ιατρικό Συμβούλιο	1.5.2004
Latvija	“Sertifikāts” — kompetentu iestāžu izsniegts dokuments, kas apliecina, ka persona ir nokārtojusi sertifikācijas eksāmenu specialitātē	Latvijas Ārstu biedrība Latvijas Ārstniecības personu profesionālo organizāciju savienība	1.5.2004
Lietuva	1. Rezidentūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą gydytojo specialisto profesinę kvalifikaciją 2. Rezidentūros pažymėjimas (gydytojo specialisto profesinė kvalifikacija)	Universitetas	1.5.2004
Luxembourg	Certificat de médecin spécialiste	Ministre de la Santé publique	20.12.1976
Magyarország	Szakorvosi bizonyítvány	Nemzeti Vizsgabizottság	1.5.2004
Malta	Ċertifikat ta' Speċjalista Mediku	Kumitat ta' Approvazzjoni dwar Speċjalisti	1.5.2004
Nederland	Bewijs van inschrijving in een Specialistenregister Diploma geneeskundig specialist	— Medische Specialisten Registratie Commissie (MSRC) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot bevordering der Geneeskunst — Sociaal-Geneskundigen Registratie Commissie (SGRC) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst — Registratiecommissie Geneeskundig Specialisten (RGS) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst ⁽¹⁾	20.12.1976
Österreich	Facharzt Diplom	Österreichische Ärztekammer	1.1.1994
Polska	Dyplom uzyskania tytułu specjalisty	Centrum Egzaminów Medycznych	1.5.2004
Portugal	Titulo de especialista	Ordem dos Médicos	1.1.1986

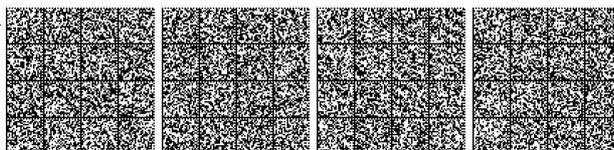


Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Data di riferimento
România	Certificat de medic specialist	Ministerul Sănătății	1.1.2007
Slovenija	Potrdilo o opravljenem specialističnem izpitu	1. Ministrstvo za zdravje 2. Zdravniška zbornica Slovenije	1.5.2004
Slovensko	Diplom o špecializácii	1. Slovenská zdravotnícka univerzita 2. Univerzita Komenského v Bratislave 3. Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach	1.5.2004
Suomi/Finland	Erikoislääkäarin tutkinto/Specialläkarexamen	Yliopisto	1.1.1994
Sverige	Bevis om specialkompetens som läkare, utfärdat av Socialstyrelsen	Socialstyrelsen	1.1.1994
United Kingdom	Certificate of Completion of training	Postgraduate Medical Education and Training Board General Medical Council	20.12.1976 1.4.2010

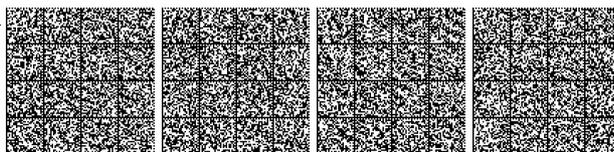
(¹) Da gennaio 2013.

5.1.3. Denominazioni delle formazioni mediche specializzate

	Anestesia	Chirurgia generale
	Durata minima della formazione: 3 anni	Durata minima della formazione: 5 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Anesthésie-réanimation/Anesthesie-reanimatie	Chirurgie/Heelkunde
България	Анестезиология и интензивно лечение	Хирургия
Česká republika	Anesteziologie a intenzivní medicína	Chirurgie
Danmark	Anæstesiologi	Kirurgi
Deutschland	Anästhesiologie	(Allgemeine) Chirurgie
Eesti	Anestesioloogia	Üldkirurgia
Ελλάδα	Αναισθησιολογία	Χειρουργική
España	Anestesiología y Reanimación	Cirugía general y del aparato digestivo



	Anestesia	Chirurgia generale
	Durata minima della formazione: 3 anni	Durata minima della formazione: 5 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
France	Anesthésie-réanimation	Chirurgie générale
Hrvatska	Anesteziologija, reanimatologija i intenzivna medicina	Opća kirurgija
Ireland	Anaesthesia	General surgery
Italia	Anestesia, rianimazione e terapia intensiva Anestesia, rianimazione, terapia intensiva e del dolore ⁽²⁾	Chirurgia generale
Κύπρος	Αναισθησιολογία	Γενική Χειρουργική
Latvija	Anestezioloģija un reanimatoloģija	Ķirurgģija
Lietuva	Anesteziologija reanimatologija	Chirurgija
Luxembourg	Anesthésie-réanimation	Chirurgie générale
Magyarország	Aneszteziológia és intenzív terápia	Sebészet
Malta	Anesteżija u Kura Intensiva	Kirurgġja Ġenerali
Nederland	Anesthesiologie	Heelkunde
Österreich	Anästhesiologie und Intensivmedizin	— Chirurgie — Allgemeinchirurgie und Viszeralchirurgie ⁽¹⁾
Polska	Anestezjologia i intensywne terapie	Chirurgia ogólna
Portugal	Anestesiologia	Cirurgia geral
România	Anestezie și terapii intensive	Chirurgie generală
Slovenija	Anesteziologija, reanimatologija in perioperativna intenzivna medicina	Splošna kirurgija
Slovensko	Anestéziológia a intenzívna medicína	Chirurgia
Suomi/Finland	Anestesiologia ja tehohoito/Anestesiologi och intensivvård	Yleiskirurgia/Allmän kirurgi

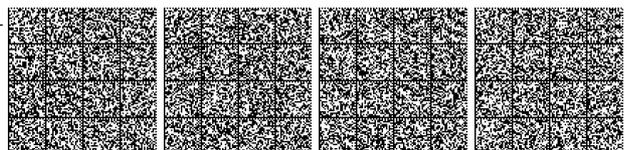


	Anestesia	Chirurgia generale
	Durata minima della formazione: 3 anni	Durata minima della formazione: 5 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Sverige	Anestesi och intensivvård	Kirurgi
United Kingdom	Anaesthetics	General surgery

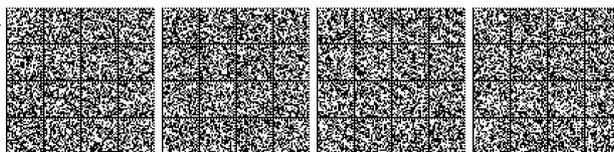
⁽¹⁾ Da giugno 2015.

⁽²⁾ Da febbraio 2015.

	Neurochirurgia	Ostetricia e ginecologia
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Neurochirurgie	Gynécologie — obstétrique/Gynaecologie — verloskunde
България	Неврохирургия	Акушерство и гинекология
Česká republika	Neurochirurgie	Gynekologie a porodnictví
Danmark	Neurokirurgi	Gynækologi og obstetrik
Deutschland	Neurochirurgie	Frauenheilkunde und Geburtshilfe
Eesti	Neurokirurgia	Sünnitusabi ja günekoloogia
Ελλάδα	Νευροχειρουργική	Μαιευτική-Γυναικολογία
España	Neurocirugía	Obstetricia y ginecología
France	Neurochirurgie	Gynécologie — obstétrique
Hrvatska	Neurokirurgija	Ginekologija i opstetricija
Ireland	Neurosurgery	Obstetrics and gynaecology
Italia	Neurochirurgia	Ginecologia e ostetricia
Κύπρος	Νευροχειρουργική	Μαιευτική — Γυναικολογία
Latvija	Neiroķirurgija	Ginekoloģija un dzemdniecība
Lietuva	Neurochirurgija	Akušerija ginekologija
Luxembourg	Neurochirurgie	Gynécologie — obstétrique
Magyarország	Idegsebészet	Szülészet-nőgyógyászat



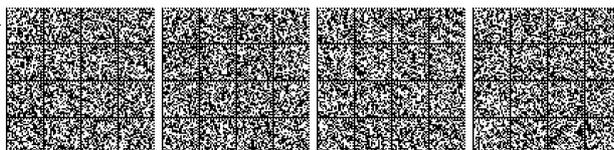
	Neurochirurgia	Ostetricia e ginecologia
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Malta	Newrokirurgija	Ostetriċja u Ġinekologija
Nederland	Neurochirurgie	Obstetrie en Gynaecologie
Österreich	Neurochirurgie	Frauenheilkunde und Geburtshilfe
Polska	Neurochirurgia	Położnictwo i ginekologia
Portugal	Neurocirurgia	Ginecologia e obstetricia
România	Neurochirurgie	Obstetrică-ginecologie
Slovenija	Nevrokirurgija	Ginekologija in porodništvo
Slovensko	Neurochirurgia	Gynekológia a pôrodníctvo
Suomi/Finland	Neurokirurgia/Neurokirurgi	Naistentaudit ja synnytykset/Kvinnosjukdomar och förlossningar
Sverige	Neurokirurgi	Obstetrik och gynekologi
United Kingdom	Neurosurgery	Obstetrics and gynaecology
	Medicina generale (interna)	Oftalmologia
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 3 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Médecine interne/Inwendige geneeskunde	Ophtalmologie/Oftalmologie
България	Вътрешни болести	Очни болести
Česká republika	Vnitřní lékařství	Oftalmologie
Danmark		Oftalmologi
Deutschland	Innere Medizin	Augenheilkunde
Eesti	Sisehaigused	Oftalmoloogia
Ελλάδα	Παθολογία	Οφθαλμολογία
España	Medicina interna	Oftalmología
France	Médecine interne	Ophtalmologie
Hrvatska	Opća interna medicina	Oftalmologija i optometrija



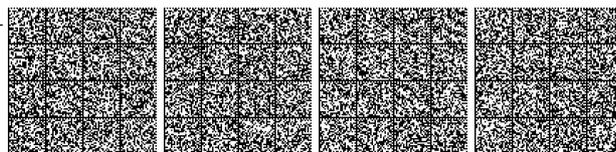
	Medicina generale (interna)	Oftalmologia
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 3 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Ireland	General (Internal) Medicine	Ophthalmic surgery Ophthalmology ⁽¹⁾
Italia	Medicina interna	Oftalmologia
Κύπρος	Παθολογία	Οφθαλμολογία
Latvija	Internā medicīna	Oftalmoloģija
Lietuva	Vidaus ligos	Oftalmologija
Luxembourg	Médecine interne	Ophtalmologie
Magyarország	Belgyógyászat	Szemészet
Malta	Medicina Interna	Oftalmoloģija
Nederland	Interne geneeskunde	Oogheelkunde
Österreich	Innere Medizin	Augenheilkunde und Optometrie
Polska	Choroby wewnętrzne	Okulistyka
Portugal	Medicina interna	Oftalmologia
România	Medicină internă	Oftalmologie
Slovenija	Interna medicina	Oftalmoloģija
Slovensko	Vnútorné lekárstvo	Oftalmológia
Suomi/Finland	Sisätaudit/Inre medicin	Silmätaudit/Ögonsjukdomar
Sverige	Internmedicin	Ögonsjukdomar (oftalmologi)
United Kingdom	General (internal) medicine	Ophthalmology

⁽¹⁾ Dal 1991/1992.

	Otorinolaringoiatria	Pediatria
	Durata minima della formazione: 3 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Oto-rhino-laryngologie/Otorhinolaryngologie	Pédiatrie/Pediatrie



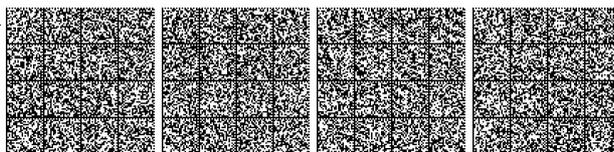
	Otorinolaringoiatria	Pediatria
	Durata minima della formazione: 3 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
България	Ушно-носно-гърлени болести	Педиатрия
Česká republika	Otorinolaryngologie	Dětské lékařství
Danmark	Oto-rhino-laryngologi	Pædiatri
Deutschland	Hals-Nasen-Ohrenheilkunde	Kinder- und Jugendmedizin
Eesti	Otorinolaringoloogija	Pediaatria
Ελλάδα	Ωτορινολαρυγγολογία	Παιδιατρική
España	Otorrinolaringología	Pediatría y sus áreas específicas
France	Oto-rhino-laryngologie et chirurgie cervico-faciale	Pédiatrie
Hrvatska	Otorinolaringologija	Pedijatrija
Ireland	Otolaryngology	Paediatrics
Italia	Otorinolaringoiatria	Pediatria
Κύπρος	Ωτορινολαρυγγολογία	Παιδιατρική
Latvija	Otolaringoloģija	Pedijatrija
Lietuva	Otorinolaringologija	Vaikų ligos
Luxembourg	Oto-rhino-laryngologie	Pédiatrie
Magyarország	Fül-orr-gégegyógyászat	Csecsemő- és gyermekgyógyászat
Malta	Otorinolaringoloġija	Pedjatrija
Nederland	Keel-, neus- en oorheelkunde	Kindergeneeskunde
Österreich	— Hals-, Nasen- und Ohrenkrankheiten — Hals-, Nasen- und Ohrenheilkunde ⁽¹⁾	Kinder- und Jugendheilkunde
Polska	Otorynolaryngologia	Pediatria
Portugal	Otorrinolaringologia	Pediatria
România	Otorinolaringologie	Pediatrie
Slovenija	Otorinolaringoloģija	Pedijatrija



	Otorinolaringoiatria	Pediatria
	Durata minima della formazione: 3 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Slovensko	Otorinolaryngológia	Pediatria
Suomi/Finland	Korva-, nenä- ja kurkkutaudit/Öron-, näs- och halssjukdomar	Lastentaudit/Barnsjukdomar
Sverige	Öron-, näs- och halssjukdomar (oto-rhinolaryngologi)	Barn- och ungdomsmedicin
United Kingdom	Otolaryngology	Paediatrics

(¹) Da giugno 2015.

	Pneumologia	Urologia
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 5 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Pneumologie	Urologie
България	Пневмология и фтизиатрия	Урология
Česká republika	Pneumologie a ftizeologie	Urologie
Danmark	Intern medicin: lungesygdomme	Urologi
Deutschland	— Pneumologie — Innere Medizin und Pneumologie (¹)	Urologie
Eesti	Pulmonoloogia	Uroloogia
Ελλάδα	Φυματιολογία-Πνευμονολογία	Ουρολογία
España	Neumología	Urología
France	Pneumologie	Chirurgie urologique
Hrvatska	Pulmologija	Urologija
Ireland	Respiratory medicine	Urology
Italia	Malattie dell'apparato respiratorio	Urologia
Κύπρος	Πνευμονολογία — Φυματιολογία	Ουρολογία
Latvija	Ftizioņneimonoloģija	Uroloģija
Lietuva	Pulmonologija	Urologija



	Pneumologia	Urologia
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 5 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Luxembourg	Pneumologie	Urologie
Magyarország	Tüdőgyógyászat	Urológia
Malta	Medicina Respiratorja	Urologija
Nederland	Longziekten en tuberculose	Urologie
Österreich	— Lungenkrankheiten — Innere Medizin und Pneumologie ⁽²⁾	Urologie
Polska	Choroby płuc	Urologia
Portugal	Pneumologia	Urologia
România	Pneumologie	Urologie
Slovenija	Pnevmoologija	Urologija
Slovensko	Pneumológia a ftizeológia	Urológia
Suomi/Finland	Keuhkosairaudet ja allergologia/Lungsjukdomar och allergologi	Urologia/Urologi
Sverige	Lungsjukdomar (pneumologi)	Urologi
United Kingdom	Respiratory medicine	Urology

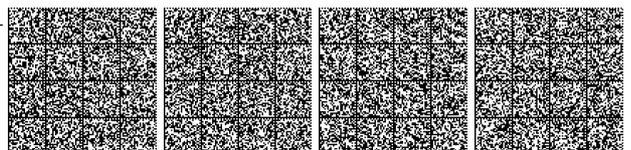
⁽¹⁾ Da luglio 2011.

⁽²⁾ Da giugno 2015.

	Ortopedia	Anatomia patologica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Chirurgie orthopédique/Orthopedische heekunde	Anatomie pathologique/Pathologische anatomie
България	Ортопедия и травматология	Обща и клинична патология
Česká republika	Ortopedie	Patologie
Danmark	Ortopædisk kirurgi	Patologisk anatomi og cytology
Deutschland	— Orthopädie (und Unfallchirurgie) — Orthopädie und Unfallchirurgie ⁽¹⁾	Pathologie



	Ortopedia	Anatomia patologica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Eesti	Ortopeedia	Patoloogia
Ελλάδα	Ορθοπαιδική	Παθολογική Ανατομική
España	Cirugía ortopédica y traumatología	Anatomía patológica
France	Chirurgie orthopédique et traumatologie	Anatomie et cytologie pathologiques
Hrvatska	Ortopedija i traumatologija	Patologija Patologija i citologija ⁽³⁾
Ireland	Trauma and orthopaedic surgery	Histopathology
Italia	Ortopedia e traumatologia	Anatomia patologica
Κύπρος	Ορθοπαιδική	Παθολογοανατομία — Ιστολογία
Latvija	Traumatoloģija un ortopēdija	Patoloģija
Lietuva	Ortopedija traumatologija	Patologija
Luxembourg	Orthopédie	Anatomie pathologique
Magyarország	Ortopédia és traumatológia	Patológia
Malta	Kirurgija Ortopedika	Istopatoloģija
Nederland	Orthopedie	Pathologie
Österreich	— Orthopädie und Orthopädische Chirurgie — Orthopädie und Traumatologie ⁽²⁾	— Pathologie — Klinische Pathologie und Molekularpathologie ⁽²⁾ — Klinische Pathologie und Neuropathologie
Polska	Ortopedia i traumatologia narządu ruchu	Patomorfologia
Portugal	Ortopedia	Anatomia patologica
România	Ortopedie și traumatologie	Anatomie patologică
Slovenija	— Ortopedska kirurgija; Travmatologija	Patologija
Slovensko	Ortopédia	Patologická anatomía
Suomi/Finland	Ortopedia ja traumatologia/Ortopedi och traumatologi	Patologia/Patologi



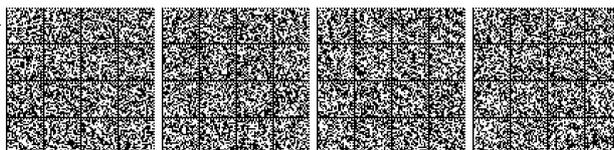
	Ortopedia	Anatomia patologica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Sverige	Ortopedi	Klinisk patologi
United Kingdom	Trauma and orthopaedic surgery	Histopathology

⁽¹⁾ Da maggio 2006.

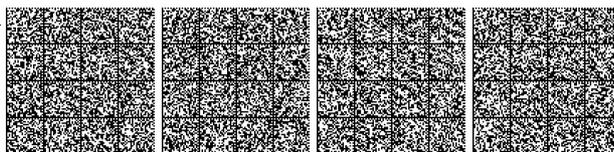
⁽²⁾ Da giugno 2015.

⁽³⁾ Dal 3 novembre 2015.

	Neurologia	Psichiatria
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Neurologie	Psychiatrie, particulièrement de l'adulte/Psychiatrie, meer bepaald in de volwassenpsychiatrie
България	Нервни болести	Психиатрия
Česká republika	Neurologie	Psychiatrie
Danmark	Neurologi	Psykiatri
Deutschland	Neurologie	Psychiatrie und Psychotherapie
Eesti	Neuroloogia	Psühhiaatria
Ελλάδα	Νευρολογία	Ψυχιατρική
España	Neurología	Psiquiatría
France	Neurologie	Psychiatrie
Hrvatska	Neurologija	Psihijatrija
Ireland	Neurology	Psychiatry
Italia	Neurologia	Psichiatria
Κύπρος	Νευρολογία	Ψυχιατρική
Latvija	Neiroloģija	Psihiatrija
Lietuva	Neurologija	Psichiatrija
Luxembourg	Neurologie	Psychiatrie



	Neurologia	Psichiatria
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Magyarország	Neurológia	Pszichiátria
Malta	Newroloġija	Psikjatrija
Nederland	Neurologie	Psychiatrie
Österreich	Neurologie	Psychiatrie und Psychotherapeutische Medizin
Polska	Neurologia	Psychiatria
Portugal	Neurologia	Psiquiatria
România	Neurologie	Psihiatrie
Slovenija	Nevrologija	Psihiatrija
Slovensko	Neurológia	Psychiatria
Suomi/Finland	Neurologia/Neurologi	Psykiatria/Psykiatri
Sverige	Neurologi	Psykiatri
United Kingdom	Neurology	General psychiatry
	Radiodiagnostica	Radioterapia
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Radiodiagnostic/Röntgendiagnose	Radiothérapie-oncologie/Radiotherapie-oncologie
България	Образна диагностика	Лъчелечение
Česká republika	Radiologie a zobrazovací metody	Radiační onkologie
Danmark	Radiologi	Klinisk Onkologi
Deutschland	(Diagnostische) Radiologie	Strahlentherapie
Eesti	Radioloogia	Onkoloogia
Ελλάδα	Ακτινοδιαγνωστική	Ακτινοθεραπευτική — Ογκολογία
España	Radiodiagnóstico	Oncología radioterápica



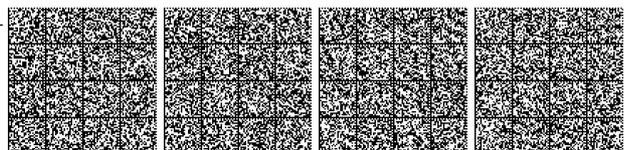
	Radiodiagnostica	Radioterapia
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
France	Radiodiagnostic et imagerie médicale	Oncologie option oncologie radiothérapique
Hrvatska	Klinička radiologija	Onkologija i radioterapija
Ireland	Radiology	Radiation oncology
Italia	Radiodiagnostica	Radioterapia
Κύπρος	Ακτινολογία	Ακτινοθεραπευτική Ογκολογία
Latvija	Diagnostiskā radioloģija	Terapeitiskā radioloģija
Lietuva	Radiologija	Onkologija radioterapija
Luxembourg	Radiodiagnostic	Radiothérapie
Magyarország	Radiológia	Sugárterápia
Malta	Radjoloġija	Onkoloġija u Radjoterapija
Nederland	Radiologie	Radiotherapie
Österreich	Radiologie	Strahlentherapie-Radioonkologie
Polska	Radiologia i diagnostyka obrazowa	Radioterapia onkologiczna
Portugal	Radiodiagnóstico	Radioterapia Radioncologia
România	Radiologie-imagistică medicală	Radioterapie
Slovenija	Radiologija	Radioterapija in onkologija
Slovensko	Rádiológia	Radiačná onkológia
Suomi/Finland	Radiologia/Radiologi	Syöpätaudit/Cancersjukdomar
Sverige	Medicinsk radiologi Radiologi ⁽²⁾	Tumörsjukdomar (allmän onkologi) Onkologi ⁽¹⁾
United Kingdom	Clinical radiology	Clinical oncology

⁽¹⁾ Da settembre 2008.

⁽²⁾ Da maggio 2015.



	Chirurgia plastica	Biologia clinica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Chirurgie plastique, reconstructrice et esthétique/Plastische, reconstructieve en esthetische heekunde	Biologie clinique/Klinische biologie
България	Пластично-възстановителна и естетична хирургия	Клинична лаборатория
Česká republika	Plastická chirurgie	
Danmark	Plastikkirurgi	
Deutschland	— Plastische (und Ästhetische) Chirurgie — Plastische und Ästhetische Chirurgie ⁽¹⁾	Laboratoriumsmedizin ⁽²⁾
Eesti	Plastika- ja rekonstruktiivkirurgia	Laborimeditisiin
Ελλάδα	Πλαστική Χειρουργική	Ιατρική Βιοπαθολογία ⁽⁵⁾
España	Cirugía plástica, estética y reparadora	Análisis clínicos
France	Chirurgie plastique, reconstructrice et esthétique	Biologie médicale
Hrvatska	Plastična, rekonstrukcijska i estetska kirurgija	
Ireland	Plastic, reconstructive and aesthetic surgery	
Italia	Chirurgia plastica, ricostruttiva ed estetica	Patologia clinica Patologia clinica e biochimica clinica ⁽⁴⁾
Κύπρος	Πλαστική Χειρουργική	
Latvija	Plastiskā ķirurģija	
Lietuva	Plastinė ir rekonstrukcinė chirurgija	Laboratorinė medicina
Luxembourg	Chirurgie plastique	Biologie clinique
Magyarország	Plasztikai (égési) sebészet	Orvosi laboratóriumi diagnosztika
Malta	Kirurgija Plastika	
Nederland	Plastische chirurgie	
Österreich	Plastische, Ästhetische und Rekonstruktive Chirurgie Plastische, Rekonstruktive und Ästhetische Chirurgie ⁽³⁾	Medizinische Biologie



	Chirurgia plastica	Biologia clinica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Polska	Chirurgia plastyczna	Diagnostyka laboratoryjna
Portugal	Cirurgia plástica, estética e reconstrutiva	Patologia clínica
România	Chirurgie plastică, estetică și microchirurgie reconstructivă	Medicină de laborator
Slovenija	Plastična, rekonstrukcijska in estetska kirurgija	
Slovensko	Plastična kirurgija	Laboratorna medicina
Suomi/Finland	Plastiikkakirurgia/Plastikkirurgi	
Sverige	Plastikkirurgi	
United Kingdom	Plastic surgery	

⁽¹⁾ Dal 2006.

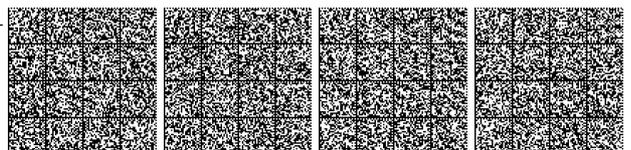
⁽²⁾ Dal 2012.

⁽³⁾ Da giugno 2015.

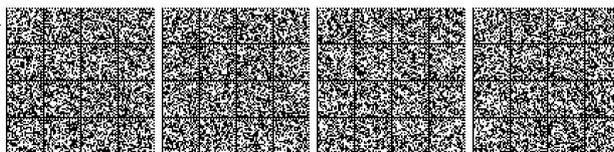
⁽⁴⁾ Da giugno 2015.

⁽⁵⁾ Data di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3: 30 dicembre 1994.

	Microbiologia-batteriologia	Biochimica
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		
България	Микробиология	Биохимия
Česká republika	Lékařská mikrobiologie	Klinická biochemie
Danmark	Klinisk mikrobiologi	Klinisk biokemi
Deutschland	— Mikrobiologie (Virologie) und Infektionsepidemiologie — Mikrobiologie, Virologie und Infektionsepidemiologie ⁽³⁾	Laboratoriumsmedizin ⁽¹⁾
Eesti		
Ελλάδα	— Ιατρική Βιοπαθολογία — Μικροβιολογία	Ιατρική Βιοπαθολογία ⁽⁶⁾
España	Microbiología y parasitología	Bioquímica clínica



	Microbiologia-batteriologia	Biochimica
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
France		
Hrvatska	Klinička mikrobiologija	
Ireland	Microbiology	Chemical pathology
Italia	Microbiologia e virologia	Biochimica clinica (5)
Κύπρος	Μικροβιολογία	
Latvija	Mikrobioloģija	
Lietuva		
Luxembourg	Microbiologie	Chimie biologique
Magyarország	Orvosi mikrobiológia	
Malta	Mikrobijoloġija	Patoloġija Kimika
Nederland	Medische microbiologie	Klinische chemie (2)
Österreich	— Hygiene und Mikrobiologie — Klinische Mikrobiologie und Hygiene (4) — Klinische Mikrobiologie und Virologie (4)	Medizinische und Chemische Labordiagnostik
Polska	Mikrobiologia lekarska	
Portugal		
România		
Slovenija	Klinična mikrobiologija	Medicinska biokemija
Slovensko	Klinická mikrobiológia	Klinická biochémia
Suomi/Finland	Kliininen mikrobiologia/Klinisk mikrobiologi	Kliininen kemia/Klinisk kemi
Sverige	Klinisk bakteriologi Klinisk mikrobiologi (7)	Klinisk kemi



	Microbiologia-batteriologia	Biochimica
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
United Kingdom	Medical microbiology and virology	Chemical pathology

⁽¹⁾ Fino al 2012.

⁽²⁾ Data di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3: 4 aprile 2000.

⁽³⁾ Da maggio 2006.

⁽⁴⁾ Da giugno 2015.

⁽⁵⁾ Data di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3: 3 giugno 2015.

⁽⁶⁾ Data di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3: 30 dicembre 1994.

⁽⁷⁾ Da maggio 2015.

	Immunologia	Chirurgia toracica
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 5 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		Chirurgie thoracique/Heelkunde op de thorax ⁽¹⁾
България	Клинична имунология	Гръдна хирургия Кардиохирургия
Česká republika	Alergologie a klinická imunologie	Hrudní chirurgie
Danmark	Klinisk immunologi	Thoraxkirurgi
Deutschland		Thoraxchirurgie
Eesti		Torakaalkirurgia
Ελλάδα		Χειρουργική Θώρακος
España	Inmunología	— Cirugía torácica — Cirugía cardiovascular
France		Chirurgie thoracique et cardiovasculaire
Hrvatska	Alergologija i klinička imunologija	
Ireland	Immunology (clinical and laboratory)	Cardiothoracic surgery
Italia		— Chirurgia toracica — Cardiochirurgia
Κύπρος	Ανοσολογία	Χειρουργική Θώρακος
Latvija	Imunoloģija	Torakālā ķirurģija Sirds ķirurģs



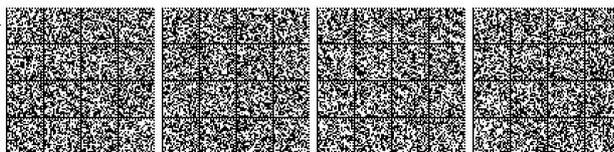
	Immunologia	Chirurgia toracica
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 5 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Lietuva		Krūtinės chirurgija
Luxembourg	Immunologie	Chirurgie thoracique
Magyarország	Allergológia és klinikai immunológia	Mellkassebészet
Malta	Immunologija	Kirurgija Kardjo-Toracika
Nederland		Cardio-thoracale chirurgie
Österreich	— Immunologie — Klinische Immunologie ⁽²⁾	Thoraxchirurgie
Polska	Immunologia kliniczna	Chirurgia klatki piersiowej
Portugal		Cirurgia cardiotorácica
România		Chirurgie toracică
Slovenija		Torakalna kirurgija
Slovensko	Klinická imunológia a alergológia	Hrudníková chirurgia
Suomi/Finland		Sydän-ja rintaelinkirurgia/Hjärt- och thoraxkirurgi
Sverige	Klinisk immunologi ⁽³⁾	Thoraxkirurgi
United Kingdom	Immunology	Cardo-thoracic surgery

⁽¹⁾ Data di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3: 1° gennaio 1983.

⁽²⁾ Da giugno 2015.

⁽³⁾ Data di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3: 14 giugno 2017.

	Chirurgia pediatrica	Chirurgia vascolare
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 5 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		Chirurgie des vaisseaux/Bloedvatenheelkunde ⁽¹⁾
България	Детска хирургия	Съдова хирургия
Česká republika	Dětská chirurgie	Cévní chirurgie
Danmark		Karkirurgi



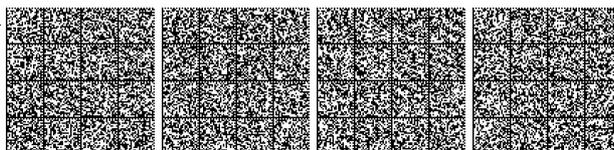
	Chirurgia pediatrica	Chirurgia vascolare
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 5 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Deutschland	Kinderchirurgie	Gefäßchirurgie
Eesti	Lastekirurgia	Kardiovaskulaarkirurgia
Ελλάδα	Χειρουργική Παιδών	Αγγειοχειρουργική
España	Cirurgía pediátrica	Angiología y cirugía vascular
France	Chirurgie infantile	Chirurgie vasculaire
Hrvatska	Dječja kirurgija	Vaskularna kirurgija
Ireland	Paediatric surgery	
Italia	Chirurgia pediatrica	Chirurgia vascolare
Κύπρος	Χειρουργική Παιδών	Χειρουργική Αγγείων
Latvija	Bērnu ķirurģija	Asinsvadu ķirurģija
Lietuva	Vaikų chirurgija	Kraujagyslių chirurgija
Luxembourg	Chirurgie pédiatrique	Chirurgie vasculaire
Magyarország	Gyermeksebészet	Érsebészet
Malta	Kirurgija Pedjatrika	Kirurgija Vaskolari
Nederland		
Österreich	Kinder- und Jugendchirurgie	Allgemeinchirurgie und Gefäßchirurgie
Polska	Chirurgia dziecięca	Chirurgia naczyniowa
Portugal	Cirurgia pediátrica	Angiologia/Cirurgia vascular
România	Chirurgie pediatrică	Chirurgie vasculară
Slovenija		Kardiovaskularna kirurgija
Slovensko	Detská chirurgia	Cievna chirurgia
Suomi/Finland	Lastenkirurgia/Barnkirurgi	Verisuonikirurgia/Kärlkirurgi



	Chirurgia pediatrica	Chirurgia vascolare
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 5 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Sverige	Barn- och ungdomskirurgi	Kärlkirurgi
United Kingdom	Paediatric surgery	Vascular surgery

(¹) Data di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3: 1° gennaio 1983.

	Cardiologia	Gastroenterologia
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Cardiologie	Gastro-entérologie/Gastro-enterologie
България	Кардиология	Гастроентерология (¹)
Česká republika	Kardiologie	Gastroenterologie
Danmark	Intern medicin: kardiologi	Intern medicin: gastroenterology og hepatologi
Deutschland	— Innere Medizin und Schwerpunkt Kardiologie — Innere Medizin und Kardiologie (²)	— Innere Medizin und Schwerpunkt Gastroenterologie — Innere Medizin und Gastroenterologie (²)
Eesti	Kardioloogia	Gastroenteroloogia
Ελλάδα	Καρδιολογία	Γαστρεντερολογία
España	Cardiología	Aparato digestivo
France	Cardiologie et maladies vasculaires	Gastro-entérologie et hépatologie
Hrvatska	Kardiologija	Gastroenterologija
Ireland	Cardiology	Gastro-enterology
Italia	Malattie dell'apparato cardiovascolare	Gastroenterologia Malattie dell'apparato digerente (³)
Κύπρος	Καρδιολογία	Γαστρεντερολογία
Latvija	Kardioloģija	Gastroenteroloģija
Lietuva	Kardiologija	Gastroenterologija
Luxembourg	Cardiologie et angiologie	Gastro-enterologie



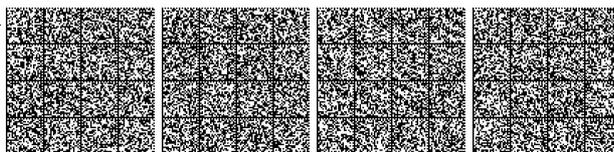
	Cardiologia	Gastroenterologia
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Magyarország	Kardiológia	Gasztroenterológia
Malta	Kardjoloġija	Gastroenteroloġija
Nederland	Cardiologie	Maag-darm-leverziekten
Österreich	Innere Medizin und Kardiologie	Innere Medizin und Gastroenterologie und Hepatologie
Polska	Kardiologia	Gastrenterologia
Portugal	Cardiologia	Gastrenterologia
România	Cardiologie	Gastroenterologie
Slovenija	Kardiologija in vaskularna medicina	Gastroenterologija
Slovensko	Kardiológia	Gastroenterológia
Suomi/Finland	Kardiologia/Kardiologi	Gastroenterologia/Gastroenterologi
Sverige	Kardiologi	Medicinsk gastroenterologi och hepatologi
United Kingdom	Cardiology	Gastroenterology

⁽¹⁾ Fino al 14 settembre 2010.

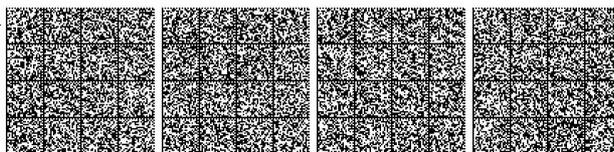
⁽²⁾ Da ottobre 2009.

⁽³⁾ Da giugno 2015.

	Reumatologia	Ematologia generale
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 3 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Rhumathologie/reumatologie	
България	Ревматология	Клинична хематология
Česká republika	Revmatologie	Hematologie a transfúzní lékařství
Danmark	Intern medicin: reumatologi	Intern medicin: hæmatologi
Deutschland	— Innere Medizin und Schwerpunkt Rheumatologie — Innere Medizin und Rheumatologie ⁽¹⁾	— Innere Medizin und Schwerpunkt Hämatologie und Onkologie — Innere Medizin und Hämatologie und Onkologie ⁽¹⁾



	Reumatologia	Ematologia generale
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 3 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Eesti	Reumatoloogia	Hematoloogia
Ελλάδα	Ρευματολογία	Αιματολογία
España	Reumatología	Hematología y hemoterapia
France	Rhumatologie	
Hrvatska	Reumatologija	Hematologija
Ireland	Rheumatology	Haematology (clinical and laboratory)
Italia	Reumatologia	Ematologia
Κύπρος	Ρευματολογία	Αιματολογία
Latvija	Reimatoloģija	Hematoloģija
Lietuva	Reumatologija	Hematologija
Luxembourg	Rhumatologie	Hématologie
Magyarország	Reumatológia	Hematológia
Malta	Rewmatoloġija	Ematoloġija
Nederland	Reumatologie	
Österreich	Innere Medizin und Rheumatologie	Innere Medizin und Hämatologie und inter-nistische Onkologie
Polska	Reumatologia	Hematologia
Portugal	Reumatologia	Imuno-hemoterapia
România	Reumatologie	Hematologie
Slovenija	Revmatologija	Hematologija
Slovensko	Reumatológia	Hematológia a transfúziológia
Suomi/Finland	Reumatologia/Reumatologi	Kliininen hematologia/Klinisk hematologi
Sverige	Reumatologi	Hematologi



	Reumatologia	Ematologia generale
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 3 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
United Kingdom	Rheumatology	Haematology

(¹) Da ottobre 2009.

	Endocrinologia	Fisioterapia
	Durata minima della formazione: 3 anni	Durata minima della formazione: 3 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		Médecine physique et réadaptation/Fysische geneeskunde en revalidatie
България	Ендокринология и болести на обмяната	Физикална и рехабилитационна медицина
Česká republika	Diabetologie a endokrinologie	Rehabilitační a fyzikální medicína
Danmark	Intern medicin: endokrinologi	
Deutschland	— Innere Medizin und Schwerpunkt Endokrinologie und Diabetologie — Innere Medizin und Endokrinologie und Diabetologie (¹)	Physikalische und Rehabilitative Medizin
Eesti	Endokrinoloogia	Taastusravi ja füsiaatria
Ελλάδα	Ενδοκρινολογία	Φυσική Ιατρική και Αποκατάσταση
España	Endocrinología y nutrición	Medicina física y rehabilitación
France	Endocrinologie — diabète — maladies métaboliques	Médecine physique et de réadaptation
Hrvatska	Endokrinologija i dijabetologija	Fizikalna medicina i rehabilitacija
Ireland	Endocrinology and diabetes mellitus	
Italia	Endocrinologia e malattie del ricambio Endocrinologia e malattie del metabolismo (²)	Medicina fisica e riabilitazione Medicina fisica e riabilitativa (²)
Κύπρος	Ενδοκρινολογία	Φυσική Ιατρική και Αποκατάσταση
Latvija	Endokrinoloģija	Rehabilitoloģija Fiziskā rehabilitācija Fizikālā medicīna
Lietuva	Endokrinologija	Fizinė medicina ir reabilitacija



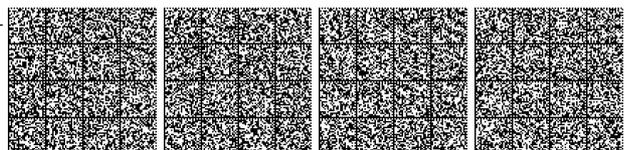
	Endocrinologia	Fisioterapia
	Durata minima della formazione: 3 anni	Durata minima della formazione: 3 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Luxembourg	Endocrinologie, maladies du métabolisme et de la nutrition	Rééducation et réadaptation fonctionnelles
Magyarország	Endokrinológia	Fizikális medicina és rehabilitációs orvoslás
Malta	Endokrinologija u Dijabete	
Nederland		Revalidatiegeneeskunde
Österreich	Innere Medizin und Endokrinologie und Diabetologie	Physikalische Medizin und Allgemeine Rehabilitation
Polska	Endokrynologia	Rehabilitacja medyczna
Portugal	Endocrinologia/Nutrição	Medicina física e de reabilitação
România	Endocrinologie	Reabilitare Medicală
Slovenija		Fizikalna in rehabilitacijska medicina
Slovensko	Endokrinológia	Fyziatria, balneológia a liečebná rehabilitácia
Suomi/Finland	Endokrinologia/Endokrinologi	Fysiatría/Fysiatrí
Sverige	Endokrina sjukdomar Endokrinologi och diabetologi ⁽²⁾	Rehabiliteringsmedicin
United Kingdom	Endocrinology and diabetes mellitus	

⁽¹⁾ Da ottobre 2009.

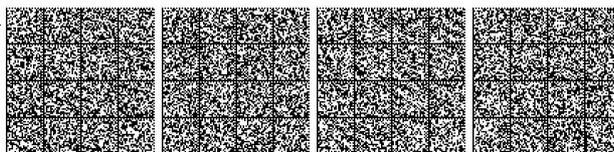
⁽²⁾ Da febbraio 2015.

⁽³⁾ Da settembre 2008.

	Neuropsychiatria	Dermatologia e venerologia
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 3 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Neuropsychiatrie ⁽¹⁾	Dermato-vénérologie/Dermato-venerologie
България		Кожни и венерически болести
Česká republika		Dermatovenerologie
Danmark		Dermato-venerologi
Deutschland	Nervenheilkunde (Neurologie und Psychiatrie)	Haut — und Geschlechtskrankheiten



	Neuropsychiatria	Dermatologia e venerologia
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 3 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Eesti		Dermatovenerologia
Ελλάδα	Νευρολογία — Ψυχιατρική	Δερματολογία — Αφροδισιολογία
España		Dermatología médico-quirúrgica y venereología
France	Neuropsychiatrie ⁽²⁾	Dermatologie et vénéréologie
Hrvatska		Dermatologija i venerologija
Ireland		
Italia	Neuropsychiatria ⁽³⁾	Dermatologia e venereologia
Κύπρος	Νευρολογία — Ψυχιατρική	Δερματολογία — Αφροδισιολογία
Latvija		Dermatoloģija un veneroloģija
Lietuva		Dermatovenerologija
Luxembourg	Neuropsychiatrie ⁽⁴⁾	Dermato-vénéréologie
Magyarország		Bőrgyógyászat
Malta		Dermato-venerejoġija
Nederland	Zenuw — en zielsziekten ⁽⁵⁾	Dermatologie en venerologie
Österreich	Neurologie und Psychiatrie ⁽⁶⁾	Haut- und Geschlechtskrankheiten
Polska		Dermatologia i wenerologia
Portugal		Dermatovenereologia
România		Dermatovenerologie
Slovenija		Dermatovenerologija
Slovensko	Neuropsychiatria	Dermatovenerológia
Suomi/Finland		Ihotaudit ja allergologia/Hudsjukdomar och allergologi
Sverige		Hud- och könssjukdomar

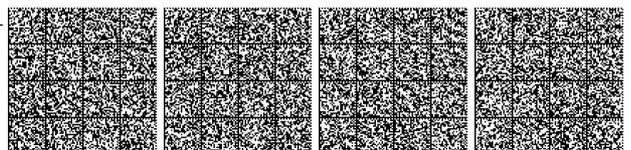


	Neuropsichiatria	Dermatologia e venerologia
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 3 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
United Kingdom		

Date di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3:

- (¹) 1° agosto 1987 tranne per le persone che hanno iniziato la formazione prima di questa data.
 (²) 31 dicembre 1971.
 (³) 31 ottobre 1999.
 (⁴) I titoli di formazione non sono più rilasciati per le formazioni iniziate dopo il 5 marzo 1982.
 (⁵) 9 luglio 1984.
 (⁶) 31 marzo 2004.

	Radiologia	Psichiatria infantile
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		Psychiatrie, particulièrement en psychiatrie infanto-juvénile/Psychiatrie, meer bepaald in de kinder- en jeugdpsychiatrie
България	Радиобиология	Детска психиатрия
Česká republika		Dětská a dorostová psychiatrie
Danmark		Børne- og ungdomspsykiatri
Deutschland	Radiologie	Kinder — und Jugendpsychiatrie und — psychotherapie
Eesti		
Ελλάδα	Ακτινολογία — Ραδιολογία	Παιδοψυχιατρική
España	Electroradiología (¹)	
France	Electro-radiologie (²)	Pédopsychiatrie (⁷)
Hrvatska	Klinička radiologija	Dječja i adolescentna psihijatrija
Ireland		Child and adolescent psychiatry
Italia	Radiologia (³)	Neuropsichiatria infantile
Κύπρος		Παιδοψυχιατρική
Latvija		Bērnu psihiatrija
Lietuva		Vaiķu ir paaugļu psihiatrija
Luxembourg	Électroradiologie (⁴)	Psychiatrie infantile



	Radiologia	Psichiatria infantile
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Magyarország	Radiológia	Gyermek- és ifjúsági pszichiátria
Malta		
Nederland	Radiologie ⁽⁵⁾	
Österreich	Radiologie ⁽⁶⁾	— Kinder- und Jugendpsychiatrie — Kinder- und Jugendpsychiatrie und Psychotherapeutische Medizin ⁽⁸⁾
Polska		Psychiatria dzieci i młodzieży
Portugal	Radiologia	Psiquiatria da infância e da adolescência
România		Psihiatrie pediatrică
Slovenija	Radiologija	Otroška in mladostniška psihiatrija
Slovensko		Detská psychiatria
Suomi/Finland		Lastenpsykiatria/Barnpsykiatri
Sverige		Barn- och ungdomspsykiatri
United Kingdom		Child and adolescent psychiatry

Date di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3:

⁽¹⁾ 1° febbraio 1984.

⁽²⁾ 3 dicembre 1971.

⁽³⁾ 31 ottobre 1993.

⁽⁴⁾ I titoli di formazione non sono più rilasciati per le formazioni iniziate dopo il 5 marzo 1982.

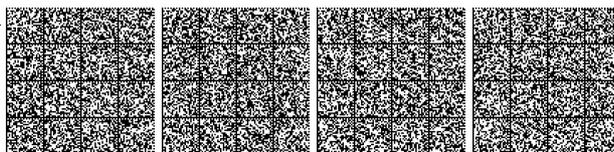
⁽⁵⁾ 8 luglio 1984.

⁽⁶⁾ 31 marzo 2004.

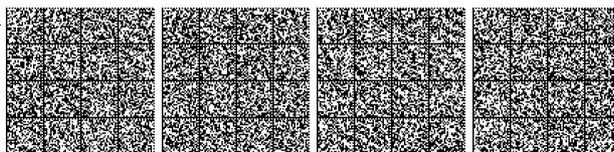
⁽⁷⁾ 1° gennaio 1991.

⁽⁸⁾ Da giugno 2015.

	Geriatria	Malattie renali
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Gériatrie/Geriatrie	
България	Гериатрична медицина	Нефрология
Česká republika	Geriatric	Nefrologie
Danmark	Intern medicin: geriatric	Intern medicin: nefrologi



	Geriatría	Malattie renali
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Deutschland		— Innere Medizin und Schwerpunkt Nephrologie — Innere Medizin und Nephrologie ⁽¹⁾
Eesti		Nefroloogia
Ελλάδα		Νεφρολογία
España	Geriatría	Nefrología
France		Néphrologie
Hrvatska	Gerijatrija	Nefrologija
Ireland	Geriatric medicine	Nephrology
Italia	Geriatría	Nefrologia
Κύπρος	Γηριατρική	Νεφρολογία
Latvija		Nefrolóģija
Lietuva	Geriatrija	Nefrologija
Luxembourg	Gériatrie	Néphrologie
Magyarország	Geriatría	Nefrológia
Malta	Ġerjatrija	Nefrologija
Nederland	Klinische geriatrie	
Österreich		Innere Medizin und Nephrologie
Polska	Geriatría	Nefrologia
Portugal		Nefrologia
România	Geriatríe și gerontologie	Nefrologie
Slovenija		Nefrologija
Slovensko	Geriatría	Nefrológia
Suomi/Finland	Geriatría/Geriatri	Nefrologia/Nefrologi

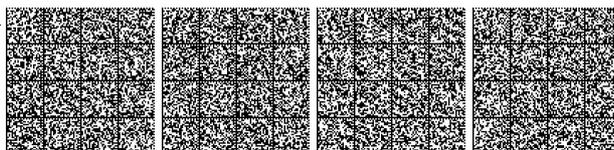


	Geriatría	Malattie renali
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Sverige	Geriatrík	Medicinska njursjukdomar (nefrologi) Njurmedicin ⁽²⁾
United Kingdom	Geriatric medicine	Renal medicine

⁽¹⁾ Da ottobre 2009.

⁽²⁾ Da maggio 2015.

	Malattie trasmissibili	Medicina comunitaria
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		
България	Инфекциозни болести	Социална медицина и здравен мениджмънт комунална хигиена
Česká republika	Infekční lékařství	Hygiena a epidemiologie
Danmark	Intern medicin: infektionsmedicin	Samfundsmedicin
Deutschland		Öffentliches Gesundheitswesen
Eesti	Infektsioonhaigused	
Ελλάδα		Κοινωνική Ιατρική
España		Medicina preventiva y salud pública
France		Santé publique et médecine sociale
Hrvatska	Infektologija	Javnozdravstvena medicina
Ireland	Infectious diseases	Public health medicine
Italia	Malattie infettive Malattie infettive e tropicali ⁽²⁾	Igiene e medicina preventiva
Κύπρος	Λοιμώδη Νοσήματα ⁽³⁾	— Υγειονομία
		— Κοινωνική Ιατρική
Latvija	Infektoloģija	
Lietuva	Infektologija	



	Malattie trasmissibili	Medicina comunitaria
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Luxembourg	Maladies contagieuses	Santé publique
Magyarország	Infektológia	Megelőző orvostan és népegészségtan
Malta	Mard Infettiv	Saħha Pubblika
Nederland		Maatschappij en gezondheid
Österreich	Innere Medizin und Infektiologie	— Sozialmedizin — Public Health ⁽¹⁾
Polska	Choroby zakaźne	Zdrowie publiczne, epidemiologia
Portugal	Doenças infecciosas	Saúde pública
România	Boli infecțioase	Sănătate publică și management
Slovenija	Infektologija	Javno zdravje
Slovensko	Infektológia	Verejné zdravotníctvo
Suomi/Finland	Infektiosairaudet/Infektionssjukdomar	Terveysthuolto/Hälsövärd
Sverige	Infektionssjukdomar	Socialmedicin
United Kingdom	Infectious diseases	Public health medicine

⁽¹⁾ Da giugno 2015.

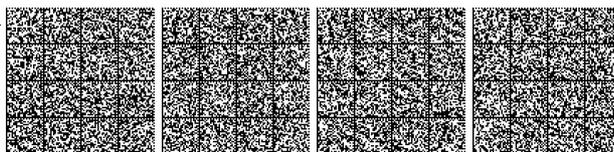
⁽²⁾ Da febbraio 2015.

⁽³⁾ Data di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3: 8 dicembre 2016.

	Farmacologia	Medicina del lavoro
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		Médecine du travail/Arbeidsgeneeskunde
България	Клинична фармакология и терапия Фармакология	Трудова медицина
Česká republika	Klinická farmakologie	Pracovní lékařství
Danmark	Klinisk farmakologi	Arbejdsmedicin
Deutschland	Pharmakologie und Toxikologie	Arbeitsmedizin



	Farmacologia	Medicina del lavoro
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Eesti		
Ελλάδα		Ιατρική της Εργασίας
España	Farmacología clínica	Medicina del trabajo
France		Médecine du travail
Hrvatska	Klinička farmakologija s toksikologijom	Medicina rada i športa
Ireland	Clinical pharmacology and therapeutics Pharmaceutical Medicine ⁽⁴⁾	Occupational medicine
Italia	Farmacologia Farmacologia e tossicologia clinica ⁽²⁾	Medicina del lavoro
Κύπρος		Ιατρική της Εργασίας
Latvija		Arodslimības
Lietuva		Darbo medicina
Luxembourg		Médecine du travail
Magyarország	Klinikai farmakológia	Foglalkozás-orsvostan (üzemorsvostan)
Malta	Farmakologija Klinika u t-Terapewtika	Medicina Okkupazzjonali
Nederland		— Arbeid en gezondheid, bedrijfsgeneeskunde — Arbeid en gezondheid, verzekeringsgeneeskunde
Österreich	Pharmakologie und Toxikologie	— Arbeitsmedizin — Arbeitsmedizin und angewandte Physiologie ⁽¹⁾
Polska	Farmakologia kliniczna	Medycyna pracy
Portugal		Medicina do trabalho
România	Farmacologie clinică	Medicina muncii
Slovenija		Medicina dela, prometa in športa
Slovensko	Kliničká farmakológia	Pracovné lekárstvo



	Farmacologia	Medicina del lavoro
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Suomi/Finland	Kliininen farmakologia ja lääkehoito/Klinisk farmakologi och läkemedelsbehandling	Työterveyshuolto/Företagshälsovård
Sverige	Klinisk farmakologi	Yrkes- och miljömedicin Arbets- och miljömedicin ⁽³⁾
United Kingdom	Clinical pharmacology and therapeutics	Occupational medicine

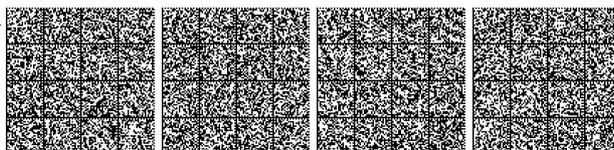
⁽¹⁾ Da giugno 2015.

⁽²⁾ Da febbraio 2015.

⁽³⁾ Da settembre 2008.

⁽⁴⁾ Da luglio 2017.

	Allergologia	Medicina nucleare
	Durata minima della formazione: 3 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		Médecine nucléaire/Nucleaire geneeskunde
България	Клинична алергология	Ядерна медицина
Česká republika	Alergologie a klinická imunologie	Nukleární medicína
Danmark		Klinisk fysiologi og nuklearmedicin
Deutschland		Nuklearmedizin
Eesti		
Ελλάδα	Αλλεργιολογία	Πυρηνική Ιατρική
España	Alergología	Medicina nuclear
France		Médecine nucléaire
Hrvatska	Alergologija i klinička imunologija	Nuklearna medicina
Ireland		
Italia	Allergologia ed immunologia clinica	Medicina nucleare
Κύπρος	Αλλεργιολογία	Πυρηνική Ιατρική
Latvija	Alergoloģija	
Lietuva	Alergologija ir klinikinė imunologija	

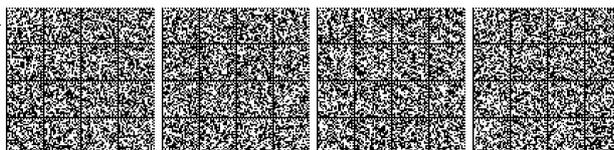


	Allergologia	Medicina nucleare
	Durata minima della formazione: 3 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Luxembourg		Médecine nucléaire
Magyarország	Allergológia és klinikai immunológia	Nukleáris medicina
Malta		Medicina Nukleari
Nederland	Allergologie ⁽¹⁾	Nucleaire geneeskunde
Österreich		Nuklearmedizin
Polska	Alergologia	Medycyna nuklearna
Portugal	Imuno-alergologia	Medicina nuclear
România	Alergologie și imunologie clinică	Medicină nucleară
Slovenija		Nuklearna medicina
Slovensko	Klinická imunológia a alergológia	Nukleárna medicína
Suomi/Finland		Kliininen fysiologia ja isotooppilääketiede/ Klinisk fysiologi och nukleärmedicin
Sverige	Allergisjukdomar	Nukleärmedicin Nuklearmedicin ⁽²⁾
United Kingdom		Nuclear medicine

⁽¹⁾ Data di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3: 12 agosto 1996.

⁽²⁾ Da settembre 2008.

	Chirurgia maxillo-facciale (formazione di base di medico)	Ematologia biologica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		
България	Лицево-челюстна хирургия	Трансфузионна хематология
Česká republika	Maxilofaciální chirurgie	
Danmark		
Deutschland		
Eesti		



	Chirurgia maxillo-facciale (formazione di base di medico)	Ematologia biologica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Ελλάδα		
España	Cirugía oral y maxilofacial	
France	Chirurgie maxillo-faciale et stomatologie	Hématologie
Hrvatska	Maksilofacijalna kirurgija	
Ireland		
Italia	Chirurgia maxillo-facciale	
Κύπρος		
Latvija	Mutes, sejas un žokļu ķirurģija	
Lietuva	Veido ir žandikaulių chirurgija	
Luxembourg	Chirurgie maxillo-faciale	Hématologie biologique
Magyarország	Szájsebészet ⁽¹⁾	
Malta		
Nederland		
Österreich	Mund— Kiefer — und Gesichtschirurgie ⁽²⁾	
Polska	Chirurgia szczekowo-twarzowa	
Portugal	Cirurgia maxilo-facial	Hematologia clinica
România		
Slovenija	Maxilofacialna kirurgija	
Slovensko	Maxilofaciálna chirurgia	
Suomi/Finland		
Sverige		



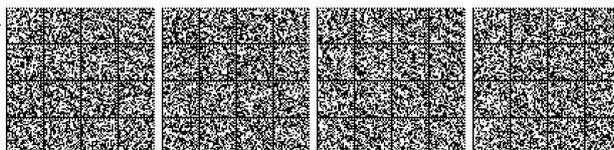
	Chirurgia maxillo-facciale (formazione di base di medico)	Ematologia biologica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
United Kingdom		

Date di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3:

⁽¹⁾ 30 settembre 2007.

⁽²⁾ 28 febbraio 2013.

	Odontostomatologia	Dermatologia
	Durata minima della formazione: 3 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		
България		
Česká republika		
Danmark		
Deutschland		
Eesti		
Ελλάδα		
España	Estomatología	
France	Stomatologie	
Hrvatska		
Ireland		Dermatology
Italia	Odontostomatologia ⁽¹⁾	
Κύπρος		
Latvija		
Lietuva		
Luxembourg	Stomatologie	
Magyarország		
Malta		Dermatologija



	Odontostomatologia	Dermatologia
	Durata minima della formazione: 3 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Nederland		
Österreich		
Polska		
Portugal	Estomatologia	
România		
Slovenija		
Slovensko		
Suomi/Finland		
Sverige		
United Kingdom		Dermatology

(¹) Data di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3: 31 dicembre 1994.

	Venerologia	Medicina tropicale
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		
България		
Česká republika		
Danmark		
Deutschland		
Eesti		
Ελλάδα		
España		
France		
Hrvatska		
Ireland	Genito-urinary medicine	Tropical medicine



	Venerologia	Medicina tropicale
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Italia		Medicina tropicale ⁽²⁾
Κύπρος		
Latvija		
Lietuva		
Luxembourg		
Magyarország		Trópusi betegségek
Malta	Medicina Uro-ġenetali	
Nederland		
Österreich		— Spezifische Prophylaxe und Tropenmedizin — Klinische Immunologie und Spezifische Prophylaxe und Tropenmedizin ⁽¹⁾
Polska		Medycyna transportu
Portugal		Medicina tropical
România		
Slovenija		
Slovensko		Tropická medicína
Suomi/Finland		
Sverige		
United Kingdom	Genito-urinary medicine	Tropical medicine

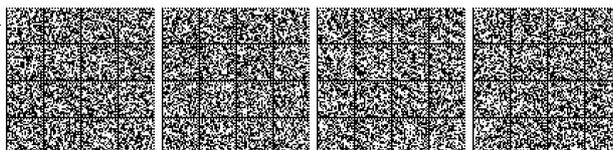
⁽¹⁾ Da giugno 2015.

⁽²⁾ Data di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3: 3 giugno 2015.

	Chirurgia dell'apparato digerente	Medicina infortunistica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 5 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Chirurgie abdominale/Heelkunde op het abdomen ⁽¹⁾	



	Chirurgia dell'apparato digerente	Medicina infortunistica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 5 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
България	Гастроентерологична хирургия	Спешна медицина
Česká republika		— Traumatologie — Urgentní medicína
Danmark		
Deutschland	Visceralchirurgie	
Eesti		
Ελλάδα		
España		
France	Chirurgie viscérale et digestive	
Hrvatska	Abdominalna kirurgija	Hitna medicina
Ireland		Emergency medicine
Italia	Chirurgia dell'apparato digerente ⁽³⁾	Medicina d'emergenza-urgenza ⁽²⁾
Κύπρος		
Latvija		
Lietuva	Abdominalinė chirurgija	
Luxembourg	Chirurgie gastro-entérologique	
Magyarország		Oxyológia és sürgősségi orvostan
Malta		Medicina tal-Accidenti u l-Emergenza Medicina tal-Emergenza ⁽⁴⁾
Nederland		
Österreich		
Polska		Medycyna ratunkowa
Portugal		
România		Medicină de urgență
Slovenija	Abdominalna kirurgija	Urgentna medicina



	Chirurgia dell'apparato digerente	Medicina infortunistica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 5 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Slovensko	Gastroenterologická chirurgia	— Úrazová chirurgia — Urgentná medicína
Suomi/Finland	Gastroenterologinen kirurgia/Gastroenterologisk kirurgi	Akuuttilääketiede/Akutmedicin
Sverige		Akutsjukvård
United Kingdom		Emergency medicine

(¹) Data di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3: 1° gennaio 1983.

(²) Dal 17 febbraio 2006.

(³) Data di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3: 3 giugno 2015.

(⁴) Dal 21 novembre 2003.

	Neurofisiologia clinica	Chirurgia dentale, della bocca e maxillo-facciale (formazione di base di medico e di dentista) (¹)
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		Stomatologie et chirurgie orale et maxillo-faciale/Stomatologie en mond-, kaak- en aangezichtschirurgie
България		Дентална, орална и лицево-челюстна хирургия
Česká republika		
Danmark		
Deutschland		— Mund-, Kiefer- und Gesichtschirurgie — Mund-Kiefer-Gesichtschirurgie (²)
Eesti		
Ελλάδα		Στοματική και Γναθοπροσωπική Χειρουργική (³)
España	Neurofisiología clínica	
France		
Hrvatska		
Ireland	Clinical neurophysiology	Oral and maxillo-facial surgery
Italia		



	Neurofisiologia clinica	Chirurgia dentale, della bocca e maxillo-facciale (formazione di base di medico e di dentista) ⁽¹⁾
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Κύπρος		Στοματο-Γναθο-Προσωποχειρουργική
Latvija		
Lietuva		
Luxembourg		Chirurgie dentaire, orale et maxillo-faciale
Magyarország		Arc-állcsont-szájsebészet
Malta	Newrofizjoloġija Klinika	Kirurgija tal-ghadam tal-wieċ
Nederland		
Österreich		Mund-, Kiefer- und Gesichtschirurgie
Polska		
Portugal		
România		Chirurgie Orală și Maxilo-facială ⁽⁴⁾
Slovenija		
Slovensko		
Suomi/Finland	Kliininen neurofysiologia/Klinisk neurofysiologi	Suu- ja leukakirurgia/Oral och maxillofacial kirurgi
Sverige	Klinisk neurofysiologi	
United Kingdom	Clinical neurophysiology	Oral and maxillo-facial surgery

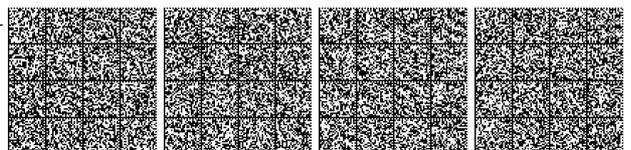
⁽¹⁾ La formazione per il conseguimento del titolo di formazione di specialista in chirurgia dentale, della bocca e maxillo-facciale (formazione di base di medico e di dentista) presuppone il compimento e la convalida di studi di medicina di base (articolo 24) e, inoltre, di studi di base di dentista (articolo 34).

⁽²⁾ Dal 2006.

⁽³⁾ Dal 10 luglio 2014.

⁽⁴⁾ Dal 2009.

	Oncologia medica	Genetica medica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Oncologie médicale/Medische oncologie	
България	Медицинска онкология	Медицинска генетика



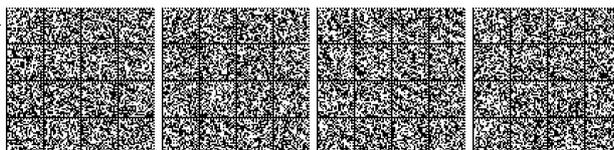
	Oncologia medica	Genetica medica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Česká republika	Klinická onkologie	Lékařská genetika
Danmark		Klinisk genetik
Deutschland		Humangenetik
Eesti		Meditsiinigeneetika
Ελλάδα	Παθολογική Ογκολογία	
España	Oncología Médica	
France	Oncologie	Génétique médicale
Hrvatska		
Ireland	Medical oncology	Clinical genetics
Italia	Oncologia medica	Genetica medica
Κύπρος	Ακτινοθεραπευτική Ογκολογία	
Latvija	Onkoloģija ķīmijterapija	Medicīnas ģenētika
Lietuva	Chemoterapiņē onkoloģija	Genetika
Luxembourg	Oncologie médicale	Médecine génétique
Magyarország	Klinikai onkológia	Klinikai genetika
Malta		Ġenetika Klinika/Medika
Nederland		Klinische genetika
Österreich		Medizinische Genetik
Polska	Onkologia kliniczna	Genetyka kliniczna
Portugal	Oncologia médica	Genética médica
România	Oncologie medicală	Genetică medicală
Slovenija	Internistična onkologija	Klinična genetika
Slovensko	Klinická onkológia	Lekárska genetika



	Oncologia medica	Genetica medica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Suomi/Finland		Perinnöllisyyläketiede/Medicinsk genetik
Sverige	Onkologi	Klinisk genetik
United Kingdom	Medical oncology	Clinical genetics

5.1.4. Titoli di formazione di medico generico

Paese	Titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
België/Belgique/ Belgien	Bijzondere beroepstitel van huisarts/ Titre professionnel particulier de mé- decin généraliste	Huisarts/Médecin généraliste	31.12.1994
България	Свидетелство за призната специалност по Обща медицина	Лекар-специалист по Обща медицина	1.1.2007
Česká republika	Diplom o specializaci všeobecné prak- tické lékařství	Všeobecný praktický lékař	1.5.2004
Danmark	Bevis for tilladelse til at betegne sig som speciallæge i almen medicin	Alment praktiserende læge/Speciallæge i almen medicin	31.12.1994
Deutschland	Zeugnis über die spezifische Ausbil- dung in der Allgemeinmedizin	Facharzt/Fachärztin für Allgemeinme- dizin	31.12.1994
Eesti	Residentuuri lõpetamist tõendav tun- nistus Diplom peremeditsiini erialal	Perearst	1.5.2004
Ελλάδα	Τίτλος ιατρικής ειδικότητας γενικής ιατρικής	Ιατρός με ειδικότητα γενικής ιατρικής	31.12.1994
España	Título de especialista en medicina familiar y comunitaria	Especialista en medicina familiar y comunitaria	31.12.1994
France	Diplômes d'études spécialisées de mé- decine générale accompagnés du di- plôme d'Etat de docteur en médecine	Médecin qualifié en médecine générale	31.12.1994
Hrvatska	Diploma o specijalističkom usavrša- vanju	specijalist obiteljske medicine	1.7.2013
Ireland	Certificate of specific qualifications in general medical practice	General medical practitioner	31.12.1994



Paese	Titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Italia	— Attestato di formazione specifica in medicina generale — Diploma di formazione specifica in medicina generale	Medico di medicina generale	31.12.1994
Κύπρος	Τίτλος Ειδικότητας Γενικής Ιατρικής	Ιατρός Γενικής Ιατρικής	1.5.2004
Latvija	Ģimenes ārsta sertifikāts	Ģimenes (vispārējās prakses) ārsts	1.5.2004
Lietuva	1. Šeimos gydytojo rezidentūros pažymėjimas 2. Rezidentūros pažymėjimas (šeimos gydytojo profesinė kvalifikacija)	Šeimos medicinos gydytojas Šeimos gydytojas	1.5.2004
Luxembourg	Diplôme de formation spécifique en médecine générale	Médecin généraliste	31.12.1994
Magyarország	Háziorvostan szakorvosa bizonyítvány	Háziorvostan szakorvosa	1.5.2004
Malta	Tabib tal-familja	Medicina tal-familja	1.5.2004
Nederland	Certificaat van inschrijving in een specialistenregister van huisartsen Diploma geneeskundig specialist	Huisarts, Verpleeghuisarts en arts voor verstandelijk gehandicapte Registratie Commissie (HVRC) Registratiecommissie Geneeskundig Specialisten (RGS) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst ⁽¹⁾	31.12.1994
Österreich	Diplom über die besondere Ausbildung in der Allgemeinmedizin	Arzt für Allgemeinmedizin	31.12.1994
Polska	Dyplom uzyskania tytułu specjalisty w dziedzinie medycyny rodzinnej	Specjalista w dziedzinie medycyny rodzinnej	1.5.2004
Portugal	Título de especialista em medicina geral e familiar	Especialista em medicina geral e familiar	31.12.1994
România	Certificat de medic specialist medicină de familie	Medic specialist medicină de familie	1.1.2007
Slovenija	Potrdilo o opravljenem specialističnem izpitu iz družinske medicine	Specialist družinske medicine/Specialistka družinske medicine	1.5.2004
Slovensko	Diplom o špecializácii v odbore "všeobecné lekárstvo"	Všeobecný lekár	1.5.2004



Paese	Titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Suomi/Finland	Todistus yleislääketieteen erityiskoulutuksesta/Bevis om särskild allmänläkarutbildning	Yleislääketieteen erityiskoulutuksen suorittanut laillistettu lääkäri/Legitimerad läkare som har fullgjort särskild allmänläkarutbildning	1.1.1994
Sverige	Bevis om specialistkompetens i allmänmedicin	Specialist i allmänmedicin	31.12.1994
United Kingdom	Certificate of completion of training	General practitioner	31.12.1994

(¹) Da gennaio 2013.»

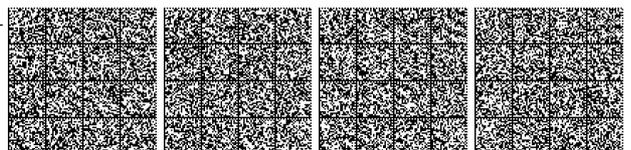
2. Il punto 5.2.2 è sostituito dal seguente:

«5.2.2. Titoli di formazione di infermiere responsabile dell'assistenza generale

Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
België/Belgique/ Belgien	<ul style="list-style-type: none"> — Diploma gegradueerde verpleger/verpleegster/Diplôme d'infirmier(ère) gradué(e)/Diplom eines (einer) graduierten Krankenpflegers (-pflegerin) — Diploma in de ziekenhuisverpleegkunde/Brevet d'infirmier(ère) hospitalier(ère)/Brevet eines (einer) Krankenpflegers (-pflegerin) — Brevet van verpleegassistent (e)/Brevet d'hospitalier(ère)/Brevet einer Pflegeassistentin 	<ul style="list-style-type: none"> — De erkende opleidingsinstututen/Les établissements d'enseignement reconnus/Die anerkannten Ausbildungsanstalten — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française/Der zuständige Prüfungsausschuß der Deutschsprachigen Gemeinschaft 	<ul style="list-style-type: none"> — Hospitalier(ère)/Verpleegassistent(e) — Infirmier(ère) hospitalier(ère)/Ziekenhuisverpleger (-verpleegster) 	29.6.1979
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен "Бакалавър" с професионална квалификация "Медицинска сестра"	Университет	Медицинска сестра	1.1.2007



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Česká republika	<p>1. Diplom o ukončení studia ve studijním programu ošetrovatelství ve studijním oboru všeobecná sestra (bakalář, Bc.)</p> <p>2. Diplom o ukončení studia ve studijním oboru diplomovaná všeobecná sestra (diplomovaný specialista, DiS.), accompanied by the following certificate: — Vysvědčení o absolutoriu</p>	<p>1. Vysoká škola zřízená nebo uznaná státem</p> <p>2. Vyšší odborná škola zřízená nebo uznaná státem</p>	<p>— Všeobecná sestra</p> <p>— Všeobecný ošetrovatel</p>	1.5.2004
Danmark	Bevis for uddannelsen til professionsbachelor i sygepleje	Professionshøjskole	Sygeplejerske	29.6.1979
Deutschland	Zeugnis über die staatliche Prüfung in der Krankenpflege	Staatlicher Prüfungsausschuss	Gesundheits- und Krankenpflegerin/Gesundheits- und Krankenpfleger	29.6.1979
Eesti	<p>1. Diplom õe erialal</p> <p>2. Õe põhikoolituse diplom</p> <p>3. Õe põhiõpe diplom</p>	<p>1. Tallinna Meditsiinikool Tartu Meditsiinikool Kohla-Järve Meditsiinikool</p> <p>2. Tallinna Tervishoiu Kõrgkool</p> <p>3. Tartu Tervishoiu Kõrgkool</p>	õde	1.5.2004
Ελλάδα	<p>1. Πτυχίο Νοσηλευτικής Πανεπιστημίου Αθηνών</p> <p>2. Πτυχίο Νοσηλευτικής Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Τ.Ε.Ι.)</p> <p>3. Πτυχίο Αξιωματικών Νοσηλευτικής</p> <p>4. Πτυχίο Αδελφών Νοσοκόμων πρώην Ανωτέρων Σχολών Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας</p> <p>5. Πτυχίο Αδελφών Νοσοκόμων και Επισκεπτριών πρώην Ανωτέρων Σχολών Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας</p> <p>6. Πτυχίο Τμήματος Νοσηλευτικής</p> <p>7. Πτυχίο Τμήματος Νοσηλευτικής Πανεπιστημίου Πελοποννήσου</p>	<p>1. Πανεπιστήμιο Αθηνών</p> <p>2. Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα-Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων</p> <p>3. Υπουργείο Εθνικής Άμυνας</p> <p>4. Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας</p> <p>5. Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας</p> <p>6. ΚΑΤΕΕ Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων</p> <p>7. Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου</p>	Διπλωματούχος ή πτυχιούχος νοσοκόμος, νοσηλεύτης ή νοσηλεύτρια	1.1.1981



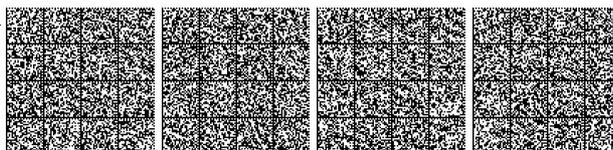
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
España	Título de Diplomado universitario en Enfermería	— Ministerio de Educación y Cultura — El rector de una Universidad	Enfermero/a diplomado/a	1.1.1986
	Titulo de Graduado/a en Enfermería	— El rector de una Universidad	Graduado/a en Enfermería	1.1.1986
France	— Diplôme d'Etat d'infirmier (ère) — Diplôme d'Etat d'infirmier (ère) délivré en vertu du décret n. 99-1147 du 29 décembre 1999	Le ministère de la santé	Infirmier(ère)	29.6.1979
Hrvatska	1. Svjedodžba "medicinska sestra opće njege/medicinski tehničar opće njege" 2. Svjedodžba "prvostupnik (baccalaureus) sestrinstva/prvostupnica (baccalaurea) sestrinstva"	1. Srednje strukovne škole koje izvide program za stjecanje kvalifikacije "medicinska sestra opće njege/medicinski tehničar opće njege" 2. Medicinski fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj Sveučilišta u Republici Hrvatskoj Veleučilišta u Republici Hrvatskoj	1. medicinska sestra opće njege/medicinski tehničar opće njege 2. prvostupnik (baccalaureus) sestrinstva/prvostupnica (baccalaurea) sestrinstva	1.7.2013
Ireland	1. Certificate of Registered General Nurse ⁽¹⁾ 2. B.Sc. in Nursing Studies (General) approved by the NMBI ⁽²⁾ 3. B.Sc. in Children's and General (Integrated) Nursing approved by the NMBI ⁽²⁾	1. An Bórd Altranais (The Nursing Board) [up to 1 October 2012]; Bórd Altranais agus Cnáimhseachais na hÉireann (The Nursing and Midwifery Board of Ireland) [from 2 October 2012] 2. Third-level Institution delivering the B.Sc. in Nursing Studies approved by the NMBI [as of September 2002] 3. Third-level Institution delivering the B.Sc. in Children's and General (Integrated) Nursing approved by the NMBI [as of September 2006]	Registered General Nurse (RGN)	29.6.1979



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Italia	1. Diploma di infermiere professionale ⁽⁴⁾ 2. Diploma di laurea in infermieristica ⁽⁵⁾	1. Scuole riconosciute dallo Stato ⁽⁴⁾ 2. Università ⁽⁵⁾	1. Infermiere professionale ⁽⁴⁾ 2. Infermiere ⁽⁵⁾	29.6.1979
Κύπρος	Δίπλωμα Γενικής Νοσηλευτικής Πτυχίο Νοσηλευτικής Τεχνολογικού Πανεπιστημίου Κύπρου Πτυχίο Νοσηλευτικής Ευρωπαϊκού Πανεπιστημίου Κύπρου Πτυχίο Νοσηλευτικής Πανεπιστημίου Λευκωσίας — BSc in Nursing Πτυχίο Γενικής Νοσηλευτικής	Νοσηλευτική Σχολή Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Κύπρου Ευρωπαϊκό Πανεπιστήμιο Κύπρου Πανεπιστήμιο Λευκωσίας University of Nicosia Σχολή Επιστημών Υγείας, Πανεπιστήμιο Frederick	Εγγεγραμμένος Νοσηλευτής Νοσηλευτής(τρια) Γενικής Νοσηλευτικής	1.5.2004
Latvija	1. Diploms par māsas kvalifikācijas iegūšanu 2. Māsas diploms	1. Māsu skolas 2. Universitātes tipa augstskola pamatojoties uz Valsts eksāmenu komisijas lēmumu	Māsa	1.5.2004
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją 2. Aukštojo mokslo diplomas (neuniversitetinės studijos), nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją 3. Bakalauro diplomas (slaugos bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos slaugytojo profesinė kvalifikacija) 4. Profesinio bakalauro diplomas (slaugos profesinio bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos slaugytojo profesinė kvalifikacija)	1. Universitetas 2. Kolegija 3. Universitetas 4. Kolegija	Bendrosios praktikos slaugytojas	1.5.2004
Luxembourg	— Diplôme d'Etat d'infirmier — Diplôme d'Etat d'infirmier hospitalier gradué	Ministère de l'éducation nationale, de la formation professionnelle et des sports	Infirmier	29.6.1979



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Magyarország	1. Ápoló bizonyítvány 2. Ápoló oklevél 3. Okleveles ápoló oklevél	1. Szakképző iskola 2. Felsőoktatási intézmény 3. Felsőoktatási intézmény	Ápoló	1.5.2004
Malta	Lawrja jew diploma fl-istudji tal-infermerija	Universita "tà Malta"	Infermier Registrat tal-Ewwel Livell	1.5.2004
Nederland	1. Diplomàs verpleger A, verpleegster A, verpleegkundige A 2. Diploma verpleegkundige MBOV (Middelbare Beroepsopleiding Verpleegkundige) 3. Diploma verpleegkundige HBOV (Hogere Beroepsopleiding Verpleegkundige) 4. Diploma beroepsonderwijs verpleegkundige — Kwalificatieniveau 4 5. Diploma hogere beroepsopleiding verpleegkundige — Kwalificatieniveau 5	1. Door een van overheidswege benoemde examencommissie 2. Door een van overheidswege benoemde examencommissie 3. Door een van overheidswege benoemde examencommissie 4. Door een van overheidswege aangewezen opleidingsinstelling 5. Door een van overheidswege aangewezen opleidingsinstelling	Verpleegkundige	29.6.1979
Österreich	1. Diplom über die Ausbildung in der all-gemeinen Gesundheits- und Krankenpflege 2. Diplom als "Diplomierete Krankenschwester, Diplomerter Krankenpfleger" 3. Diplom über den Abschluss des Fachhochschul-Bachelorstudiengangs "Gesundheits- und Krankenpflege"	1. Schule für allgemeine Gesundheits- und Krankenpflege 2. Allgemeine Krankenpflegeschule 3. Fachhochschulrat/Fachhochschule	— Diplomierete Gesundheits- und Krankenschwester — Diplomerter Gesundheits- und Krankenpfleger	1.1.1994
Polska	— Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku pielęgniarstwo z tytułem "magister pielęgniarstwa" — Dyplom ukończenia studiów wyższych zawodowych na kierunku/specjalności pielęgniarstwo z tytułem "licencjat pielęgniarstwa"	Instytucja prowadząca kształcenie na poziomie wyższym uznana przez właściwe władze	Pielęgniarka	1.5.2004



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Portugal	<ol style="list-style-type: none"> 1. Diploma do curso de enfermagem geral 2. Diploma/carta de curso de bacharelato em enfermagem 3. Diploma/Carta de curso de licenciatura em enfermagem 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Escolas de Enfermagem 2. Escolas Superiores de Enfermagem 3. Escolas Superiores de Enfermagem; Escolas Superiores de Saúde 	Enfermeiro	1.1.1986
România	<ol style="list-style-type: none"> 1. Diplomă de absolvire de asistent medical generalist cu studii superioare de scurtă durată 2. Diplomă de licență de asistent medical generalist cu studii superioare de lungă durată 3. Certificat de competențe profesionale (de asistent medical generalist) 4. Certificat de calificare nivel 5 5. Certificat de calificare profesională nivel 5 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Universități 2. Universități 3. Ministerul Educației Naționale 	Asistent medical generalist	1.1.2007
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov "diplomirana medicinska sestra/diplomirani zdravstvenik"	<ol style="list-style-type: none"> 1. Univerza 2. Visoka strokovna šola 	Diplomirana medicinska sestra/ Diplomirani zdravstvenik	1.5.2004
Slovensko	<ol style="list-style-type: none"> 1. DIPLOM ošetrovatel'stvo "magister" ("Mgr.") 2. DIPLOM ošetrovatel'stvo "bakalár" ("Bc.") 3. DIPLOM diplomovaná všeobecná sestra 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vysoká škola/Univerzita 2. Vysoká škola/Univerzita 3. Stredná zdravotnícka škola 	Sestra	1.5.2004
Suomi/Finland	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sairaanhoidajan tutkinto/Sjukskötarexamen 2. Sosiaali- ja terveystieteiden ammattikorkeakoulututkinto, sairaanhoitaja (AMK)/Yrkehögskoleexamen inom hälsovård och det sociala området, sjukskötare (YH) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Terveystieteiden tutkimuskeskus/Hälsöförhållningsanstalter 2. Ammattikorkeakoulut/Yrkehögskolor 	Sairaanhoidaja/Sjukskötare	1.1.1994



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Sverige	Sjuksköterskeexamen	Universitet eller högskola	Sjuksköterska	1.1.1994
United Kingdom	A qualification approved by the Nursing and Midwifery Council or one of its predecessor bodies as attesting to the completion of training required for general nurses by Article 31 and the standard of proficiency as required for registration as a Registered Nurse — Adult in its register ⁽³⁾	Education institutions approved by the Nursing and Midwifery Council or one of its predecessor bodies	Registered Nurse — Adult	29.6.1979

⁽¹⁾ Questo titolo di formazione consente al titolare di beneficiare del riconoscimento automatico quando è rilasciato ai cittadini di Stati membri che hanno acquisito la qualifica in Irlanda.

⁽²⁾ Questa informazione sui titoli di formazione è stata inserita per consentire a coloro che hanno completato la formazione in Irlanda di beneficiare del riconoscimento automatico senza necessità di iscrizione all'ordine in Irlanda, poiché l'iscrizione all'ordine non rientra nel processo di qualificazione.

⁽³⁾ Questa informazione sui titoli di formazione sostituisce le voci precedenti relative al Regno Unito per consentire a coloro che hanno completato la formazione nel Regno Unito di beneficiare del riconoscimento automatico del proprio titolo senza necessità di iscrizione all'ordine, poiché l'iscrizione all'ordine non rientra nel processo di qualificazione.

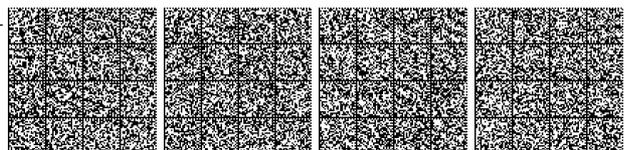
⁽⁴⁾ Valido fino al 2001.

⁽⁵⁾ Dal 2001/2002.»

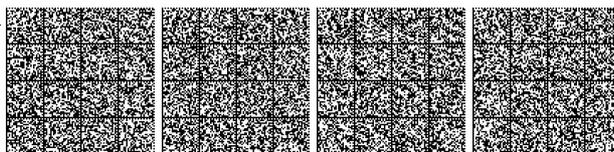
3. I punti 5.3.2 e 5.3.3 sono sostituiti dai seguenti:

«5.3.2. Titoli di formazione di base di odontoiatra

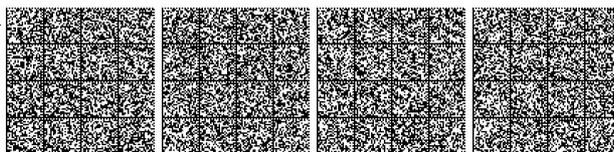
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
België/Belgique/ Belgien	Diploma van tandarts/ Diplôme licencié en science dentaire	— De universiteiten/ Les universités — De bevoegde Exa- mencommissie van de Vlaamse Ge- meenschap/Le Jury compétent d'ensei- gnement de la Communauté fran- çaise		Licentiaat in de tand- heelkunde/Licencié en science dentaire	28.1.1980
България	Диплома за висше образование на образо- вателно-квалифика- ционна степен “Магистър” по “Дентал- на медицина” с профе- сионална квалифика- ция “Магистър-лекар по дентална медицина”	Университет		Лекар по дентална ме- дицина	1.1.2007



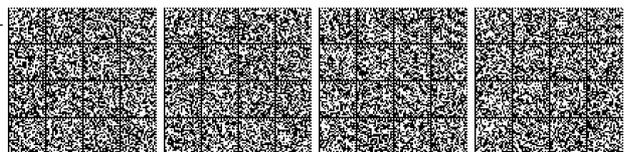
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Česká republika	Diplom o ukončení studia ve studijním programu zubní lékařství (doktor zubního lékařství, MDDr.)	Lékařská fakulta univerzity v České republice		Zubní lékař	1.5.2004
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i odontologi (cand.odont.)	Universitet Styrelsen for Patientsikkerhed	1. Autorisation som tandlæge, udstedt af Sundhedsstyrelsen 2. Tilladelse til selvstændig virke som tandlæge	Tandlæge	28.1.1980
Deutschland	Zeugnis über die Zahnärztliche Prüfung	Zuständige Behörden		Zahnarzt	28.1.1980
Eesti	Hambaarstikraad <i>Degree in Dentistry (DD)</i> Diplom hambaarstiteaduse õppekava läbimise kohta	Tartu Ülikool		Hambaarst	1.5.2004
Ελλάδα	Πτυχίο Οδοντιατρικής	Πανεπιστήμιο		Οδοντίατρος ή χειρουργός οδοντίατρος	1.1.1981
España	Título de Licenciado en Odontología Título de Graduado/a en Odontología	El rector de una universidad El rector de una Universidad		Licenciado en Odontología Graduado/a en Odontología	1.1.1986 1.1.1986
France	Diplôme d'Etat de docteur en chirurgie dentaire	Universités		Chirurgien-dentiste	28.1.1980
Hrvatska	Diploma "doktor dentalne medicine/doktorska dentalne medicine"	Fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj		doktor dentalne medicine/doktorska dentalne medicine	1.7.2013
Ireland	— Bachelor in Dental Science (B.Dent.Sc.) — Bachelor of Dental Surgery (BDS) — Licentiate in Dental Surgery (LDS)	— Universities — Royal College of Surgeons in Ireland		— Dentist — Dental practitioner — Dental surgeon	28.1.1980
Italia	Diploma di laurea in Odontoiatria e Protesi Dentaria	Università	Diploma di abilitazione all'esercizio della professione di odontoiatra	Odontoiatra	28.1.1980



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Οδοντίατρου	Οδοντιατρικό Συμβούλιο		Οδοντίατρος	1.5.2004
Latvija	Zobārsta diploms	Universitātes tipa augstskola	Sertifikāts — kompetentas iestādes izsniegts dokuments, kas apliecina, ka persona ir nokārtojusi sertifikācijas eksāmenu zobārstniecībā	Zobārsts	1.5.2004
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą gydytojo odontologo kvalifikaciją 2. Magistro diplomas (odontologijos magistro kvalifikacinis laipsnis ir gydytojo odontologo kvalifikacija)	Universitetas	1. Internatūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą gydytojo odontologo profesinę kvalifikaciją 2. Internatūros pažymėjimas (gydytojo odontologo profesinė kvalifikacija)	Gydytojas odontologas	1.5.2004
Luxembourg	Diplôme d'Etat de docteur en médecine dentaire	Jury d'examen d'Etat		Médecin-dentiste	28.1.1980
Magyarország	Okleveles fogorvos doktor oklevél (doctor medicinae dentariae, dr. med. dent)	Egyetem		Fogorvos	1.5.2004
Malta	Lawrja fil-Kirurgija Dentali	Universita` ta Malta		Kirurgu Dentali	1.5.2004
Nederland	Universitair getuigschrift van een met goed gevolg afgelegd tandartsexamen	Faculteit Tandheelkunde		Tandarts	28.1.1980
Österreich	Bescheid über die Verleihung des akademischen Grades "Doktor der Zahnheilkunde"	— Medizinische Universität — Medizinische Fakultät der Universität		Zahnarzt	1.1.1994
Polska	Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku lekarsko-dentystycznym lekarskim z tytułem "lekarz dentysta"	Szkoły wyższe	Świadectwo złożenia Lekarsko — Dentystycznego Egzaminu Państwowego ⁽¹⁾ ⁽²⁾ / Świadectwo złożenia Lekarsko-Dentystycznego Egzaminu Końcowego ⁽²⁾ ⁽³⁾	Lekarz dentysta	1.5.2004



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Portugal	— Carta de curso de licenciatura em medicina dentária	— Faculdades — Institutos Superiores		Médico dentista	1.1.1986
	— Mestrado integrado em medicina dentária				24.3.2006
România	Diplomă de licență de medic dentist	— Universități		Medic dentist	1.10.2003
	Diploma de licență și master ⁽⁴⁾	— Ministerul Educației Naționale ⁽⁴⁾		Doctor-medic stomatologie ⁽⁵⁾	
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov "doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine"	— Univerza	Potrdilo o opravljenem strokovnem izpitu za poklic doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine	Doktor dentalne medicine/Doktorica dentalne medicine	1.5.2004
Slovensko	DIPLOM zubné lekárstvo doktor zubného lekárstva ("MDDr.")	Univerzita		Zubný lekár	1.5.2004
Suomi/Finland	Hammaslääketieteen liseniaatin tutkinto/Odontologie licentiateexamen	— Helsingin yliopisto/Helsingfors universitet — Oulun yliopisto — Itä-Suomen yliopisto — Turun yliopisto	Sosiaali- ja terveystieteiden ja valvontaviraston päätös käytännön palvelun hyväksymisestä/Beslut av Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården om godkännande av praktisk tjänstgöring	Hammaslääkäri/Tandläkare	1.1.1994
Sverige	Tandläkarexamen	Universitet eller högskola	Bevis om legitimation som tandläkare, utfärdad av Socialstyrelsen	Tandläkare	1.1.1994
United Kingdom	— Bachelor of Dental Surgery (BDS or B.Ch.D.)	— Universities		— Dentist	28.1.1980
	— Licentiate in Dental Surgery	— Royal Colleges		— Dental practitioner — Dental surgeon	

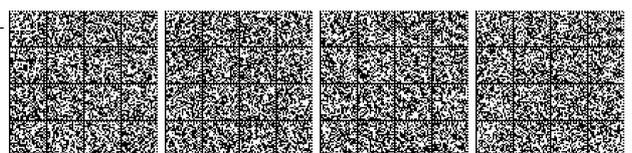
⁽¹⁾ Fino al 2012.⁽²⁾ Dal 2013.⁽³⁾ Fino al 1° ottobre 2016 i titoli di formazione dovrebbero essere accompagnati anche da un certificato di completamento del tirocinio post-laurea ("staż podyplomowy").⁽⁴⁾ Dal 1° ottobre 2011.⁽⁵⁾ Dal 1° settembre 2017.

5.3.3. Titoli di formazione di dentista specialista

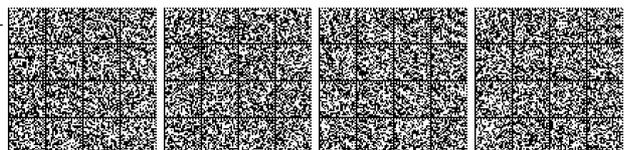
Chirurgia odontostomatologica			
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Data di riferimento
België/Belgique/ Belgien			
България	Свидетелство за призната специалност по "Орална хирургия"	Факултет по дентална медицина към Медицински университет	1.1.2007
Česká republika	Diplom o specializaci (v oboru orální a maxilofaciální chirurgie)	1. Institut postgraduálního vzdělávání ve zdravotnictví 2. Ministerstvo zdravotnictví	19.7.2007
Danmark	Bevis for tilladelse til at betegne sig som specialtandlæge i tand-, mund- og kæbekirurgi	Sundhedsstyrelsen Styrelsen for Patientsikkerhed	28.1.1980
Deutschland	Fachzahnärztliche Anerkennung für Oralchirurgie/Mundchirurgie	Landeszahnärztekammer	28.1.1980
Eesti			
Ελλάδα	Τίτλος Οδοντιατρικής ειδικότητας της Γναθοχειρουργικής (υρ το 31.12.2002)	— Περιφέρεια — Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση — Νομαρχία	1.1.2003
España			
France	Diplôme d'études spécialisées de chirurgie orale	Universités	31/03/2011
Hrvatska			
Ireland	Certificate of specialist dentist in oral surgery	Competent authority recognised for this purpose by the competent minister	28.1.1980
Italia	Diploma di specialista in Chirurgia Orale	Università	21.5.2005
Κύπρος	Πιστοποιητικό Αναγνώρισης του Ειδικού Οδοντίατρου στην Στοματική Χειρουργική	Οδοντιατρικό Συμβούλιο	1.5.2004
Latvija			



Chirurgia odontostomatologica			
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Data di riferimento
Lietuva	1. Rezidentūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą burnos chirurgo profesinę kvalifikaciją 2. Rezidentūros pažymėjimas (burnos chirurgo profesinė kvalifikacija)	Universitetas	1.5.2004
Luxembourg			
Magyarország	Dento-alveoláris sebészet szakorvosa bizonyítvány	Nemzeti Vizsgabizottság	1.5.2004
Malta	Ċertifikat ta' speċjalista dentali fil-Kirurgija tal-halq	Kumitat ta' Approvazzjoni dwar Speċjalisti	1.5.2004
Nederland	Bewijs van inschrijving als kaakchirurg in het Specialistenregister	Registratiecommissie Tandheelkundige Specialismen (RTS) van de Koninklijke Nederlandse Maatschappij tot bevordering der Tandheelkunde	28.1.1980
Österreich			
Polska	Dyplom uzyskania tytułu specjalisty w dziedzinie chirurgii stomatologicznej	Centrum Egzaminów Medycznych	1.5.2004
Portugal	Título de Especialista em Cirurgia Oral	Ordem dos Médicos Dentistas (OMD)	4.6.2008
România	Certificatul de specialist în Chirurgie dento-alveolară	Ministerul Sănătății	17.12.2008
Slovenija	Potrtilo o opravljenem specialističnem izpitu iz oralne kirurgije	1. Ministrstvo za zdravje 2. Zdravniška zbornica Slovenije	1.5.2004
Slovensko	Diplom o špecializácii v špecializačnom odbore maxilofaciálna chirurgia	— Slovenská zdravotnícka univerzita — Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach	17.12.2008
Suomi/Finland	Erikoishammaslääkärin tutkinto, suuja leukakirurgia/Specialtandläkarexamen, oral och maxillofacial kirurgi	Yliopisto	1.1.1994
Sverige	Bevis om specialistkompetens i oral kirurgi	Socialstyrelsen	1.1.1994
United Kingdom	Certificate of completion of specialist training in oral surgery	Competent authority recognised for this purpose	28.1.1980



Ortodonzia			
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Data di riferimento
België/Belgique/ Belgien	Titre professionnel particulier de dentiste spécialiste en orthodontie/Bijzondere beroepstitel van tandarts specialist in de orthodontie	Ministre de la Santé publique/Minister bevoegd voor Volksgezondheid	27.1.2005
България	Свидетелство за призната специалност по "Ортодонтия"	Факултет по дентална медицина към Медицински университет	1.1.2007
Česká republika	Diplom o specializaci (v oboru ortodontie)	1. Institut postgraduálního vzdělávání ve zdravotnictví 2. Ministerstvo zdravotnictví	19.7.2007
Danmark	Bevis for tilladelse til at betegne sig som specialtandlæge i ortodonti	Sundhedsstyrelsen Styrelsen for Patientsikkerhed	28.1.1980
Deutschland	Fachzahnärztliche Anerkennung für Kieferorthopädie	Landeszahnärztekammer	28.1.1980
Eesti	Residentuuri lõputunnistus ortodontiaerialal Ortodontia residentuuri lõpetamistõendav tunnistus	Tartu Ülikool	1.5.2004
Ελλάδα	Τίτλος Οδοντιατρικής ειδικότητας της Ορθοδοντικής	— Περιφέρεια — Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση — Νομαρχία	1.1.1981
España			
France	Titre de spécialiste en orthodontie	Conseil National de l'Ordre des chirurgiens dentistes	28.1.1980
Hrvatska			
Ireland	Certificate of specialist dentist in orthodontics	Competent authority recognised for this purpose by the competent minister	28.1.1980
Italia	Diploma di specialista in Ortognatodonzia	Università	21.5.2005
Κύπρος	Πιστοποιητικό Αναγνώρισης του Ειδικού Οδοντιάτρου στην Ορθοδοντική	Οδοντιατρικό Συμβούλιο	1.5.2004
Latvija	"Sertifikāts" — kompetentas iestādes izsniegts dokuments, kas apliecina, ka persona ir nokārtojusi sertifikācijas eksāmenu ortodontijā	Latvijas Ārstu biedrība	1.5.2004



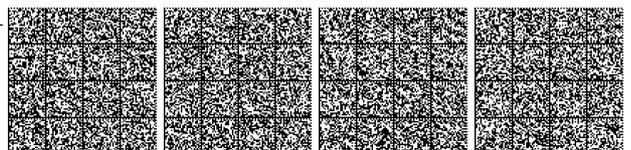
Ortodonzia			
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Data di riferimento
Lietuva	1. Rezidentūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą gydytojo ortodonto profesinę kvalifikaciją 2. Rezidentūros pažymėjimas (gydytojo ortodonto profesinė kvalifikacija)	Universitetas	1.5.2004
Luxembourg			
Magyarország	Fogszabályozás szakorvosa bizonyítvány	Nemzeti Vizsgabizottság	1.5.2004
Malta	Ċertifikat ta' speċjalista dentali fl-Ortodonzja	Kumitat ta' Approvazzjoni dwar Speċjalisti	1.5.2004
Nederland	Bewijs van inschrijving als orthodontist in het Specialistenregister	Registratiecommissie Tandheelkundige Specialismen (RTS) van de Koninklijke Nederlandse Maatschappij tot bevordering der Tandheelkunde	28.1.1980
Österreich			
Polska	Dyplom uzyskania tytułu specjalisty w dziedzinie ortodontcji	Centrum Egzaminów Medycznych	1.5.2004
Portugal	Título de Especialista em Ortodontia	Ordem dos Médicos Dentistas (OMD)	4.6.2008
România	Certificatul de specialist în Ortodonție și Ortopedie dento-facială	Ministerul Sănătății	17.12.2008
Slovenija	Potrđilo o opravljenem specialističnem izpitu iz čeljustne in zobne ortopedije	1. Ministrstvo za zdravje 2. Zdravniška zbornica Slovenije	1.5.2004
Slovensko	Diplom o špecializácii v špecializačnom odbore čelustná ortopédia	Slovenská zdravotnícka univerzita	17.12.2008
Suomi/Finland	Erikoishammaslääkärin tutkinto, hampaiston oikomishoito/Specialtand-läkarexamen, tandreglering	Yliopisto	1.1.1994
Sverige	Bevis om specialistkompetens i ortodonti	Socialstyrelsen	1.1.1994
United Kingdom	Certificate of Completion of specialist training in orthodontics	Competent authority recognised for this purpose	28.1.1980.»

4. Il punto 5.4.2 è sostituito dal seguente:

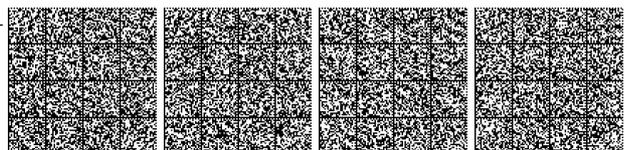


«5.4.2. Titoli di formazione di veterinario»

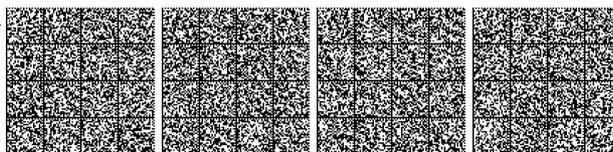
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Data di riferimento
België/Belgique/ Belgien	Diploma van dierenarts/Diplôme de docteur en médecine vétérinaire	— De universiteiten/Les universités — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française		21.12.1980
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен магистър по специалност Ветеринарна медицина с професионална квалификация Ветеринарен лекар	— Лесотехнически университет София Факултет Ветеринарна медицина — Тракийски университет Стара Загора, Ветеринарномедицински факултет		1.1.2007
Česká republika	— Diplom o ukončení studia ve studijním programu veterinární lékařství (doktor veterinární medicíny, MVDr.) — Diplom o ukončení studia ve studijním programu veterinární hygiena a ekologie (doktor veterinární medicíny, MVDr.)	Veterinární fakulta univerzity v České republice		1.5.2004
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i veterinærmedicin (cand.med. vet.)	Københavns Universitet		21.12.1980
Deutschland	— Zeugnis über das Ergebnis des Dritten Abschnitts der Tierärztlichen Prüfung und das Gesamtergebnis der Tierärztlichen Prüfung — Zeugnis über das Ergebnis der Tierärztlichen Prüfung und das Gesamtergebnis der Tierärztlichen Prüfung	Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses für die Tierärztliche Prüfung einer Universität oder Hochschule		21.12.1980 1.1.2006
Eesti	Diplom: täitnud veterinaarmeditsiini õppekava Loomaarstikraad Degree in Veterinary Medicine (DVM)	Eesti Põllumajandusülikool Eesti Maaülikool		1.5.2004



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Data di riferimento
Ελλάδα	Πτυχίο Κτηνιατρικής	1. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης 2. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας		1.1.1981
España	Título de Licenciado en Veterinaria	— Ministerio de Educación y Cultura — El rector de una Universidad		1.1.1986
	Título de Graduado/a en Veterinaria	— El rector de una Universidad		1.1.1986
France	Diplôme d'Etat de docteur vétérinaire	— L'Institut d'enseignement supérieur et de recherche en alimentation, santé animale, sciences agronomiques et de l'environnement (Vet Agro Sup); — L'Ecole nationale vétérinaire, agroalimentaire et de l'alimentation, Nantes-Atlantique (ONIRIS); — L'Ecole nationale vétérinaire d'Alfort; — L'Ecole nationale vétérinaire de Toulouse.		21.12.1980
Hrvatska	Diploma "doktor veterinarske medicine/doktorica veterinarske medicine"	Veterinarski fakultet Sveučilišta u Zagrebu		1.7.2013
Ireland	— Diploma of Bachelor in/of Veterinary Medicine (MVB) — Diploma of Membership of the Royal College of Veterinary Surgeons (MRCVS)			21.12.1980
Italia	Diploma di laurea in medicina veterinaria	Università	Diploma di abilitazione all'esercizio della medicina veterinaria	1.1.1985
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Κτηνιάτρου	Κτηνιατρικό Συμβούλιο		1.5.2004
Latvija	Veterinārārsta diploms	Latvijas Lauksaimniecības Universitāte		1.5.2004



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Data di riferimento
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas (veterinarijos gydytojo (DVM))	1. Lietuvos Veterinarijos Akademija		1.5.2004
	2. Magistro diplomas (veterinarijos medicinos magistro kvalifikacinis laipsnis ir veterinarijos gydytojo profesinė kvalifikacija)	2. Lietuvos sveikatos mokslų universitetas		
Luxembourg	Diplôme d'Etat de docteur en médecine vétérinaire	Jury d'examen d'Etat		21.12.1980
Magyarország	Okleveles állatorvos doktor oklevél (dr. vet)	Felsőoktatási intézmény		1.5.2004
Malta	Liċenzja ta' Kirurgu Veterinarju	Kunsill tal-Kirurgi Veterinarji		1.5.2004
Nederland	Getuigschrift van met goed gevolg afgelegd diergeneeskundig/veeartsenijkundig examen			21.12.1980
Österreich	— Diplom-Tierarzt — Magister medicinae veterinariae	Universität		1.1.1994
Polska	Dyplom lekarza weterynarii	1. Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie 2. Akademia Rolnicza we Wrocławiu ⁽¹⁾ 3. Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu ⁽²⁾ 4. Akademia Rolnicza w Lublinie ⁽³⁾ 5. Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie ⁽⁴⁾ 6. Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie 7. Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu ⁽⁶⁾ 8. Uniwersytet Rolniczy im. Hugona Kołłątaja w Krakowie oraz Uniwersytet Jagielloński w Krakowie ⁽⁷⁾		1.5.2004



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Data di riferimento
Portugal	— Carta de curso de licenciatura em medicina veterinária — Carta de mestrado integrado em medicina veterinária	Universidade		1.1.1986
România	Diplomă de licență de doctor medic veterinar	Universități Ministerul Educației Naționale ⁽⁵⁾		1.1.2007
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov "doktor veterinarske medicine/doktorica veterinarske medicine"	Univerza	Spričevalo o opravljenem državnem izpitu s področja veterinarstva	1.5.2004
Slovensko	Vysokoškolský diplom o udelení akademického titulu "doktor veterinárskeho lekárstva" ("MVDr.")	Univerzita		1.5.2004
Suomi/Finland	Eläinlääketieteen lisensiaatin tutkinto/Veterinärmedicine licentiatexamen	Yliopisto		1.1.1994
Sverige	Veterinärexamen	Sveriges Lantbruksuniversitet		1.1.1994
United Kingdom	1. Bachelor of Veterinary Science (BVSc) 2. Bachelor of Veterinary Science (BVSc) 3. Bachelor of Veterinary Medicine (Vet MB) 4. Bachelor of Veterinary Medicine and Surgery (BVM&S) 5. Bachelor of Veterinary Medicine and Surgery (BVMS) 6. Bachelor of Veterinary Medicine (BvetMed) 7. Bachelor of Veterinary Medicine and Bachelor of Veterinary Surgery (B.V.M., B.V.S.)	1. University of Bristol 2. University of Liverpool 3. University of Cambridge 4. University of Edinburgh 5. University of Glasgow 6. University of London 7. University of Nottingham		21.12.1980

(1) Valido fino al 22 novembre 2006.

(2) Dal 23 novembre 2006.

(3) Valido fino al 10.4.2008.

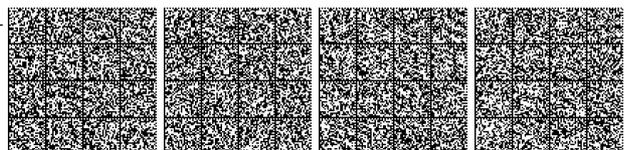
(4) Dall'11 aprile 2008.

(5) Dal 10 gennaio 2011.

(6) Dal 1° ottobre 2011.

(7) Dal 1° ottobre 2012.»

5. Il punto 5.5.2 è sostituito dal seguente:



«5.5.2 Titoli di formazione di ostetrica

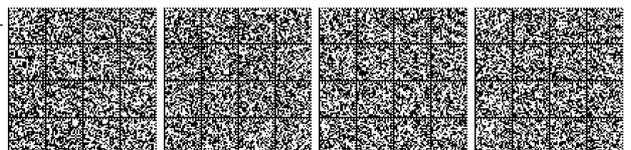
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
België/Belgique/ Belgien	Diploma van vroedvrouw/Di- plôme d'accoucheuse	— De erkende opleidingsinsti- tuten/Les établissements d'enseignement — De bevoegde Examencom- missie van de Vlaamse Ge- meenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté françai- se	Vroedvrouw/ Accoucheuse	23.1.1983
България	Диплома за висше образование на образователно-квалифика- ционна степен "Бакалавър" с професионална квалификация "Акушерка"	Университет	Акушерка	1.1.2007
Česká republika	1. Diplom o ukončení studia ve studijním programu ošetřo- vatelství ve studijním oboru porodní asistentka (bakalář, Bc.) 2. Diplom o ukončení studia ve studijním programu porodní asistence ve studijním oboru porodní asistentka (bakalář, Bc.) 3. Diplom o ukončení studia ve studijním oboru diplomova- ná porodní asistentka (diplo- movaný specialista, DiS.)	1. Vysoká škola zřízená nebo uznaná státem 2. Vysoká škola zřízená nebo uznaná státem 3. Vyšší odborná škola zřízená nebo uznaná státem	Porodní asistentka/porodní asi- stent	1.5.2004
Danmark	Bevis for uddannelsen til pro- fessionsbachelor i jordemoder- kundskab	Professionshøjskole	Jordemoder	23.1.1983
Deutschland	Zeugnis über die staatliche Prü- fung für Hebammen und Ent- bindungspfleger	Staatlicher Prüfungsausschuss	— Hebamme — Entbindungspfleger	23.1.1983
Eesti	Diplom ämmaemanda erialal Ämmaemanda diplom	— Tallinna Meditsiinikool — Tartu Meditsiinikool — Tallinna Tervishoiu Kõrg- kool — Tartu Tervishoiu Kõrgkool	Ämmaemand	1.5.2004



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Ελλάδα	<p>1. Πτυχίο Τμήματος Μαιευτικής Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Τ.Ε.Ι.)</p> <p>2. Πτυχίο του Τμήματος Μαιών της Ανωτέρας Σχολής Στελεχών Υγείας και Κοινωνικής Πρόνοιας (ΚΑΤΕΕ)</p> <p>3. Πτυχίο Μαίας Ανωτέρας Σχολής Μαιών</p>	<p>1. Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (Τ.Ε.Ι.)</p> <p>2. ΚΑΤΕΕ Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων</p> <p>3. Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας</p>	<p>— Μαία</p> <p>— Μαιευτής</p>	23.1.1983
España	<p>— Título de matrona</p> <p>— Título de asistente obstétrico (matrona)</p> <p>— Título de enfermería obstétrica-ginecológica</p>	Ministerio de Educación y Cultura	<p>— Matrona</p> <p>— Asistente obstétrico</p>	1.1.1986
France	Diplôme de sage-femme	L'Etat	Sage-femme	23.1.1983
Hrvatska	Svjedodžba "prvostupnik (baccalaureus) primaljstva/sveučilišna prvostupnica (baccalaurea) primaljstva"	<p>— Medicinski fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj</p> <p>— Sveučilišta u Republici Hrvatskoj</p> <p>— Veleučilišta i visoke škole u Republici Hrvatskoj</p>	Prvostupnik (baccalaureus) Primaljstva/Prvostupnica (baccalaurea) primaljstva	1.7.2013
Ireland	<p>1. Certificate in Midwifery ⁽¹⁾</p> <p>2. B.Sc. in Midwifery approved by the NMBI ⁽²⁾</p> <p>3. Higher/Post-graduate Diploma in Midwifery approved by the NMBI ⁽²⁾</p>	<p>1. An Bórd Altranais (The Nursing Board) [up to 1 October 2012];</p> <p>Bórd Altranais agus Cnáimhseachais na hÉireann (The Nursing and Midwifery Board of Ireland, NMBI) [from 2 October 2012].</p> <p>2. A third-level Institution delivering a Midwifery education programme approved by the NMBI</p> <p>3. Third-level Institution delivering Higher/Post-graduate Diploma in Midwifery approved by the NMBI</p>	Registered Midwife (RM)	23.1.1983
Italia	<p>1. Diploma d'ostetrica ⁽⁴⁾</p> <p>2. Laurea in ostetricia ⁽⁵⁾</p>	<p>1. Scuole riconosciute dallo Stato ⁽⁴⁾</p> <p>2. Università ⁽⁵⁾</p>	Ostetrica ⁽⁴⁾	23.1.1983



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Κύπρος	Δίπλωμα στο μεταβασικό πρόγραμμα Μαιευτικής	Νοσηλευτική Σχολή	Εγγεγραμμένη Μαία	1.5.2004
Latvija	Diploms par vecmātes kvalifikācijas iegūšanu	Māsu skolas	Vecmāte	1.5.2004
Lietuva	<p>1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją, ir profesinės kvalifikacijos pažymėjimas, nurodantis suteiktą akušerio profesinę kvalifikaciją</p> <p>— Pažymėjimas, liudijantis akušerio profesinę praktiką</p> <p>2. Aukštojo mokslo diplomas (neuniversitetinės studijos), nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją, ir profesinės kvalifikacijos pažymėjimas, nurodantis suteiktą akušerio profesinę kvalifikaciją</p> <p>— Pažymėjimas, liudijantis akušerio profesinę praktiką</p> <p>3. Aukštojo mokslo diplomas (neuniversitetinės studijos), nurodantis suteiktą akušerio profesinę kvalifikaciją</p> <p>4. Bakalauro diplomas (slaugos bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos augytojo profesinė kvalifikacija) Ir Profesinės kvalifikacijos pažymėjimas (akušerio profesinė kvalifikacija)</p> <p>5. Profesinio bakalauro diplomas (slaugos profesinio bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos slaugytojo profesinė kvalifikacija) Ir Profesinės kvalifikacijos pažymėjimas (akušerio profesinė kvalifikacija)</p> <p>6. Profesinio bakalauro diplomas (akušerijos profesinio bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir akušerio profesinė kvalifikacija)</p>	<p>1. Universitetas</p> <p>2. Kolegija</p> <p>3. Kolegija</p> <p>4. Universitetas</p> <p>5. Kolegija</p> <p>6. Kolegija</p>	Akušeris	1.5.2004



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Luxembourg	Diplôme de sage-femme	Ministère de l'éducation nationale, de la formation professionnelle et des sports	Sage-femme	23.1.1983
Magyarország	1. Szülészni bizonyítvány 2. Szülészni oklevél	1. Iskola/főiskola 2. Felsőoktatási intézmény	Szülészni	1.5.2004
Malta	Lawrja jew diploma fl- Istudjital-Qwiebel	Universita` ta Malta	Qabla	1.5.2004
Nederland	Diploma van verloskundige	Door het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport erkende opleidings-instellingen	Verloskundige	23.1.1983
Österreich	1. Hebammen-Diplom 2. Diplom über den Abschluss des Fachhochschul-Bachelorstudiengangs "Hebamme"	1. — Hebammenakademie — Bundeshebammenlehranstalt 2. Fachhochschulrat	Hebamme	1.1.1994
Polska	— Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku położnictwo z tytułem "magister położnictwa" — Dyplom ukończenia studiów wyższych zawodowych na kierunku/specjalności położnictwo z tytułem "licencjat położnictwa"	Instytucja prowadząca kształcenie na poziomie wyższym uznana przez właściwe władze (Higher education institution recognised by the competent authorities)	Położna	1.5.2004
Portugal	1. Diploma de enfermeiro especialista em enfermagem de saúde materna e obstétrica 2. Diploma/carta de curso de estudos superiores especializados em enfermagem de saúde materna e obstétrica 3. Diploma (do curso de pós-licenciatura) de especialização em enfermagem de saúde materna e obstétrica	1. Ecolas de Enfermagem 2. Escolas Superiores de Enfermagem 3. — Escolas Superiores de Enfermagem — Escolas Superiores de Saúde	Enfermeiro especialista em enfermagem de saúde materna e obstétrica	1.1.1986
România	Diplomă de licență de moașă	Universități	Moașă	1.1.2007
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov "diplomirana babica/diplomirani babičar"	1. Univerza 2. Visoka strokovna šola	diplomirana babica/diplomirani babičar	1.5.2004



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Slovensko	1. DIPLOM pôrodná asistencia "bakalár" ("Bc.") 2. DIPLOM diplomovaná pôrodná asistentka	1. Vysoká škola/Univerzita 2. Stredná zdravotnícka škola	Pôrodná asistentka	1.5.2004
Suomi/Finland	1. Kättilön tutkinto/barnmorskeexamen 2. Sosiaali- ja terveystieteiden ammattikorkeakoulututkinto, kättilö (AMK)/yrkeshögskoleexamen inom hälsovård och det sociala området, barnmorska (YH)	1. Terveystieteiden tutkimuskeskus/hälsövärdsläroanstalter 2. Ammattikorkeakoulut/Yrkeshögskolor	Kättilö/Barnmorska	1.1.1994
Sverige	Barnmorskeexamen	Universitet eller högskola	Barnmorska	1.1.1994
United Kingdom	A qualification approved by the Nursing and Midwifery Council or its predecessor bodies as attesting to the completion of training as required for midwives by Article 40 and the standard of proficiency as required for registration as a Registered Midwife in its register ⁽³⁾	Education institution approved by the Nursing and Midwifery Council or its predecessor bodies	Registered Midwife	23.1.1983

⁽¹⁾ Questo titolo di formazione consente al titolare di beneficiare del riconoscimento automatico quando è rilasciato ai cittadini di Stati membri che hanno acquisito la qualifica in Irlanda.

⁽²⁾ Questa informazione sui titoli di formazione è stata inserita per consentire a coloro che hanno completato la formazione in Irlanda di beneficiare del riconoscimento automatico senza necessità di iscrizione all'ordine in Irlanda, poiché l'iscrizione all'ordine non rientra nel processo di qualificazione.

⁽³⁾ Questa informazione sui titoli di formazione è stata inserita per consentire a coloro che hanno completato la formazione nel Regno Unito di beneficiare del riconoscimento automatico del proprio titolo senza necessità di iscrizione all'ordine, poiché l'iscrizione all'ordine non rientra nel processo di qualificazione.

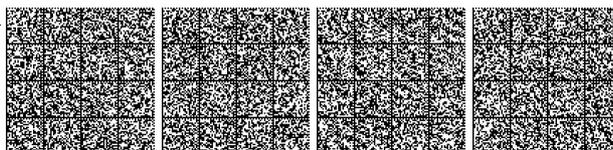
⁽⁴⁾ Valido fino al 2001.

⁽⁵⁾ Dal 2001/2002.»

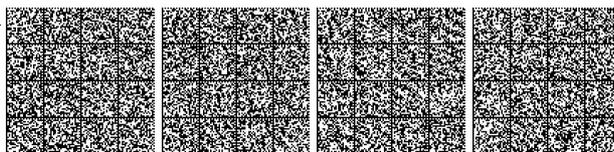
6. Il punto 5.6.2 è sostituito dal seguente:

«5.6.2. Titoli di formazione di farmacista

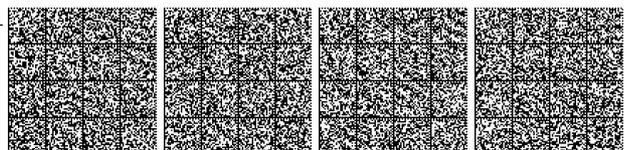
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Data di riferimento
België/Belgique/ Belgien	Diploma van apotheker/Diplôme de pharmacien	— De universiteiten/Les universités — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française		1.10.1987



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Data di riferimento
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен "Магистър" по "Фармация" с професионална квалификация "Магистър-фармацевт"	Университет		1.1.2007
Česká republika	Diplom o ukončení studia ve studijním programu farmacie (magistr, Mgr.)	Farmaceutická fakulta univerzity v České republice		1.5.2004
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i farmaci (cand.pharm.) Bevis for kandidatuddannelsen i farmaci (cand.pharm.)	Det Farmaceutiske Fakultet, Københavns Universitet Syddansk Universitet		1.10.1987
Deutschland	Zeugnis über die Staatliche Pharmazeutische Prüfung	Zuständige Behörden		1.10.1987
Eesti	Diplom proviisori õppekava läbimisest Farmaatsiamagister <i>Master of Science in Pharmacy (MSc)</i>	Tartu Ülikool		1.5.2004
Ελλάδα	Άδεια άσκησης φαρμακευτικού επαγγέλματος	— Περιφέρεια — Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση		1.10.1987
España	Título de Licenciado en Farmacia Título de Graduado/a en Farmacia	— Ministerio de Educación y Cultura — El rector de una universidad — El rector de una Universidad		1.10.1987 1.1.1986
France	— Diplôme d'Etat de pharmacien — Diplôme d'Etat de docteur en pharmacie	Universités		1.10.1987
Hrvatska	Diploma "magistar farmacije/magistra farmacije"	— Farmaceutsko-biokemijski fakultet Sveučilišta u Zagrebu — Medicinski fakultet Sveučilišta u Splitu — Kemijsko-tehnološki fakultet Sveučilišta u Splitu		1.7.2013



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Data di riferimento
Ireland	1. Certificate of Registered Pharmaceutical Chemist ⁽¹⁾ Certificate of Registration as a Pharmacist ⁽¹⁾ 2. A degree in Pharmacy recognised by the Pharmaceutical Society of Ireland ⁽²⁾	1. Cumann Cógaiseoirí na hEireann (Pharmaceutical Society of Ireland) 2. Universities delivering degrees in pharmacy recognised by the Pharmaceutical Society of Ireland	2. Notification from the Pharmaceutical Society of Ireland that the person named therein is the holder of a qualification appropriate for practicing as a pharmacist	1.10.1987
Italia	Diploma o certificato di abilitazione all'esercizio della professione di farmacista ottenuto in seguito ad un esame di Stato	Università		1.11.1993
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Φαρμακοποιού	Συμβούλιο Φαρμακευτικής		1.5.2004
Latvija	Farmaceita diploms	Universitātes tipa augstskola		1.5.2004
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą vaistininko profesinę kvalifikaciją 2. Magistro diplomas (farmacijos magistro kvalifikacinis laipsnis ir vaistininko profesinė kvalifikacija)	Universitetas		1.5.2004
Luxembourg	Diplôme d'Etat de pharmaciens	Jury d'examen d'Etat + visa du ministre de l'éducation nationale		1.10.1987
Magyarország	Okleveles gyógyszerész oklevél (magister pharmaciae, abbrev: mag. Pharm)	Egyetem		1.5.2004
Malta	Lawrja fil-farmacija	Universita` ta` Malta		1.5.2004
Nederland	Getuigschrift van met goed gevolg afgelegd apothekersexamen	Faculteit Farmacie		1.10.1987
Österreich	Staatliches Apothekerdiplom	Österreichische Apothekerkammer		1.10.1994
Polska	Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku farmacja z tytułem magistra	1. Akademia Medyczna 2. Uniwersytet Medyczny 3. Collegium Medicum Uniwersytetu Jagiellońskiego		1.5.2004



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Data di riferimento
Portugal	— Licenciatura em Farmácia — Carta de curso de licenciatura em Ciências Farmacêuticas	Instituição de Ensino Superior Universitário		1.10.1987
	Mestrado Integrado em Ciências Farmacêuticas			1.1.2007
România	Diplomă de licență de farmacist Diploma de licență și master ⁽⁵⁾	Universități Ministerul Educației Nationale		1.1.2007
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naziv "magister farmacije/magistra farmacije"	Univerza	Potrdilo o opravljenem strokovnem izpitu za poklic magister farmacije/magistra farmacije	1.5.2004
Slovensko	DIPLOM farmácia magister ("Mgr.")	Univerzita		1.5.2004
Suomi/Finland	Proviisorin tutkinto/Provisorexamen	Yliopisto		1.10.1994
Sverige	Apotekarexamen	Universitet och högskolor		1.10.1994
United Kingdom	1. Certificate of Registered Pharmacist ⁽³⁾ 2. A degree in pharmacy approved by either the General Pharmaceutical Council (formerly Royal Pharmaceutical Society of Great Britain) or the Pharmaceutical Society of Northern Ireland ⁽⁴⁾	Universities delivering pharmacy degrees approved by the General Pharmaceutical Council (formerly Royal Pharmaceutical Society of Great Britain) or the Pharmaceutical Society of Northern Ireland	Notification from the General Pharmaceutical Council or Pharmaceutical Society of Northern Ireland confirming successful completion of the approved pharmacy degree, 12 months practical training and a pass of the registration assessment.	1.10.1987

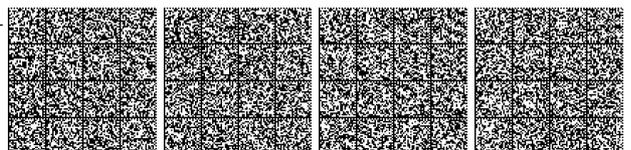
⁽¹⁾ Questo titolo di formazione consente al titolare di beneficiare del riconoscimento automatico quando è rilasciato ai cittadini di Stati membri che hanno acquisito la qualifica in Irlanda.

⁽²⁾ Questa informazione sui titoli di formazione è stata inserita per consentire a coloro che hanno completato la formazione in Irlanda di beneficiare del riconoscimento automatico senza necessità di iscrizione all'ordine in Irlanda. In questi casi, il certificato di accompagnamento attesta il soddisfacimento di tutti i requisiti di qualificazione.

⁽³⁾ Questo titolo di formazione consente al titolare di beneficiare del riconoscimento automatico quando è rilasciato ai cittadini di Stati membri che hanno acquisito la qualifica nel Regno Unito.

⁽⁴⁾ Questa informazione sui titoli di formazione è stata inserita per consentire a coloro che hanno completato la formazione nel Regno Unito di beneficiare del riconoscimento automatico del proprio titolo senza necessità di iscrizione all'ordine. In questi casi, il certificato di accompagnamento attesta il soddisfacimento di tutti i requisiti di qualificazione.

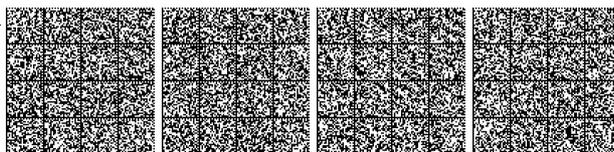
⁽⁵⁾ Dal 10 gennaio 2011.»



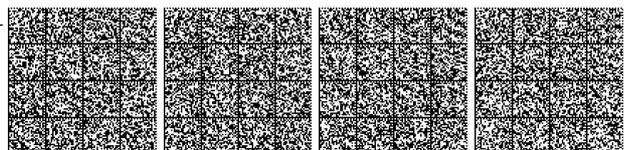
7. Il punto 5.7.1 è sostituito dal seguente:

«5.7.1. Titoli di formazione di architetto riconosciuti ai sensi dell'articolo 46

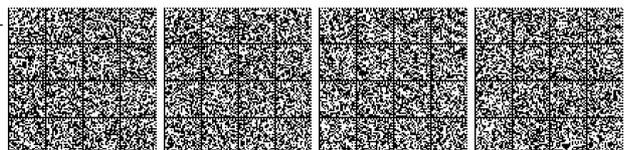
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
België/Belgique/ Belgien	1. Architect/Architecte	1. Nationale hogescholen voor architectuur/Ecoles nationales supérieures d'architecture	Certificat de stage délivré par l'Ordre des Architectes/Stage-getuigschrift afgeleverd door de Orde van Architecten	1988/1989
	2. Architect/Architecte	2. Hogere-architectuur-instituten/Instituts supérieurs d'architecture		
	3. Architect/Architecte	3. Provinciaal Hoger Instituut voor Architectuur te Hasselt/Ecole provinciale supérieure d'architecture de Hasselt		
	4. Architect/Architecte	4. Koninklijke Academies voor Schone Kunsten/Académies royales des Beaux-Arts		
	5. Architect/Architecte	5. Sint-Lucasscholen/Ecoles Saint-Luc		
	6. Burgerlijke ingenieur-architect/Ingénieur Civil Architecte	6. — Faculteiten Toegepaste Wetenschappen van de Universiteiten/Facultés des sciences appliquées des universités — “Faculté Polytechnique” van Mons		
	7. Burgerlijk Ingenieur-Architect (Ir. Arch.)	7. K.U. Leuven, faculteit ingenieurswetenschappen		2004/2005
	8. Burgerlijk Ingenieur-Architect (Ir. Arch.)	8. Vrije Universiteit Brussel, faculteit ingenieurswetenschappen		2004/2005
	9. Master Ingénieur Civil Architecte, à finalité spécialisée	9. Faculté Polytechnique de Mons		2008/2009
България	Магистър-Специалност архитектура	— Университет по архитектура, строителство и геодезия — София, Архитектурен факултет	Свидетелство, издадено от компетентната Камара на архитектите, удостоверяващо изпълнението на препоставките, необходими за регистрация като архитект с пълна проектантска правоспособност в регистъра на архитектите	2010/2011
		— Варненски свободен университет “Черноризец Храбър”, Варна, Архитектурен факултет		2007/2008
		— Висше строително училище “Любен Каравелов”, Архитектурен факултет		2009/2010



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento	
Česká republika	Architektura a urbanismus	— Fakulta architektury, České vysoké učení technické (ČVUT) v Praze — Vysoké učení technické v Brně, Fakulta architektury	Osvědčení o splnění kvalifikačních požadavků pro samostatný výkon profese architekta vydané Českou komorou architektů	2007/2008	
	Inženýr architekt (Ing.Arch.)	— Technická univerzita v Liberci, Fakulta umění a architektury			
	Magistr umění v oboru architektura (MgA.)	— Vysoká škola uměleckoprůmyslová v Praze			
	Magistr umění v oboru Architektonická tvorba, MgA	— Akademie výtvarných umění v Praze		2007/2008	
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i arkitektur (cand.arch.)	— Kunstakademiets Arkitektskole i København — Arkitektskolen i Århus		1988/1989	
Deutschland	Diplom-Ingenieur,	— Universitäten (Architektur/Hochbau)	Bescheinigung einer zuständigen Architektenkammer über die Erfüllung der Qualifikationsvoraussetzungen im Hinblick auf eine Eintragung in die Architektenliste	1988/1989	
	Diplom-Ingenieur Univ.	— Technische Hochschulen (Architektur/Hochbau) — Technische Universitäten (Architektur/Hochbau) — Universitäten-Gesamthochschulen (Architektur/Hochbau) — Hochschulen für bildende Künste — Hochschulen für Künste			
	Diplom-Ingenieur, Diplom-Ingenieur FH	— Fachhochschulen (Architektur/Hochbau) — Universitäten-Gesamthochschulen (Architektur/Hochbau) bei entsprechenden Fachhochschulstudiengängen			
	Master of Arts — M.A.	— Hochschule Bremen — University of applied Sciences, Fakultät Architektur, Bau und Umwelt — School of Architecture Bremen			2003/2004
		— Fachhochschule Münster (University of Applied Sciences) — Muenster School of Architecture			2000/2001
	— Georg-Simon-Ohm-Hochschule Nürnberg Fakultät Architektur	2005/2006			
	— Hochschule Anhalt (University of Applied Sciences) Fachbereich Architektur, Facility Management und Geoinformation	2010/2011			



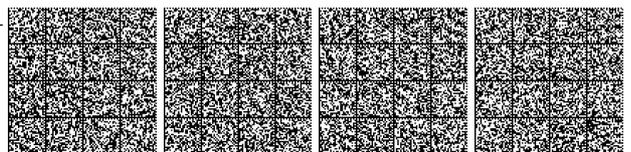
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		— Hochschule Regensburg (University of Applied Sciences), Fakultät für Architektur		2007/2008
		— Technische Universität München, Fakultät für Architektur		2009/2010
		— Hochschule Lausitz, Studiengang Architektur, Fakultät für Bauen "seit Juli 2013: Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg"		2009/2010
		— Fachhochschule Lübeck, University of Applied Sciences, Fachbereich Bauwesen		2004/2005
		— Fachhochschule für Technik und Wirtschaft Dresden, Fakultät Bauingenieurwesen/Architektur		2005/2006
		— Fachhochschule Erfurt/University of Applied Sciences		2006/2007
		— Hochschule Augsburg/Augsburg University of Applied Sciences		2005/2006
		— Hochschule Koblenz, Fachbereich Bauwesen		2004/2005
		— Hochschule München/Fakultät für Architektur		2005/2006
		— Hochschule für Technik Stuttgart, Fakultät Architektur und Gestaltung		2005/2006
		— SRH Hochschule Heidelberg		2013/2014
		— Staatliche Akademie der Bildenden Künste Stuttgart, Fachbereich Architektur		2006/2007
		— Hochschule Konstanz Technik, Wirtschaft und Gestaltung (HTWG)		2014/2015
	Master of Arts (in Kombination mit einem Bachelorabschluss in Architektur)	Hochschule Trier Fachbereich Gestaltung — Fachrichtung Architektur		2007/2008
	Master of Engineering (in Kombination mit einem Bachelorabschluss in Engineering)	Technische Hochschule Mittelhessen (University of Applied Sciences) Fachbereich Bauwesen		2010/2011
	Bachelor of Arts — B.A.	— Hochschule Anhalt (University of Applied Sciences) Fachbereich Architektur, Facility Management und Geoinformation		2010/2011



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		— Technische Universität München, Fakultät für Architektur		2009/2010
		— Alanus Hochschule für Kunst und Gesellschaft, Bonn		2007/2008
		— Hochschule Konstanz Technik, Wirtschaft und Gestaltung (HTWG)		2014/2015
	Bachelor of Sciences (B.Sc.)	Hochschule Bochum, Fachbereich Architektur		2003/2004
		— Universität Stuttgart, Fakultät 1: Architektur und Stadtplanung		2009/2010
	Master of Science	— Leibniz Universität Hannover, Fakultät für Architektur und Landschaft		2011/2012
		— Fachhochschule Aachen, Fachbereich Architektur		2009/2010
	Master of Science (M.Sc.) in Kombination mit dem Bachelor of Science (B.Sc.)	— Bauhaus-Universität Weimar		2005/2006
		— Bauhaus-Universität Weimar, Fakultät Architektur		2008/2009
		— Bauhaus-Universität Weimar, Fakultät Architektur und Urbanistik		2013/2014
Eesti	Arhitektuurimagister	Eesti Kunstiakadeemia		2006/2007
Ελλάδα	Δίπλωμα Αρχιτέκτονα — Μηχανικού	— Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ), Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών — Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ), Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών της Πολυτεχνικής Σχολής — Πανεπιστήμιο Πατρών, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών της Πολυτεχνικής Σχολής — Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών — Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών	Βεβαίωση που χορηγεί το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΤΕΕ) και η οποία επιτρέπει την άσκηση δραστηριοτήτων στον τομέα της αρχιτεκτονικής	1988/1989 2003/2004 1999/2000 1999/2000 2004/2005



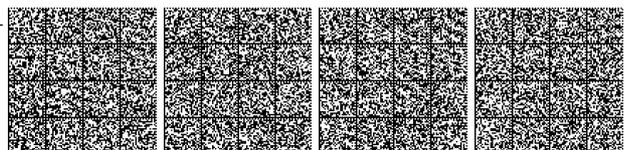
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
España	Título oficial de arquitecto	Rectores de las universidades enumeradas a continuación:		1988/1989
		— Universidad politécnica de Cataluña, escuelas técnicas superiores de arquitectura de Barcelona o del Vallès		
		— Universidad politécnica de Madrid, escuela técnica superior de arquitectura de Madrid		
		— Escuela de Arquitectura de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria		
		— Universidad politécnica de Valencia, escuela técnica superior de arquitectura de Valencia		
		— Universidad de Sevilla, escuela técnica superior de arquitectura de Sevilla		
		— Universidad de Valladolid, escuela técnica superior de arquitectura de Valladolid		
		— Universidad de Santiago de Compostela, escuela técnica superior de arquitectura de La Coruña		
		— Universidad del País Vasco, escuela técnica superior de arquitectura de San Sebastián		
		— Universidad de Navarra, escuela técnica superior de arquitectura de Pamplona		
		— Universidad de A Coruña		1991/1992
		— Universidad de Granada, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada.		1994/1995
		— Universidad de Alicante, escuela politécnica superior de Alicante		1997/1998
— Universidad europea de Madrid		1998/1999		
— Universidad Ramón Llull, escuela técnica superior de arquitectura de La Salle				
— Universidad politécnica de Cataluña, escuela técnica superior de arquitectura de Barcelona		1999/2000		



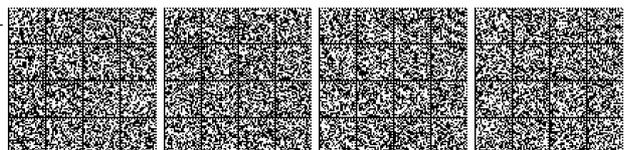
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		— Universidad Alfonso X El Sabio, centro politécnico superior de Villanueva de la Cañada		
		— Universidad de Alcalá (Escuela de Arquitectura)		
		— Universidad Internacional de Cataluña, Escuela Técnica Superior de Arquitectura		
		— Universidad S.E.K. de Segovia, centro de estudios integrados de arquitectura de Segovia		
		— Universidad Camilo José Cela de Madrid		2000/2001
		— Universidad San Pablo CEU		2001/2002
		— Universidad CEU Cardenal Herrera, Valencia-Escuela Superior de Enseñanzas Técnicas		2002/2003
		— Universidad Rovira i Virgili		2005/2006
		— Universidad de Málaga. Escuela Técnica Superior de Arquitectura		
		— Universidad de Girona. Escuela Politécnica Superior		
		— Universidad Pontificia de Salamanca		
		— Universidad Francisco de Vitoria		2006/2007
		— IE Universidad. Escuela Técnica Superior de Estudios Integrados de Arquitectura		2009/2010
	Título de Graduado/a en Arquitectura	— IE Universidad, Escuela Técnica Superior de Estudios Integrados de Arquitectura		2008/2009
		— Universidad de Zaragoza. Escuela de Ingeniería y Arquitectura		
		— Universidad europea de Madrid		2009/2010
		— Universitat Internacional de Catalunya		
		— Universidad San Jorge (Zaragoza)		
		— Universidad de Navarra		
		— Universidad de Girona. Escuela Politécnica Superior		
		— Universitat Ramon Llull, la Salle		



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		— Universidad San Pablo CEU — Madrid		2010/2011
		— Universitat Politècnica de València		
		— Universidad de A Coruña. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de A Coruña		
		— Universidad Rovira i Virgili		
		— Universidad Cardenal Herrera CEU		
		— Universidad Francisco de Vitoria		
		— Universidad de Málaga. Escuela Técnica Superior de Arquitectura		
		— Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Escuela de Arquitectura		
		— Universidad de Castilla La Mancha. Escuela de Arquitectura		
		— Universidad Camilo José Cela de Madrid		
		— Universidad de Alicante, escuela politécnica superior de Alicante		
		— Universidad de Sevilla, escuela técnica superior de arquitectura de Sevilla		
		— Universitat Politècnica de Catalunya		
	Graduado en fundamentos de la arquitectura + Máster en Arquitectura	— Universidad Politécnica de Madrid. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid		2010/2011
		— Universidad Antonio de Nebrija		2011/2012
		— Universidad de Zaragoza, Escuela de Ingeniería y Arquitectura		
		— Escuela Técnica Superior de Arquitectura — Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea		
		— Universidad europea de Madrid		
		— Universidad Politécnica de Valencia. Escuela Técnica Superior de Arquitectura		2014/2015
		— Universidad de Alicante, escuela politécnica superior de Alicante		



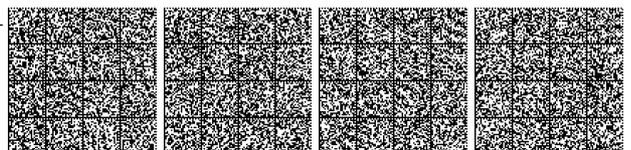
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		— Universidad de Alcalá de Henares. Escuela Politécnica de Alcalá de Henares		2015/2016
		— Universidad de A Coruña. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de A Coruña		
		— Universidad Cardenal Herrera CEU		2016/2017
		— Universidad europea de Valencia		2013/2014
		— Universidad europea de Canarias		2012/2013
France	1. Diplôme d'architecte DPLG, y compris dans le cadre de la formation professionnelle continue et de la promotion sociale.	1. Le ministre chargé de l'architecture		1988/1989
	2. Diplôme d'architecte ESA	2. Ecole spéciale d'architecture de Paris		
	3. Diplôme d'architecte ENSAIS	3. Ecole nationale supérieure des arts et industries de Strasbourg, section architecture		
	4. Diplôme d'Etat d'architecte (DEA)	4. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Bordeaux (Ministère chargé de l'architecture et Ministère chargé de l'enseignement supérieur)	Habilitation de l'architecte diplômé d'Etat à l'exercice de la maîtrise d'œuvre en son nom propre (HMONP) (Ministère chargé de l'architecture)	2005/2006
		Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne (Ministère chargé de l'architecture et Ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Clermont-Ferrand (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Grenoble (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Lyon (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Marne La Vallée (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Marseille (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Montpellier (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Nancy (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Nantes (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Normandie (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-La Villette (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris Malaquais (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006



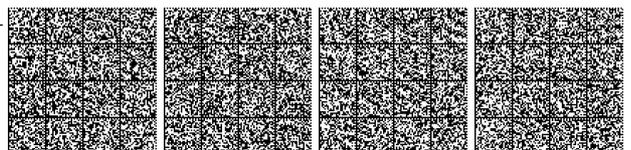
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris Val-de-Seine (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Saint-Etienne (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Strasbourg (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Toulouse (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Versailles (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
	Diplôme d'Etat d'architecte (DEA), dans le cadre de la formation professionnelle continue	Ecole nationale supérieure d'architecture de Lyon (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Marseille (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Montpellier (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Nantes (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Strasbourg (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007



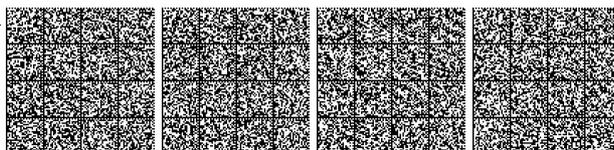
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
	5. Diplôme d'études de l'école spéciale d'architecture Grade 2 équivalent au diplôme d'Etat d'architecte	5. Ecole spéciale d'architecture (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)	Diplôme d'architecte de l'ESA habilitant à exercer la maîtrise d'œuvre en son nom propre, équivalent à l'habilitation de l'architecte diplômé d'Etat à l'exercice de la maîtrise d'œuvre en son nom propre, reconnu par le Ministère chargé de l'architecture	2006/2007
	6. Diplôme d'architecte INSA de Strasbourg équivalent au diplôme d'Etat d'architecte conférant le grade de master (parcours architecte)	6. Institut national des sciences appliquées de Strasbourg (INSA) (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)	Habilitation de l'architecte de l'INSA à exercer la maîtrise d'œuvre en son nom propre équivalent à l'HMONP, reconnue par le ministère chargé de l'architecture	2005/2006
	Diplôme d'architecte INSA de Strasbourg équivalent au diplôme d'Etat d'architecte conférant le grade de master (parcours d'architecte pour ingénieur)	Institut national des sciences appliquées de Strasbourg (INSA) (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)	Habilitation de l'architecte de l'INSA à exercer la maîtrise d'œuvre en son nom propre équivalent à l'HMONP, délivrée par le ministère chargé de l'architecture	2005/2006
Hrvatska	Magistar/Magistrica inženjer/inženjerka arhitekture i urbanizma	Sveučilište u Zagrebu, Arhitektonski fakultet	Diploma; Dopunska isprava o studiju; Potvrda HKA da podnositelj zahtjeva ispunjava kvalifikacijske uvjete	2005/2006
	Magistar/magistra inženjer/inženjerka arhitekture	Sveučilišteu Splitu — Gakultet građevinarstva, arhitekture i geodezije	Potvrda Hrvatske komore arhitekata da podnositelj zahtjeva zadovoljava uvjete za upis u komoru.	2016/2017
Ireland	1. Degree of Bachelor of Architecture (B.Arch. NUI)	1. National University of Ireland to architecture graduates of University College Dublin	Certificate of fulfilment of qualifications requirements for professional recognition as an architect in Ireland issued by the Royal Institute of Architects of Ireland (RIAI)	1988/1989
	2. Degree of Bachelor of Architecture (B.Arch.) (Previously, until 2002 — Degree standard diploma in architecture (Dip. Arch])	2. Dublin Institute of Technology, Bolton Street, Dublin (College of Technology, Bolton Street, Dublin)		
	3. Certificate of associateship (ARIAI)	3. Royal Institute of Architects of Ireland		
	4. Certificate of membership (MRIA)	4. Royal Institute of Architects of Ireland		
	5. Degree of Bachelor of Architecture (Honours) (B.Arch. (Hons) UL)	5. University of Limerick		2005/2006
	6. Degree of Bachelor of Architecture (Honours) (B.Arch. (Hons) WIT)	6. Waterford Institute of Technology		2005/2006



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
Italia ⁽¹⁾	Laurea in architettura	— Università di Camerino	Diploma di abilitazione all'esercizio indipendente della professione che viene rilasciato dal ministero della Pubblica istruzione (ora ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca) dopo che il candidato ha sostenuto con esito positivo l'esame di Stato davanti ad una commissione competente	1988/1989
		— Università di Catania — Sede di Siracusa		
		— Università di Chieti		
		— Università di Ferrara		
		— Università di Firenze		
		— Università di Genova		
		— Università di Napoli Federico II		
		— Università di Napoli II		
		— Università di Palermo		
		— Università di Parma		
		— Università di Reggio Calabria		
		— Università di Roma "La Sapienza"		
		— Università di Roma III		
		— Università di Trieste		
		— Politecnico di Bari		
	— Politecnico di Milano			
	— Politecnico di Torino			
	— Istituto universitario di architettura di Venezia			
	— Università degli Studi "Mediterranea" di Reggio Calabria	2000/2001		
	Laurea in ingegneria edile — architettura	— Università dell'Aquila	1998/1999	
— Università di Pavia				
— Università di Roma "La Sapienza"				
Laurea specialistica in ingegneria edile — architettura	— Università dell'Aquila	2000/2001		
	— Università di Pavia			
	— Università di Roma "La Sapienza"			
	— Università di Ancona			
	— Università di Basilicata — Potenza			
	— Università di Pisa			
	— Università di Bologna			
	— Università di Catania			



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		— Università di Genova		
		— Università di Palermo		
		— Università di Napoli Federico II		
		— Università di Roma — Tor Vergata		
		— Università di Trento		
		— Politecnico di Bari		
		— Politecnico di Milano		
		— Università degli studi di Brescia		2001/2002
		— Università degli Studi di Cagliari		
		— Università Politecnica delle Marche		2002/2003
		— Università degli studi della Calabria		2003/2004
		— Università degli studi di Salerno		2005/2006
	Laurea magistrale in ingegneria edile — architettura	— Università dell'Aquila		2004/2005
		— Università di Pavia		
		— Università di Roma "La Sapienza"		
		— Università di Pisa		
		— Università di Bologna		
		— Università di Catania		
		— Università di Genova		
		— Università di Palermo		
		— Università di Napoli Federico II		
		— Università di Roma — Tor Vergata		
		— Università di Trento		
		— Politecnico di Bari		
		— Politecnico di Milano		
		— Università degli studi di Salerno		2010/2011
		— Università degli studi della Calabria		2004/2005



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		— Università degli studi di Brescia		2004/2005
		— Università Politecnica delle Marche		2004/2005
		— Università degli Studi di Perugia		2006/2007
		— Università degli Studi di Padova		2008/2009
		— Università degli Studi di Genova		2014/2015
	Laurea specialistica quinquennale in Architettura	— Prima Facoltà di Architettura dell'Università di Roma "La Sapienza"		1998/1999
		— Università di Ferrara		1999/2000
		— Università di Genova		
		— Università di Palermo		
		— Politecnico di Milano		
		— Politecnico di Bari		
		— Università di Firenze		2001/2002
	Laurea magistrale quinquennale in Architettura	— Prima Facoltà di Architettura dell'Università di Roma "La Sapienza"		2004/2005
		— Università di Ferrara		
		— Università di Genova		
		— Università di Palermo		
		— Politecnico di Bari		
		— Università di Firenze		
		— Politecnico di Milano		
	Laurea specialistica in architettura (Progettazione architettonica)	— Università di Roma Tre		2001/2002
		Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2005/2006
	Laurea magistrale in architettura (Progettazione architettonica)	Università di Roma Tre		2004/2005
	Laurea specialistica in Architettura	— Università di Napoli II		2001/2002
		— Politecnico di Milano II		
		— Facoltà di architettura dell'Università degli Studi G. D'Annunzio di Chieti-Pescara		
		— Facoltà di architettura, Pianificazione e Ambiente del Politecnico di Milano		
		— Facoltà di Architettura dell'Università degli studi di Trieste		



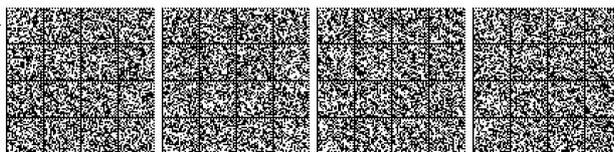
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		— Facoltà di Architettura di Siracusa, Università di Catania		
		— Facoltà di architettura, Università degli Studi di Parma		
		— Facoltà di Architettura, Università di Bologna		
		— Università IUAV di Venezia		2002/2003
		— Politecnico di Torino		
		— Facoltà di Architettura Valle Giulia, Università degli Studi di Roma "La Sapienza"		2004/2005
		— Università degli Studi di Camerino		
		— Università di Napoli Federico II		
		— Università degli Studi "Mediterranea" di Reggio Calabria		
		— Università degli Studi di Sassari		2005/2006
	Laurea Specialistica in Architettura (Progettazione Urbanistica)	— Università degli Studi "Mediterranea" di Reggio Calabria		2005/2006
	Laurea Specialistica in Progettazione dell'Architettura	— Università di Firenze		2001/2002
	Laurea magistrale in Architettura	— Politecnico di Milano II		2004/2005
		— Università di Napoli II		
		— Università di Napoli Federico II		
		— Facoltà di architettura dell'Università degli Studi G. D'Annunzio di Chieti-Pescara		
		— Facoltà di architettura, Pianificazione e Ambiente del Politecnico di Milano		
		— Università IUAV di Venezia		
		— Facoltà di Architettura, Università di Bologna		
		— Facoltà di Architettura di Siracusa, Università di Catania		
		— Facoltà di architettura, Università degli Studi di Parma		
		— Facoltà di architettura dell'Università degli Studi di Trieste		
		— Università degli Studi di Trieste		2014/2015
		— Università degli Studi di Camerino		2006/2007



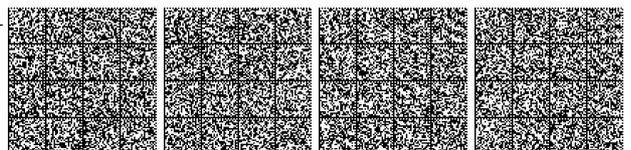
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		— Università degli Studi di Enna "Kore"		2004/2005
		— Università degli Studi di Firenze		2008/2009
		— Università degli Studi di Cagliari		
		— Università degli Studi di Udine		2009/2010
		— Università degli Studi "Mediterranea" di Reggio Calabria		
		— Università degli Studi di Sassari		2010/2011
		— Università degli Studi della Basilicata		
		— Università degli Studi di Genova		2014/2015
	Laurea specialistica in architettura -progettazione architettonica e urbana	Facoltà "Ludovico Quaroni" dell'Università degli Studi "La Sapienza" di Roma		2000/2001
	Laurea Magistrale in architettura -progettazione architettonica e urbana	Facoltà "Ludovico Quaroni" dell'Università degli Studi "La Sapienza" di Roma		2004/2005
	Laurea Specialistica in Architettura (Progettazione Urbana)	Università di Roma Tre		2001/2002
	Laurea Magistrale in Architettura (Progettazione Urbana)	Università di Roma Tre		2004/2005
	Laurea Specialistica in Architettura (Progettazione urbana e territoriale)	Politecnico di Torino		2002/2003
	Laurea Specialistica in architettura (Architettura delle costruzioni)	Politecnico di Milano (Facoltà di Architettura civile)		2001/2002
	Laurea magistrale in architettura (Architettura delle costruzioni)	Politecnico di Milano (Facoltà di Architettura civile)		2004/2005
	Laurea Specialistica Architettura delle Costruzioni	Università degli Studi di Cagliari		2005/2006
	Laurea Specialistica in Architettura (Restauro)	— Facoltà di architettura di Valle Giulia dell'Università degli Studi "La Sapienza" di Roma		2004/2005
		— Università degli Studi di Roma Tre — Facoltà di Architettura		2001/2002
		— Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2005/2006



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
	Laurea Magistrale in Architettura (Restauro)	— Facoltà di architettura di Valle Giulia dell'Università degli Studi "La Sapienza" di Roma		2004/2005
		— Università degli Studi di Roma Tre — Facoltà di Architettura		2009/2010
		— Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2004/2005
	Laurea Specialistica in Architettura (costruzione)	Politecnico di Torino		2002/2003
	Laurea Specialistica in Architettura (Restauro e Valorizzazione)	Politecnico di Torino		2005/2006
	Laurea Specialistica in Architettura (Ambiente e Paesaggio)	Politecnico di Torino		2005/2006
	Laurea Specialistica in Architettura (Nuove Qualità delle Costruzioni e dei Contesti)	Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli" (Seconda Università degli Studi di Napoli) ⁽²⁾		2007/2008
	Laurea Magistrale in Architettura e Ingegneria Edile	Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli" (Seconda Università degli Studi di Napoli) ⁽²⁾		2009/2010
	Laurea Magistrale in Architettura e Progetto dell'Ambiente Urbano	Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli" (Seconda Università degli Studi di Napoli) ⁽²⁾		2009/2010
	Laurea Magistrale in Architettura — Progettazione degli Interni e per l'Autonomia	Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli" (Seconda Università degli Studi di Napoli) ⁽²⁾		2011/2012
	Laurea Magistrale in Architettura — Progettazione architettonica	Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2004/2005
		— Politecnico di Torino		2013/2014
	Laurea Magistrale in Architettura e Città, Valutazione e progetto	Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2004/2005
	Laurea Specialistica in Architettura e Città, Valutazione e progetto	Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2007/2008
	Laurea Magistrale in Architettura — Arredamento e Progetto	Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2008/2009



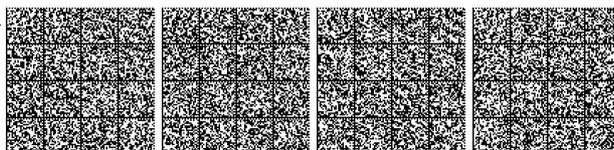
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
	Laurea Magistrale in Architettura Manutenzione e Gestione	Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2008/2009
	Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città	Politecnico di Torino		2010/2011
	Laurea Magistrale in Architettura per il Progetto Sostenibile	Politecnico di Torino		2010/2011
	Laurea Magistrale in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio	Politecnico di Torino		2010/2011
	Laurea Magistrale Architettura per la Sostenibilità	Politecnico di Torino		2010/2011
	Laurea Magistrale Architettura per l'Ambiente Costruito	Politecnico di Torino		2010/2011
	Laurea Magistrale in Architettura e Culture del Progetto	Università IUAV di Venezia		2013/2014
	Laurea Magistrale in Architettura e Innovazione	Università IUAV di Venezia		2013/2014
	Laurea Magistrale in Architettura per il Nuovo e l'Antico	Università IUAV di Venezia		2013/2014
	Laurea Magistrale in Architettura — Restauro	Università degli Studi "Mediterranea" di Reggio Calabria		2013/2014
Κύπρος	Δίπλωμα Αρχιτέκτονα — Μηχανικού στην Αρχιτεκτονική	— Πανεπιστήμιο Κύπρου	Βεβαίωση που εκδίδεται από το Επιστημονικό και Τεχνικό Επιμελητήριο Κύπρου (ΕΤΕΚ) η οποία επιτρέπει την άσκηση δραστηριοτήτων στον τομέα της αρχιτεκτονικής	2005/2006
	Professional Diploma in Architecture	— University of Nicosia		2006/2007
	Δίπλωμα Αρχιτεκτονικής (5 έτη)	— Frederick University, Σχολή Αρχιτεκτονικής, Καλών και Εφαρμοσμένων Τεχνών του Πανεπιστημίου Frederick		2008/2009
	Δίπλωμα Αρχιτέκτονα Μηχανικού (5 ετούς φοίτησης)	— Frederick University, Σχολή Αρχιτεκτονικής, Καλών και Εφαρμοσμένων Τεχνών του Πανεπιστημίου Frederick		2008/2009
	Δίπλωμα Αρχιτέκτονα Μηχανικού (5 ετούς φοίτησης)	Frederick University, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Πανεπιστημίου Frederick		2014/2015
Latvija	Arhitekta diploms	Rīgas Tehniskā universitāte	Latvijas Arhitektu savienības sertificēšanas centra Arhitekta prakses sertifikāts	2007/2008



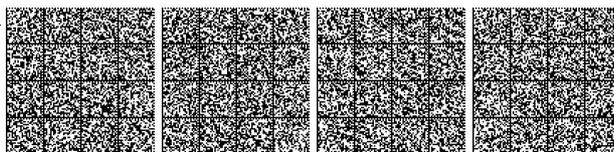
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
	— de Amsterdamse Hogeschool voor de Kunsten te Amsterdam			
	— de Hogeschool Rotterdam en omstreken te Rotterdam			
	— de Hogeschool Katholieke Leergangen te Tilburg			
	— de Hogeschool voor de Kunsten te Arnhem			
	— de Rijkshogeschool Groningen te Groningen			
	— de Hogeschool Maastricht te Maastricht			
	4. Master of Science in Architecture, Urbanism & Building Sciences variant Architecture	4. Technische Universiteit Delft Faculteit Bouwkunde		2003/2004
	— Master of Science in Architecture, Building and Planning (specialisatie: Architecture)	Technische Universiteit Eindhoven		2002/2003
	Master of Architecture	ArtEZ hogeschool voor de kunsten/ ArtEZ Academie van Bouwkunst		2003/2004
		Amsterdamse Hogeschool van de Kunsten/Academie van Bouwkunst Amsterdam		2003/2004
		Hanze Hogeschool Groningen/Academie van Bouwkunst Groningen		2003/2004
		Hogeschool Rotterdam/Rotterdamse Academie van Bouwkunst		2003/2004
		Fontys Hogeschool voor de Kunsten/Academie voor Architectuur en Stedenbouw in Tilburg		2003/2004



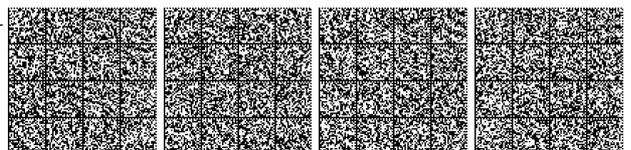
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
Österreich	1. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	1. Technische Universität Graz (Erzherzog-Johann-Universität Graz)	Bescheinigung des Bundesministers für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft über die Erfüllung der Voraussetzung für die Eintragung in die Architektenkammer/Bescheinigung einer Bezirksverwaltungsbehörde über die Ausbildung oder Befähigung, die zur Ausübung des Baumeistergewerbes (Berechtigung für Hochbauplanung) berechtigt	1998/1999
	2. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	2. Technische Universität Wien		
	3. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	3. Universität Innsbruck (Leopold-Franzens-Universität Innsbruck)		
	4. Magister der Architektur, Magister architecturae, Mag. Arch.	4. Universität für Angewandte Kunst in Wien		
	5. Magister der Architektur, Magister architecturae, Mag. Arch.	5. Akademie der Bildenden Künste in Wien		
	6. Magister der Architektur, Magister architecturae, Mag. Arch.	6. Universität für künstlerische und industrielle Gestaltung in Linz		
	7. Bachelor of Science in Engineering (BSc) (aufgrund eines Bachelorstudiums), Diplom-Ingenieur/in (Dipl.-Ing. oder DI) für technisch-wissenschaftlich Berufe (aufgrund eines Bachelor- und eines Masterstudiums entspricht MSc)	7. Fachhochschule Kärnten		2004/2005
	8. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	8. Universität Innsbruck (Leopold-Franzens-Universität Innsbruck)		2008/2009
	9. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	9. Technische Universität Graz (Erzherzog-Johann-Universität Graz)		2008/2009
	10. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	10. Technische Universität Wien		2006/2007
	11. Master of Architecture (MArch) (aufgrund eines Bachelor- und eines Masterstudiums entspricht MSc)	11. Universität für künstlerische und industrielle Gestaltung Linz		2008/2009
		11. Akademie der bildenden Künste Wien		2008/2009
12. Masterstudium der Architektur	12. Universität für angewandte Kunst Wien	2011/2012		



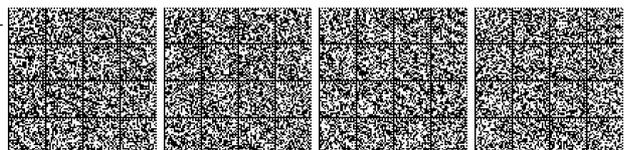
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
	13. BA-Studiengang Bauplanung u. Bauwirtschaft Studienzweig Architektur u. MA-Studiengang Architektur	13. Fachhochschule Joanneum Graz		2015/2016
	14. Bachelorstudiengang "Green Building" und Masterstudiengang "Architektur — Green Building"	14. Fachhochschule Campus Wien		2016/2017
Polska	magister inżynier architekt (mgr inż. arch.)	— Politechnika Białostocka — Politechnika Gdańska — Politechnika Łódzka — Politechnika Śląska — Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie — Politechnika Warszawska — Politechnika Krakowska — Politechnika Wrocławska — Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego	Zaświadczenie o członkostwie w okręgowej izbie architektów/Zaświadczenie Krajowej Rady Izby Architektów RP potwierdzające posiadanie kwalifikacji do wykonywania zawodu architekta zgodnych z wymaganiami wynikającymi z przepisów prawa Unii Europejskiej osoby nie będącej członkiem Izby	2007/2008
	dplom ukończenia studiów wyższych potwierdzający uzyskanie tytułu zawodowego magistra inżyniera architekta	— Wyższa Szkoła Ekologii i Zarządzania w Warszawie — Politechnika Lubelska — Uniwersytet Techniczno-Przyrodniczy im. Jana i Jędrzeja Śniadeckich w Bydgoszczy — Politechnika Poznańska — Uniwersytet Zielonogórski		2003/2004 2011/2012 2008/2009 2011/2012
	dplom studiów wyższych potwierdzający uzyskanie tytułu zawodowego magistra inżyniera architekta	— Politechnika Świętokrzyska		2007/2008 2008/2009 2012/2013
Portugal	Carta de curso de licenciatura em Arquitectura	— Faculdade de Arquitectura da Universidade técnica de Lisboa — Faculdade de arquitectura da Universidade do Porto — Escola Superior Artística do Porto — Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra	Certificado de cumprimento dos pré-requisitos de qualificação para inscrição na Ordem dos Arquitectos, emitido pela competente Ordem dos Arquitectos	1988/1989



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		— Universidade Lusíada de Lisboa		1986/1987
		— Faculdade de Arquitectura e Artes da Universidade Lusíada de Vila Nova de Famalicão		1993/1994
		— Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia		1995/1996
		— Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes		1997/1998
		— Universidade do Minho		1997/1998
		— Instituto Superior Técnico da Universidade Técnica de Lisboa		1998/1999
		— ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa		1998/1999
	Carta de Curso de Licenciatura em Arquitectura e Urbanismo	— Escola Superior Gallaecia		2002/2003
	Para os cursos iniciados a partir do ano académico de 1991/1992	— Faculdade de Arquitectura e Artes da Universidade Lusíada do Porto		1991/1992
	Mestrado integrado em Arquitectura	— Universidade Autónoma de Lisboa		2001/2002
		— Universidade Técnica de Lisboa (Instituto Superior Técnico)		2001/2002
	Carta de curso de Mestrado integrado em Arquitectura	— Universidade do Minho		1997/1998
		— ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa		1999/2000
		— Universidade Lusíada de Vila Nova de Famalicão		2006/2007
		— Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias		1995/1996
		— Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa		2008/2009
		— Universidade de Évora		2007/2008
		— Escola Superior Artística do Porto (ESAP)		1988/1989 (Licenciatura) 2007/2008 (Mestrado)
		— Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes		2006/2007
		Universidade Lusíada do Porto		2006/2007



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
	Carta de curso de Mestrado Integrado em Arquitectura e Urbanismo	— Universidade Fernando Pessoa		2006/2007
		— ESG/Escola Superior Gallaecia		2002/2003
	Diploma de Mestre em Arquitectura	— Universidade Lusíada de Lisboa		1988/1989
	Carta de Curso, Grau de Licenciado	— Universidade de Évora		2001/2002
	Carta de curso de mestre em Arquitectura	— Universidade do Porto		2003/2004
	Certidão de Licenciatura em Arquitectura	Universidade Católica Portuguesa Centro Regional das Beiras		2001/2002
	Diploma de Mestrado Integrado em Arquitectura	Universidade Católica Portuguesa Centro Regional das Beiras		2001/2002
România	Diploma de arhitect	— Universitatea de arhitectură și urbanism "ION MINCU"	Certificat de dobândire a dreptului de semnătură și de înscriere în Tabloul Național al Arhitecților	2010/2011
		— Universitatea "Politehnică" din Timișoara		2011/2012
		— Universitatea Tehnică din Cluj— Napoca		2010/2011
		— Universitatea Tehnică "Gheorghe Asachi" din Iași		2007/2008
		— Universitatea Spiru Haret — Facultatea de Arhitectură		2009/2010
	Diploma de licență și master	— Universitatea de arhitectură și urbanism "ION MINCU"		2011/2012
		— Universitatea "Politehnică" din Timișoara		
		— Universitatea Tehnică din Cluj— Napoca		
		— Universitatea Tehnică "Gheorghe Asachi" din Iași		
		— Universitatea Spiru Haret — Facultatea de Arhitectură		



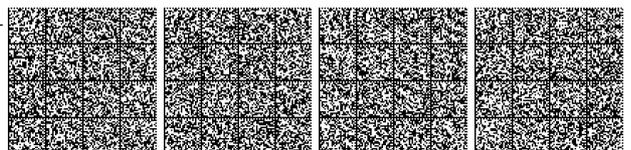
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
Slovenija	Magister inženir arhitekture/ Magistrica inženirka arhitekture	Univerza v Ljubljani, Fakulteta za Arhitekturo	Potrdilo Zbornice za arhitekturo in prostor o usposobljenosti za opravljanje nalog odgovornega projektanta arhitekture	2007/2008
	Diploma o pridobljeni magistrski izobrazbi 2. stopnje	Univerza v Mariboru; Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo		
Slovensko	Diplom inžiniera Architekta (titul Ing. arch.)	— Slovenská technická univerzita v Bratislave, Fakulta architektúry, študijný odbor 5.1.1 Architektúra a urbanizmus	Certifikát vydaný Slovenskou komorou architektov na základe 3-ročnej praxe pod dohľadom a vykonania autorizačnej skúšky	2007/2008
		— Technická univerzita v Košiciach, Fakulta umení, študijný odbor 5.1.1. Architektúra a urbanizmus		2004/2005
	Diplom magistra umení (titul Mgr. articolo)	— Vysoká škola výtvarných umení v Bratislave, študijný odbor 2.2.7 'Architektonická tvorba		2007/2008
Suomi/Finland	Arkkitehdin tutkinto/Arkiteksamamen	— Teknillinen korkeakoulu/Tekniska högskolan (Helsinki)		1998/1999
		— Tampereen teknillinen korkeakoulu/Tammerfors tekniska högskola		
		— Oulun yliopisto/Uleåborgs universitet		
		— Aalto-yliopisto/Aalto-universitet		
		— Tampereen teknillinen yliopisto/Tammerfors tekniska universitet		
		— Oulun yliopisto		2010/2011
		— Tampereen teknillinen yliopisto		2010/2011
— Aalto-yliopisto/Aalto-universitet	2010/2011			
Sverige	Arkitektexamen	— Chalmers Tekniska Högskola AB		1998/1999
		— Kungliga Tekniska Högskolan		
		— Lunds Universitet		
		— Umeå universitet		2009/2010



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
United Kingdom	1. Diplomas in architecture	1. — Universities	Certificate of architectural education, issued by the Architects Registration Board. The diploma and degree courses in architecture of the universities, schools and colleges of art should have met the requisite threshold standards as laid down in Article 46 of this Directive and in Criteria for validation published by the Validation Panel of the Royal Institute of British Architects and the Architects Registration Board. EU nationals who possess the Royal Institute of British Architects Part I and Part II certificates, which are recognised by ARB as the competent authority, are eligible. Also EU nationals who do not possess the ARB-recognised Part I and Part II certificates will be eligible for the Certificate of Architectural Education if they can satisfy the Board that their standard and length of education has met the requisite threshold standards of Article 46 of this Directive and of the Criteria for validation. An Architects Registration Board Part 3 Certificate of Architectural Education	1988/1989
		— Colleges of Art		2006/2007
		— Schools of Art		2008/2009
		— Cardiff University		2008/2009
		— University for the Creative Arts		2008/2009
		— Birmingham City University		2008/2009
	2. Degrees in architecture	2. Universities	1988/1989	
		3. Final examination	3. Architectural Association	2011/2012
	— Final Examination (ARB/RIBA Part 2)	— Architectural Association		
	4. Examination in architecture	4. Royal College of Art	2006/2007 2006/2007 2007/2008 2009/2010 2009/2010 2010/2011 2010/2011 2006/2007 2008/2009 2009/2010 2011/2012 2014/2015 2011/2012 2011/2012 2012/2013 2011/2012	
	5. Examination Part II	5. Royal Institute of British Architects		
	6. Master of Architecture	6. — University of Liverpool		
		— Cardiff University		
		— University of Plymouth		
		— Queens University, Belfast		
		— Northumbria University		
		— University of Brighton		
		— Birmingham City University		
		— University of Kent		
		— University of Ulster		
		— University of Edinburgh/Edinburgh School of Architecture and Landscape Architecture		
		— Leeds Metropolitan University		
		— Leeds Beckett University (until 2014 Leeds Metropolitan University)		
	— University of Newcastle upon Tyne			
— University of Lincoln				
— University of Huddersfield				
— University of the West of England				



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		— University of Westminster		2011/2012
		— University for the Creative Arts		2013/2014
		— University of Central Lancashire		2014/2015
	7. Graduate Diploma in Architecture	7. University College London		2006/2007
	8. Professional Diploma in Architecture	8. University of East London		2007/2008
		— Northumbria University		2008/2009
	9. Graduate Diploma in Architecture/MArch Architecture	9. University College London		2008/2009
	10. Postgraduate Diploma in Architecture	10. — Leeds Metropolitan University		2007/2008
		— University of Edinburgh		2008/2009
		— Sheffield Hallam University		2009/2010
	11. MArch Architecture (ARB/RIBA Part 2)	11. — University College London		2011/2012
		— University of Nottingham		2013/2014
		— University of East London		2013/2014
	12. Master of Architecture (MArch)	12. Liverpool John Moores University		2011/2012
		— De Montfort University		2011/2012
		— Arts University Bournemouth		2011/2012
		— Nottingham Trent University		2012/2013
	13. Postgraduate Diploma in Architecture and Architectural Conservation	13. University of Edinburgh		2008/2009
	14. Postgraduate Diploma in Architecture and Urban Design	14. University of Edinburgh		2008/2009
	15. MPhil in Environmental Design in Architecture (Option B)	15. University of Cambridge		2009/2010
	— MPhil in Architecture and Urban Design	— University of Cambridge		2013/2014
	16. Professional Diploma in Architecture: Advanced Environmental and Energy Studies	16. University of East London/Centre for Alternative Technology		2008/2009
	17. MArchD in Applied Design in Architecture	17. Oxford Brookes University		2011/2012

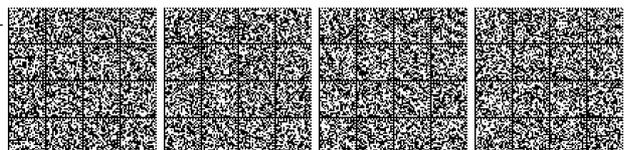


Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
	18. M'Arch	18. University of Portsmouth		2011/2012
	19. Master of Architecture (International)	19. University of Huddersfield		2012/2013
	20. Master of Architecture with Honours	20. Cardiff University		2015/2016
	21. MArch (Architecture)	21. Kingston University		2013/2014
	22. MArch in Architecture	22. University of Greenwich		2013/2014
	23. The degree of Master of Architecture in the College of Humanities and Social Science	23. University of Edinburgh/Edinburgh School of Architecture and Landscape Architecture		2012/2013
	24. M.Arch	24. Sheffield Hallam University		2013/2014
	25. MArch Architecture	25. University of the Arts London is the awarding body and the MArch Architecture is offered by Central Saint Martins		2015/2016
	26. MArch: Master of Architecture	26. London South Bank University		2015/2016
	27. Master of Architecture with Urban Planning	27. University of Dundee		2015/2016
	28. MArch Architecture: Collaborative Practice	28. University of Sheffield		2015/2016

⁽¹⁾ Le due denominazioni "Università degli studi di (nome della città)" e "Università di (nome della città)" sono equivalenti e identificano la stessa università.

⁽²⁾ Da ottobre 2016 la denominazione è cambiata in "Università degli Studi della Campania 'Luigi Vanvitelli'".»

18CE0158



RETTIFICHE

Rettifica del regolamento (UE) n. 98/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'immissione sul mercato e all'uso di precursori di esplosivi

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 39 del 9 febbraio 2013)

Pagina 10, allegato I, tabella, nota a piè di pagina 1:

anziché: «⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 948/2009 della Commissione (GU L 287 del 31.10.2009, pag. 1).»

leggasi: «⁽¹⁾ Regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU L 256 del 7.9.1987, pag. 1).»

Pagina 11, allegato II, tabella, nota a piè di pagina 1:

anziché: «⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 948/2009.»

leggasi: «⁽¹⁾ Regolamento (CEE) n. 2658/87.»

18CE0159

ADELE VERDE, *redattore*

DELIA CHIARA, *vice redattore*

(WI-GU-2018-GUE-005) Roma, 2018 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.



MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

- presso il punto vendita dell'Istituto in piazza G. Verdi, 1 - 00198 Roma ☎ 06-8549866**
- presso le librerie concessionarie riportate nell'elenco consultabile sui siti www.ipzs.it e www.gazzettaufficiale.it**

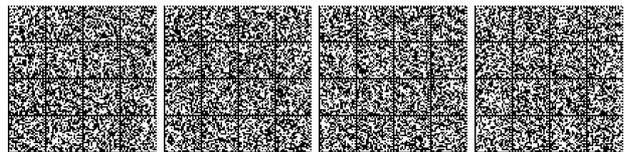
L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.
Vendita Gazzetta Ufficiale
Via Salaria, 691
00138 Roma
fax: 06-8508-3466
e-mail: informazioni@gazzettaufficiale.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando i dati fiscali (codice fiscale e partita IVA, se titolari) obbligatori secondo il DL 223/2007. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.



pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca



GAZZETTA  UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

**CANONI DI ABBONAMENTO (salvo conguaglio)
validi a partire dal 1° OTTOBRE 2013**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

		CANONE DI ABBONAMENTO
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari: (di cui spese di spedizione € 257,04)* (di cui spese di spedizione € 128,52)*	- annuale € 438,00 - semestrale € 239,00
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale: (di cui spese di spedizione € 19,29)* (di cui spese di spedizione € 9,64)*	- annuale € 68,00 - semestrale € 43,00
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della UE: (di cui spese di spedizione € 41,27)* (di cui spese di spedizione € 20,63)*	- annuale € 168,00 - semestrale € 91,00
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali: (di cui spese di spedizione € 15,31)* (di cui spese di spedizione € 7,65)*	- annuale € 65,00 - semestrale € 40,00
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni: (di cui spese di spedizione € 50,02)* (di cui spese di spedizione € 25,01)*	- annuale € 167,00 - semestrale € 90,00
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, e dai fascicoli delle quattro serie speciali: (di cui spese di spedizione € 383,93)* (di cui spese di spedizione € 191,46)*	- annuale € 819,00 - semestrale € 431,00

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A ed F comprende gli indici mensili

CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **56,00**

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI

(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita: serie generale	€ 1,00
serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
fascicolo serie speciale, concorsi, prezzo unico	€ 1,50
supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€ 6,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

PARTE I - 5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI PUBBLICI

(di cui spese di spedizione € 129,11)*
(di cui spese di spedizione € 74,42)*

- annuale € **302,47**
- semestrale € **166,36**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II

(di cui spese di spedizione € 40,05)*
(di cui spese di spedizione € 20,95)*

- annuale € **86,72**
- semestrale € **55,46**

Prezzi di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,01 (€ 0,83 + IVA)

Sulle pubblicazioni della 5ª Serie Speciale e della Parte II viene imposta I.V.A. al 22%.

Si ricorda che, in applicazione della legge 190 del 23 dicembre 2014 articolo 1 comma 629, gli enti dello Stato ivi specificati sono tenuti a versare all'Istituto solo la quota imponibile relativa al canone di abbonamento sottoscritto. Per ulteriori informazioni contattare la casella di posta elettronica abbonamenti@gazzettaufficiale.it.

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo	€ 190,00
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5%	€ 180,50
Volume separato (oltre le spese di spedizione)	€ 18,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero, i prezzi di vendita (in abbonamento ed a fascicoli separati) anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale, i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi anche ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli vengono stabilite di volta in volta in base alle copie richieste. Eventuali fascicoli non recapitati potranno essere forniti gratuitamente entro 60 giorni dalla data di pubblicazione del fascicolo. Oltre tale periodo questi potranno essere forniti soltanto a pagamento.

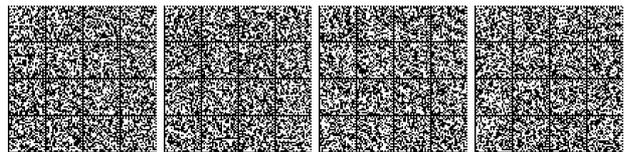
N.B. - La spedizione dei fascicoli inizierà entro 15 giorni dall'attivazione da parte dell'Ufficio Abbonamenti Gazzetta Ufficiale.

RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI COMMERCIALI APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

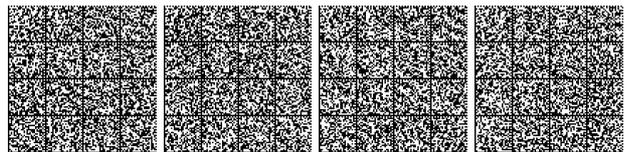
* tariffe postali di cui alla Legge 27 febbraio 2004, n. 46 (G.U. n. 48/2004) per soggetti iscritti al R.O.C.



pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca



pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca





* 4 5 - 4 1 0 6 0 0 1 8 0 1 1 8 *

€ 20,00

